

ÖSSZETARTUNK:

A VASUTASOK
SZOLGÁLATÁBAN

2010
19.
évfolyam
X. sz.



A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

ALAPÍTVA: 1991. MÁJUS



RCH: Összefoglaló és tanulságok (3. oldal)

Bizonyítékunk van arra, hogy a VSZ-tagok többsége nagyon jó fej, akik a közös ügy érdekében nem ódzkodnak még attól sem, hogy egy VDSzSz-es tisztségviselővel együtt szervezzenek sztrájkot.

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 csekken.)

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 kiegyenlíteni.

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 postacímünkre küldött kérvényben, az eredeti csekkek mellékelésével. Az Üdülési Csekket újragyártásának díja a cserélendő csekkek összértékének 10%-a + áfa, de minimum 1000 Ft + áfa. Az Üdülési Csekket átvételére kizárólag a kezelési díjról kiállított számla kísérő leveleiben feltüntetett irodában van lehetőség, a kezelési díj bankszámlánkon történő jóváírását követő 15 munkanap elteltével, külön értesítés nélkül.

Mit tegyen, ha elveszett 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 Csekkek?

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 csekkek fizetnek?

Nem. Az Üdülési Csekket az elfogadóhelyek névértéken, azaz a csekken feltüntetett értéken 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 oldalakon jelölt belföldi szolgáltatásokra.



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

RCH: történelmi megállapodás

Egyedül a VDSzSz által október 7-én kezdeményezett kollektív munkaügyi vita követeléseit teljesültek maradéktalanul; a munkáltató visszavonulót fújt a csoportos létszámleépítéssel kapcsolatban a november 11-én aláírt megállapodásban: korábbi, a munkaügyi központok felé tett bejelentését is visszavonta az RCH.

A VSZ majdnem egy hónappal utánunk – november 4-én – adta be saját, különbejáratú kollektív munkaügyi vitáját, ez azonban nem a létszámcsökkentési intézkedés visszavonására, hanem egy középtávú együttműködési megállapodás megkötésére irányult. Annak ellenére, hogy ezzel kapcsolatban – sajnos – semmi nem történt, a VSZ is lezártnak tekintette az általuk kezdeményezett kollektív munkaügyi vitát. (A munkaügyi vitát kezdeményező levelüket a honlapjukat végigböngészve sem találtuk meg. Kár.) Most áttekintjük az előzményeket.

Cargos fronton még augusztus elején sem köszöntött be a MÁV-nál ilyenkor szokásos uborkaszезon. Akkor még hátrányos munkaszerződés-módosítások és az ún. organizációs projekt borzolta a kedélyeket. Kicsivel később már csak az utóbbi.



Augusztus elején még egymásnak ellentmondó híreket lehetett hallani, amiből mindenki alkatának megfelelően kimazsolázhatta a kedvére valót.

Az optimistább beállítottságú vasutasok erőt meríthettek abból, hogy a jövő évi üzleti terv csak a természetes fogyással számol.

A pesszimistábbak – most már tudjuk: egyszersmind realistábbak – ezt azzal kontrázhatták, hogy a területi üzemeltetési központok már úgyszólván kialakították a jövő évi drasztikus létszámcsökkentés sarokszámait – amit egyébként a Váci úti központ magyarázata szerint merő önszorgalomból tettek.

Eltelt pár hét, és egyre inkább úgy tűnt, hogy a pesszimistább vasutasoknak lett igazuk. Ismét.

Augusztus 25-e környékén ugyanis már olyan híreket lehetett olvasni, miszerint a Cargonál dolgozó munkavállalók kétharmadának, közel kétezer embernek a talpára kötnének útilaput. Ezt az információt hivatalosan sem a cég vezetése, sem a tulajdonos nem erősítette meg.

Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria elnök-vezérigazgatója megkeresésünkre írt válaszelevelében konkrétumokról nem számolt be. Kedvezőtlen gazdasági környezetről, nyolc milliárdos veszteségről és az organizációs projekten keresztül hatékonyságnövelésről írt. Ugyanakkor leszögezte: a cég vezetése azonnal megkezdi a konzultációkat a VDSzSz-szel, mihelyt döntésre jutnak arról, miként, milyen eszközökkel lehetséges elérni a pénzügyi egyensúlyt – ezzel biztosítva jelentős számú vasutas foglalkoztatását.


Szintén még a nyár utolsó napjaiban Gaskó István, a VDSzSz Szolidaritás elnöke a tárgyalások azonnali megkezdését kezdeményezte Friedrich Macherhez, a Rail Cargo Austria AG Igazgatóságának elnökéhez írt levelében. Mint jelezte: „*soha nem tapasztalt konfliktus kialakulását eredményezheti az a folyamat, aminek következtében több ezer magyar vasutas munkahelye került veszélybe*”.

(Folytatás a 4. oldalon) 

**RAJTA
VAGYUNK!**



www.vdszsz.hu

 Az osztrák tulajdonostól mindeddig nem érkezett válasz, viszont a társ-szakszervezettől igen. „A jelenlegi magyarországi politikai fejlemények miatt véleményünk szerint viszonylag rövid időn belül szükség van egy stratégiai koordinációs megbeszélésre a legmagasabb szinten” – írja levelében Wilhelm Haberzettl, aki az osztrák Vida szakszervezet közlekedési szekciójának az elnöke.

Időközben a több mint kétezres létszámleépítésről sajtóhírek alapján kiderült, hogy 800-1000 Cargos munkavállalót – többségében vonat fel- és átvevőket, valamint raktárnokokat – érintene. Ez természetesen ugyanúgy elfogadhatatlan szakszervezetünk számára.

Szeptember 13-án Dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára egy országgyűlési képviselő Cargoval kapcsolatos kérdésére reagálva a többi közt elmondta: „A közelmúltban megjelent megállapítások, amelyek az (...) ezer fő elbocsátását is indokolják, megalapozatlanok”.

Szakszervezetünk tárgyalódelegációja szeptember 20-án tárgyalta Bécsben az RCA tulajdonosával.

Ezt követően begyorsultak az események: szeptember 30-án ülésezett a VDSzSz Szolidaritás Cargo társasági választmány. Határozatukban leszögezték: „Amennyiben szakszervezetünk nem tudja tárgyalásos úton a munkahelyek megőrzését hosszútávra, garanciákkal biztosítani, akkor a sztrájk eszközét használja fel tagjaink és a többi munkavállaló munkahelyeinek megőrzése érdekében.”

Egy nappal később, október elsején sajtótájékoztatót tartottunk, melyben felhívtuk a figyelmet a többi között arra is, hogy a Rail Cargo Hungaria gazdasági támadás áldozata.

A MÁV-Trakció ugyanis 2008 óta összesen 53 százalékkal emelte meg a mozdonyok „bérleti díját” az RCH felé. A teherfuvarozó cég ellehetetlenítésében jelentős szerepet játszik az a jövőre tervezett 1,2 milliárd forintos további többletköltség, amivel a MÁV Zrt. kívánja megemelni szolgáltatásai árát.

A kedélyeket még tovább borzolta, hogy az október 5-i VÉT-ülésen „befutottak” az első konkrét számok a tervezett létszámleépítéssel kapcsolatban. Eszerint jövő év első felében 460 munkahelyet kíván az RCH megszüntetni.

Az ülést követően az RCA két képviselője tárgyalta a reprezentatív

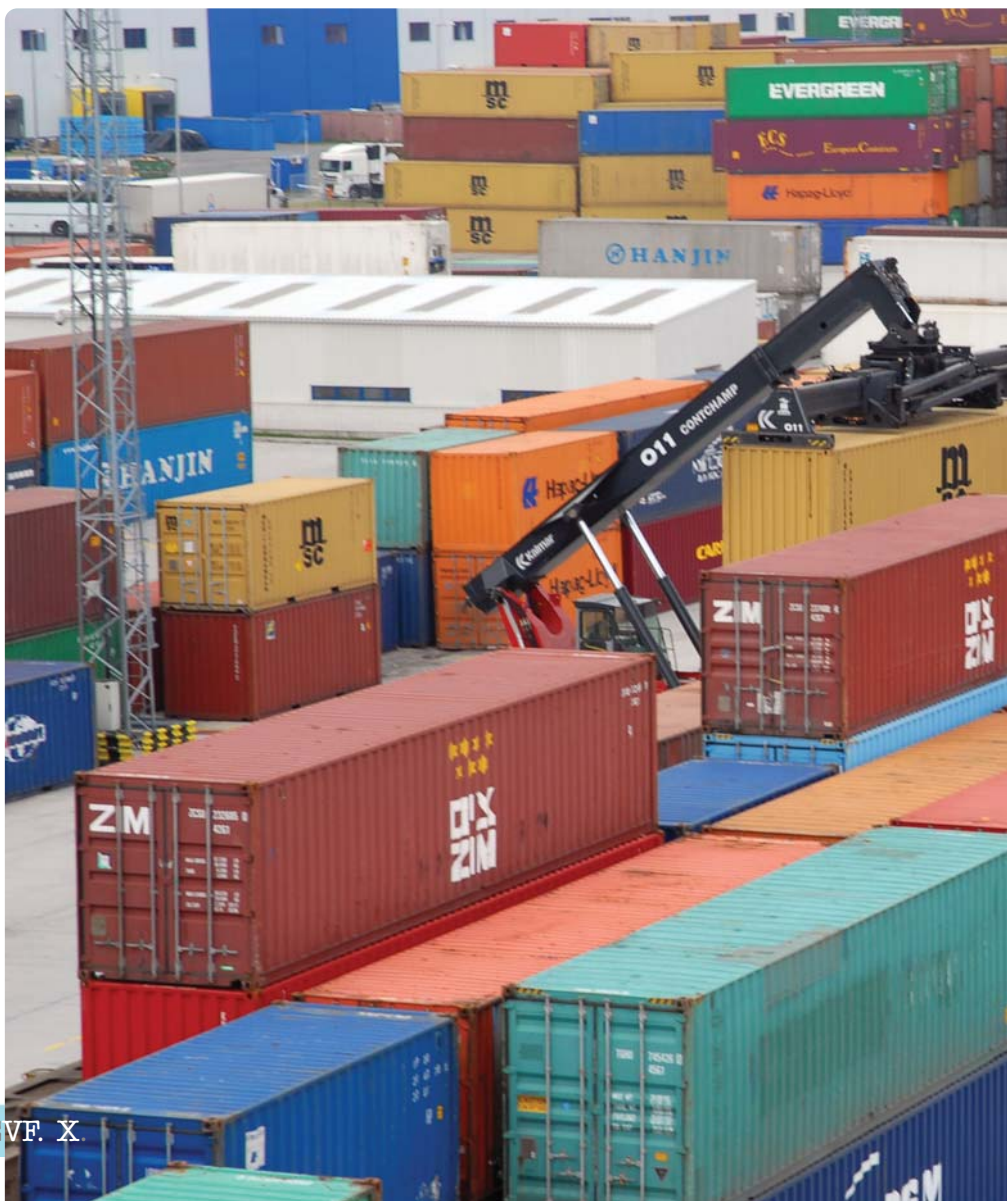
szakszervezetekkel, amiből az is kiderült, hogy míg az osztrák anyavállalatnál az elbocsátás mértéke nem éri el a 10 százalékot, addig a magyar oldalon a létszámleépítés mértéke meghaladja a 30 százalékot is.

Mindezek miatt szakszervezetünk kollektív munkaügyi vitát kezdeményezett az RCH vezetésénél október 7-én.

Szarvas Ferenc, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója Gaskó Istvánhoz, a VDSzSz Szolidaritás elnökéhez október 8-án írt leveléből kiderült, hogy a MÁV értetlenül áll az RCH-nál bejelentett létszámcsökkentés ténye előtt. Szarvas Ferenc így fogalmaz: „őszinte aggodalommal tölt el a Rail Cargo Hungaria Zrt. által kilátásba helyezett tömeges elbocsátások híre”. Az elnök-vezérigazgató jelezte, hogy a MÁV Zrt. vezetése mindent megtesz annak érdekében, hogy a közelmúltban felmerült problémákat az érintett felek a tárgyalások során sikeresen rendezni tudják. Ugyanakkor bízik abban, hogy az ennek nyomán megszülető megállapodás hosszú távra, minden fél számára kielégítő módon biztosítja majd a MÁV Zrt. és az RCH közötti együttműködést, egyben okafofottá teszi az RCH által kilátásba helyezett tömeges elbocsátásokat.

Határozatot fogadott el a VDSzSz Szolidaritás Országos Választmánya október 11-én, amelyben támogatta a VDSzSz Szolidaritás Cargo Társasági Szervezet választmány 2010. szeptember 30-án hozott határozatát. Az Országos Választmány érdemi tárgyalásra szólította fel a Rail Cargo Hungaria Zrt. vezetését. Az OV leszögezte: ha a tárgyalások nem vezetnek eredményre, Cargos tagtársaink maguk mögött tudhatják a VDSzSz Szolidaritás teljes tagságának támogatását.

A Rail Cargo Hungaria Zrt. hivatalosan is bejelentette a 460 munkavállalót érintő csoportos létszámcsökkentést a Központi Üzemi Tanács október 12-i ülésén. A munkáltató által átadott anyagból kiderül, hogy egyes területi üzelmeltetési központok (TÜK) létszámából hány munkavállalót kíván elbocsátani az RCH.



A munkáltató a tervezett csoportos létszámleépítésről már tájékoztatta a regionális munkaügyi központokat is. Ezzel legalább két dolgot biztosan megszegett az ÖBB-konzern. Friedrich Macher, az RCA Igazgatótanácsának elnöke korábban azt ígérte, hogy a tárgyalások ideje alatt nem tesznek semmilyen bejelentést a létszámleépítéssel kapcsolatban.

Másrészt, az RCH jogszerűtlenül járt el, mivel a törvény értelmében a kollektív munkaügyi vita első hét napja során tartózkodni kell mindentől, ami az egyeztetést veszélyezteti, ehhez képest tett így a cég vezetése.

Szakszervezetünk továbbra is elfogadhatatlannak tartja a leépítést, és minden fórumon hangsúlyoztuk: egyetlen tagunkat sem érintheti az elbocsátás.

Nemhogy visszavonta volna a 460 munkavállaló kirúgását előkészítő intézkedését, hanem további 150 vasutas csoportos létszámleépítését jelezte a Rail Cargo Hungaria Zrt. vezetése október 15-én.

Elbocsátásukra a munkáltató tervei szerint szintén jövő év első félévében kerülne sor.

A MÁV Cargo 102,5 milliárdos privatizációs bevételéből egy fillér nem maradt, a többi között ezért is nevezte hibás-



nak a MÁV leányvállalat eladását a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára október 18-án a Parlamentben.

Dr. Fónagy János elmondta: a közlekedési tárca megkezdte a „beszélgetéseket” az RCA-val annak érdekében, hogy „az osztrák vasút a belső bajainak minden következményét ne a magyar munkavállalók nyakába zúdítsa”. Fónagy köztes megoldásban reménykedik, de elismerte, hogy nincs „jogi ráhatásuk az ügyre”.

Eredménytelenek a kollektív munkaügyi vita eddigi fordulói, az október 21-i Cargós VÉT-ülés sem hozta meg az átöréssz: a munkáltató egy kétéves együttműködési megállapodásról kívánt volna tárgyalni. Bejelentettük: a tervezetről mindaddig nem tárgyalunk, amíg a létszámleépítés kérdését nem rendeztük tagjaink szempontjából megnyugtató módon.

Munkavállalói fórumot szervezett a VDSzSz Szolidaritás Debreceni Területi Szervezete október 26-án. Ezen a többi közt kiderült, hogy a záhonyi és a szegedi központoknál a legdurvább a helyzet, innen küldené el az RCH az országos keretszám felét. Barna István, a Debreceni Területi Szervezet vezető ügyvivője szerint a munkabeszüntetés az év elején már bevált: „tagjainkat ki tudtuk venni a csoportos létszámleépítésből, minden tagot meg tudtunk menteni”. Akkor összesen mintegy 200 munkavállaló elbocsátásáról volt szó.

Most csak első körben 460-ról van szó, de nagyon úgy tűnik, hogy kétezer ember elbocsátásáig nem áll meg a munkáltató. Minden elküldött cargós két pályavasúti embert ránthat magával a munkanélküliségbe.

Nem a háromezer munkavállaló foglalkoztatása miatt lett veszteséges az RCH – hangsúlyozta Mózes Tibor, szakszervezetünk Cargo társasági szervezetének vezető ügyvivője a debreceni fórumon.

A 460 munkavállaló elbocsátása csupán 1 milliárd forinttal csökkentené a bérköltséget, más vasútvállalatok vezetői szerint ennyiért nem kéne ilyen konfliktust bevállalnia az RCH-nak.





Összehasonlításképpen, a Dunaferri mintegy másfél milliárd forinttal tartozik a teher szállító cégnek, és ez csak egy tétel a hosszú listáról.

Ha lesz sztrájk az RCH-nál – márpedig kell, hogy legyen – akkor abban minden VDSzSz-tagnak részt kell vennie. Különben nem megy. Erről is beszélt Bárány Balázs, a

zett területi szintű konzultációk két héttel később kezdődnek.

A VDSzSz kamerájának mikrofonjába behallatszott a munkáltató egyik reagálása, amiben az RCH elismerte, hogy nincs felhatalmazása a tárgyalásra, és utasítják őket. Masa Beáta, az RCH humánpolitikai igazgatója ugyanis ezt



VDSzSz Szolidaritás érdekvédelmi alelnöke a debreceni munkavállalói fórumon. Mint mondta: ha a munkáltató azt tapasztalja, hogy egy szolgálati helyen csak 10-20 százalék sztrájkol, és a vonatok el tudnak menni, akkor kegyetlenebb lesz, mint most. Ezúttal ugyanis nem pár száz ember elbocsátásáról van szó, mint januárban, hanem egy stratégia megdöntéséről. Ennek egyik eleme, hogy kétezer ember eltakarodjon a Cargótól. Épp ezért lesz sokkal nehezebb eredményt elérni, mint januárban, és hosszabb küzdelemre kell felkészülni.

Bárány Balázs beszélt a munkáltató elaljasulásáról és a szószegés nemzetközivé válásáról is.

Arról, hogy amikor Friedrich Macher, az RCA elnöke nem tartotta be a szavát, és ígérete ellenére az RCH mégis bejelentette a létszámleépítést, mi is bejelentettük: ne számítsen semmi jóra, mert a VDSzSz sztrájkot fog hirdetni.

nyilatkozta: „Csak annyit szeretnék visszareagálni, hogy a tárgyalódelegáció nincsen felhatalmazva arra, hogy visszavonja csoportos létszámleépítési szándékának a bejelentését, legkésőbb november 4-én keddővel, hárommal magasabb eskzalációs szinten lévő vezetőknél próbáljátok meg, ők utasítanak bennünket”.

Az osztrák tulajdonos képviselője a kétezres létszámleépítésből több mint 1000 munkavállaló elbocsátását erősítette meg. Friedrich Macher nem vonta vissza a magyar leányvállalatánál korábban bejelentett csoportos létszámleépítést a november 4-i konzultáción. Ehelyett a Rail Cargo Austria Igazgatóságának elnöke újabb elbocsátások tényét erősítette meg: az eddigi 610 munkahely megszüntetése helyett már összesen 929 fizikai és 80 szellemi munkakörben dolgozótól válna meg az RCH jövőre.

Volt viszont újabb munkáltatói meghátrálás. Az RCH elnök-vezérigazgatója megígérte: amíg központi szinten van



„Nem tudjuk, hányan vesznek benne részt, és meddig fog tartani. Ez csak a tagjainkon, illetve a többi munkavállalón múlik; azon, hogy meddig tudnak kitartani. De megkeresítjük a munkáltató életét, minden egyes emberért meg fognak szenvedni, akit kidobnak”.

Továbbra sem sikerült dűlőre jutni a tulajdonossal az október 27-i konzultáción. Kezdeményeztük, hogy a MÁV-Start vegyen át cargósokat, de csak akkor tárgyalunk erről, ha előbb az RCH visszavonja létszámleépítési intézkedéseit. Friedrich Macher, az RCA Igazgatóságának elnöke megtagadta az RCH Központi Üzemi Tanács ülésén hivatalosan bejelentett létszámleépítési intézkedések visszavonását.

Az október 28-i Cargós VÉT-en az RCH vezetése a létszámleépítést nem vonta vissza, viszont bejelentette: a november első hetére ütemezett területi konzultációk két héttel későbbre csúsznak. A munkáltató a létszámleépítést nem vonta vissza, viszont a november első hetére üteme-

esély a megállapodásra, addig nem kezdődnek meg a területeken a csoportos létszámleépítési konzultációk.

Felfüggesztették tagságukat a Rail Cargo Hungaria Zrt-nél működő Központi Üzemi Tanács VDSzSz-es tagjai november 3-án. Bekk István, Klusóczkiné Farkas Tímea, Mikó Mihály és Lévai Zsolt, a KÜT társelnöke azért döntött így, mert a Munka törvénykönyve értelmében üzemi tanács tag nem szervezhet sztrájkot. A Központi Üzemi Tanács VDSzSz-es tagjai eddig is kritikusak voltak a munkáltató által bejelentett csoportos létszámleépítéssel kapcsolatban.

Gaskó István, szakszervezetünk elnöke az ÖBB-kon-szern vezetőjéhez, Christian Kernhez írt november 8-i levele-ben tárgyszerű tájékoztatást kér a tulajdonostól, valamint leszögezi: követeljük, hogy az RCH vonja vissza csoportos létszámleépítési szándékát.

A VDSzSz csak akkor hajlandó az érintettek további sor-sát rendező kérdésekről tárgyalni és megállapodni, ameny-



nyiben a tárgyalások során megbizonyosodhat arról, hogy adott munkahelyek fenntartása a cégnek valóban nem érdeke. Ebben az esetben viszont az RCH-nak forrást kell biztosítania arra, hogy a munkahelyüktől megválni kényszerülő munkavállalók akár az RCH-n belül, akár más munkáltatónál legalább hasonló megélhetési színvonalat biztosító ajánlatot kapjanak.

November 11-én létrejött a megállapodás az RCH és a VDSzSz Szolidaritás vezetése között. Egy nappal később, a sztrájk tervezett napján a Központi Üzemi Tanács ismét teljes létszámmal működik.

Értékelést tart a VDSzSz Szolidaritás CARGO november 23-i társasági választmányán, ahol a tisztségviselők ellenszavazat nélkül elfogadják a megállapodást. Ezen az ülésen Mózes Tibor, a társasági szervezet vezető ügyvivője arra figyelmeztetett, hogy a Cargós konfliktusnak még távolról sincs vége, és senki nem dőlhet hátra. Egyrészt azért, mert a megállapodásból fakadnak további feladatok, másrészt meg azért, mert a tulajdonos tavasszal újakezdi az egész leépítésesdit.

Addig kellene az RCH-tól a MÁV Csoporthoz tartozó vasútvállalatokhoz átmenniük mindazoknak, akik úgy látják, hogy környékükön kevés a forgalom, vagy rövidesen számítástechnikai fejlesztés várható. A VDSzSz Szolidaritás azonban mindig ott lesz, és segít.

A legveszélyeztetettebbeknek érdemes komolyan elgondolkozniuk, nehogy a MÁV Csoport cégei az utcáról töltsék fel a megüresedett állásokat. Ugyanis vannak ilyenek.

A MÁV-Starthoz akár több százan is átvándorolhatnak az RCH-tól, és nem csak jegyvizsgálónak. Mindezt persze úgy, hogy ne járjanak rosszabbul.

Annak az elszámolási előadónak, aki például önszántából átmenne a MÁV-Starthoz számadó pénztárosnak, elég lenne különbözeti vizsgát tennie, és nem kellene a több mint 300 órás tanfolyamot elvégeznie. Ráadásul, felmondása esetén is megkapná a Munka törvénykönyve és a Kollektív Szerződés szerint őt megillető juttatásokat.

A személyszállító cég jelenleg közel 100 személypénztárost, és több mint 120 jegyvizsgálót keres. A megállapodás keretében a területi üzemeletési központvezetőkhez már megérkezett a betöltendő munkakörök felsorolását tartalmazó lista, amit a vasútvállalatok minden hónapban megküldenek az RCH részére.

Ugyanezen az ülésen egyenesen történelminek nevezte Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke a Rail Cargo Hungariánál megkötött megállapodást. Első alkalommal sikerült ugyanis teljes meghátrálásra kényszeríteni a munkáltatót; a csoportos létszámleépítést visszavonták. Mint mondta: a gyarmatlakókkal nem lehet mindent megcsinálni, az RCA nem számított ilyen reakcióra. Az RCH menedzsmentje pedig elszégyellheti magát, mivel az

osztrák anyavállalat sokkal többet tett azért, hogy a konfliktus egyezséggel záruljon.

Csalódás volt, hogy az RCH így kezeli a munkatársait, ugyanis könnyen odadobott volna akár kétezer embert is koncnak. A megállapodásból ki kell hozni a legtöbbet, ez viszont a tisztségviselők felelőssége, akik vita, kétkedés esetén inkább halasszák el a tárgyalást, de aláírás előtt mindenképpen konzultáljanak szakszervezetünk témában jártas szakértőivel.

A tárgyalások során mindenesetre sok dolgot megvilágítottunk az RCA menedzsmentje számára, sajnos, úgy tűnt, sok újat is mondtunk. Ebből viszont az következik, hogy meglehetősen diszharmonikus a viszony anya és lánya között. És ez nem jó, ugyanis a vasutasok isszák meg a levét.

Bárány Balázs leszögezte: ha a munkáltató és az osztrák tulajdonos nem számított volna a sztrájkra, akkor nem tudtunk volna megállapodni. De jobb is, hogy nem került sor a munkabeszüntetésre, mert egy sztrájk előtti megállapodás mindig sokkal többet hoz a konyhára, mint egy sztrájk alatti, vagy éppen azután megkötött egyezség. Ezek ugyanis vagy egyáltalában nem jönnek létre, vagy ha meg is születnek, meglehetősen kétséges a tartalmuk. Hiszen akkor már mindkét fél tisztában van a másik erejével.

Kellemetlen volt a tárgyalás a többi szakszervezettel: míg az általunk kezdeményezett kollektív munkaügyi vita vitás ügyei rendeződtek, a VSZ által pár hét csúszással elindított kollektív munkaügyi vita keretében megfogalmazott követelésekkel „gyakorlatilag semmi nem történt, de azért ők is mindent visszavontak. Nézzétek meg, mit kértek, és abból mi valósult meg. Olvasni mindenki tud” – fűzte hozzá Bárány Balázs.

A szolgálati helyeken az a hír terjed, hogy a megállapodás létrejött attól függött, hogyan áll hozzá a VSZ a dolgokhoz. Mi az alapja ennek? – kérdezte egyik tisztségviselőnk. A VDSzSz Szolidaritás alelnöke szerint a kétkedőknek elég megmutatni a megállapodást: ha abban találnak egy olyan mondatot, ami a VSZ által kezdeményezett kollektív munkaügyi vita követeléseit között szerepelt, akkor a felfedezőttel joggal megilleti egy üveg sör.

Bekk István szerint is nagyon jó a megállapodás. Szerinte közös testben, együtt léptünk a tárgyalások alatt. És amikor szervezeten, egységesen lépünk fel, azzal nem tudnak mit kezdeni. Arra is figyelmeztette a választmányt, hogy a bevállalós kollégáknak ne engedjük el a kezét. Szerinte nem csak a megállapodás nagyon jó, hanem az is, amikor egy VSZ-es segít.

Mint mondta: „Az a csoda is megtörtént, hogy egy VSZ-es kolléga velem együtt szervezte a sztrájkot, és ott fűzte az embereket, azt mondta, ha én beállok, akkor te is, és akkor nyomjuk együtt, közösen”. És ez jó dolog.



Megállapodás

Amely létrejött egyrészről a Rail Cargo Hungaria Zrt., mint Munkáltató, – a továbbiakban: Munkáltató, másrészről a Vasutasok Szakszervezete, a VDSzSz Szolidaritás, és a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete, mint Rail Cargo Hungaria Zrt.-nél reprezentatív szakszervezetek, – a továbbiakban: Szakszervezetek (együttesen: Felek)

között, a 2011. üzleti évre vonatkozó, s jelen megállapodásban rögzített kiemelt jelentőséggel bíró foglalkoztatás-politikai kérdések tárgyában.

Aláíró Felek egybenhangzóan kijelentik, hogy közös érdekük a vállalat hosszútávú prosperitásának biztosítása, amely elemi és alapvető feltétele a vállalatnál foglalkoztatott munkavállalói létszám minél magasabb szintű megtartásának.

A Munkáltató különösen fontos érdeke, hogy a korábbi válság, valamint az ennek kezelésével is összefüggésben elindított feladat ill. szervezetracionalizálási intézkedések foglalkoztatási szintre gyakorolt negatív hatásait pénzügyi lehetőségeihez mérten a lehető legnagyobb mértékben enyhítse, s aláíró Felekkel egyetértésben annak legalkalmasabb formáit megtalálja.

Jelen megállapodás keretében a Felek a foglalkoztatási nehézségek enyhítése érdekében – egyéb megállapodás híján – 2011. évre vonatkozóan az alábbi foglalkoztatás-politikai elemek alkalmazását tekintik megoldásnak, s töreksznek az abban foglaltak minél szélesebb körű kiterjesztésére és alkalmazására.

A válsággal, valamint annak következményeként a Munkáltató működésével összefüggő okból bekövetkező, s a foglalkoztatotti létszám csökkenését eredményező következmények enyhítését célzó eszközök:

1. Korengedményes nyugdíjazás:

A Munkáltató vállalja, hogy amennyiben azt a vonatkozó és hatályos jogszabály lehetővé teszi – a feltételek rendelkezésre állása, valamint a munkáltatói jogkörgyakorló támogató szándéka esetén – a korengedményes nyugdíjazás eszközt 2011. évben továbbra is alkalmazza.

2. A 40 év szolgálati idővel rendelkező női munkavállalók nyugdíjazásának biztosítása:

A munkáltató vállalja, hogy amennyiben az erre vonatkozó jogszabályi háttér azt biztosítja, 2011-ben lehetővé teszi a 40 év szolgálati idővel rendelkező női munkavállalók nyugdíjba vonulásának lehetőségét.

3. A „Cargo Évek” program:

A program célja a hosszú Rail Cargo Hungaria munkavisztonnal rendelkező, de nyugdíjjogosultsággal még nem rendelkező munkavállalók részére lehetőség biztosítása a szolgálati idő növelésére.

Ezzel összefüggésben a Munkáltató biztosítja a 2011-ben nyugdíjjogosultsággal még nem rendelkező 1953, 1954 és 1955. évben született munkavállalók programban történő részvételét.

4. Célzott korosztályi támogatás:

A Munkáltató az 1955-ös születésű munkavállalók számára munkavállalónként egyszeri bruttó 1000000 Ft többlet-juttatást biztosít, amelyhez a Cargo Évek program-





ban való részvétel esetén jutnak az érintett munkavállalók. A juttatás pontos részleteit a Cargo Évek program utasítás szabályozza.

5. A MÁV Zrt.-nél és annak leányvállalatainál történő elhelyezkedés támogatása:

A Munkáltató vállalja, hogy amennyiben az érintett munkavállaló további foglalkoztatása nem biztosított, akkor az aláíró szakszervezetek ez irányú támogatása mellett lehetősége szerinti legteljesebb mértékben biztosítja a MÁV Zrt.-nél és annak leányvállalatainál meghirdetett pozícióra (munkakörre) történő jelentkezés és az átvétel létrejöttének támogatását.

A Munkáltató a létszámfogyással leginkább érintett munkavállalói kör számára lehetőségeihez mérten biztosítja az aktuális szükségletekhez igazodó képzéseket/átképzéseket.

6. A munkaerő-forgalom egyenlegének hatása:

A Munkáltató vállalja, hogy a 2009. október 6-án bejelentett 200 fős csoportos létszámleépítésen felül 2010. évben megvalósított minden további létszámfogyás, – amely a 2010. évi létszámnövekedés és a 200 fön felüli létszámcsökkenés egyenlege – mérsékli a 2011. évre elvárt létszámcsökkenés nagyságát.

7. A munkaviszony közös megegyezéssel történő megszüntetésének támogatása:

A Munkáltató a gazdasági válság következtében kialakult helyzet következményeként megérti, és lehetőségeihez mérten méltányolja azon munkavállalói szándékokat és törekvéseket, amelyek az egyéni életútjuk további alakítását a vállalaton kívül kívánják a továbbiakban biztosítani. Amennyiben erre tekintettel a munkaviszony közös megállapodás keretében megszűnik, a munkavállalót erre tekintettel megilleti az Mt.-nek, valamint a KSz-nek a felmondási időre, valamint a végkielégítésre vonatkozó szakaszaiban foglalt mértékű juttatás.

A Munkáltató visszavonhatatlanul vállalja, hogy jelen megállapodásra való tekintettel a csoportos létszámleépítés okainak megszűnése miatt a Munkaügyi Központokba bejelentett leépítési szándékát visszavonja, és az érintett Regionális Munkaügyi Központokat erről 2010. november 12-én értesíti.

A Felek egyetértőleg kijelentik, hogy érdekeltek egy középtávú együttműködési megállapodás létrehozásában, amelynek a foglalkoztatáspolitikai kérdések a meghatározó elemei. E megállapodás létrehozására 2011. március 31-ig tárgyalásokat folytatnak.

A Felek kijelentik, hogy a megállapodásból eredő jogok és kötelezettségek alkalmazása tekintetében közös nyilatkozatot fogalmaznak meg a társaság munkavállalói és a média felé. Jelen megállapodást a Felek elővasás és értékelés után, mint akaratukkal mindenben megegyezőt helybenhagyólag aláírták.

Budapest, 2010. november 11.

*Vasutasok Szakszervezete
VDSzSz Szolidaritás
Mérnökök és Technikusok
Szabad Szakszervezete*


*Rail Cargo Hungaria
Árufuvarozási Zrt.*

Köszönő levél Debrecenből

A debreceni terület köszönő levelet írt a vasutasoknak, hogy ilyen lelkesedéssel szervezték a sztrájkot, amelyre a tárgyalás eredményeképpen végül nem lett szükség. A levelet honlapunkon közöljük.

Debrecen megkezdte az RCH-val kötött megállapodás betartatását

Készpénzre váltja az RCH-val kötött megállapodásban foglaltakat szakszervezetünk. Az 5. pont értelmében ugyanis az RCH – az érdekképvi-seletek segítségével – támogatja a cargósok átvételét a MÁV-hoz, illetve annak leányvállalataihoz.

Nos, a VDSzSz-en nem fog múlni. Debreceni Területi Szervezetünk a MÁV Zrt. pályavasúti területi központ vezetőjéhez, a MÁV-Start Zrt. debreceni és nyíregyházi 





SZSZK-vezetőihez, valamint a MÁV-Gépészet Zrt. debreceni körzeti járműfenntartási központ vezetőjéhez írt levelet.

A levelekben Területi Szervezetünk a többi között arról kért tájékoztatást, hogy idén és jövőre a központoknál dolgozók közül hányan válnak jogosulttá a korengedményes, illetve az előrehozott öregségi nyugdíjazásra.

Barna István, területi vezető ügyvivőnk arról is tájékoztatást kért, hogy a központoknál hány hölgy munkavállaló rendelkezik 40 év szolgálati idővel, mivel ők – a tervezett törvénymódosítás értelmében – szintén nyugdíjazhatóvá válnának.

Mindezt azért fontos tudni, mert az így felszabaduló helyeket az RCH-től átvett dolgozókkal lehetne feltölteni.

RCA: nász utáni kiábrándulás?

Összegyűjtöttünk egy csokorra való ígéretet az RCA 2007-es ajánlatából; abból az időből, amikor az osztrák cég még javában a MÁV leányának csapta a szelet. Nem is maradt el a kézfogó a MÁV Cargoval.

Most, a kétezres létszámleépítés árnyékában ennek a pályázatnak „A munkavállalók jövőjével kapcsolatos tervek” című fejezetéből különösen pikáns részleteket szemezgethetünk. Íme, az első: „Minden munkatársunknak azonos lehetőségeket biztosítunk, hogy a vállalatnál továbbfejlődjenek.”

Szemezgetünk az RCA ajánlatából, amit még 2007-ben nyújtott be a MÁV Cargo megvásárlására.

„Az, hogy egy vállalatot az ügyfelek vagy más érdeklődők ismernek tekintenek-e, leginkább a munkatársak egyéni képességein múlik, így a konzorcium mindkét vállalatának stratégiai gondolkodásában az ember áll a középpontban.”

„Sikereink alapját a jól képzett és motivált munkatársak alkotják, akik a vállalat korlátlan bizalmát élvezik. A munkatársak önálló felelőssége, elkötelezettsége és egészsége adják vállalati kultúránk központi magját.”

„A munkáltató és a munkavállaló közötti konszenzus megteremtését és a munkabéke fenntartását tekintjük alapvető célkitűzésünknek.”

„Mindennek az alapja a menedzsment és az összes munkatárs személyes elkötelezettsége.”

„Az a tisztelet, amit a konzorcium vállalatai a munkatársaikkal szemben tanúsítanak, kiterjesztésre kerül a MÁV Cargo munkatársaira is.”

„A Rail Cargo Austria és a GYSEV meg vannak győződve róla, hogy a jövőbeni közös út csak a MÁV Cargo munkatársainak meglévő tudásával és elkötelezettségével folytatható sikeresen.”

„A legnagyobb értéket a szociális béke kultúrája képviseli.”

És végül egy 2008. évvégén megjelent újságcikkben ezt a gyöngyszemet találtuk: „az osztrák-magyar konzernnek a tervezett fejlődéshez minden dolgozóra szüksége van”.



Az osztrák vasút visszavonná a MÁV Cargo-vásárlást?

Az Osztrák Szövetségi Vasút (ÖBB) vezetése vizsgálja, hogy visszakaphatná-e a MÁV Cargóért (Rail Cargo Hungaria) fizetett vételár egy részét – írta meg nem nevezett források alapján a Format című osztrák hetilap.

A Format cikke szerint az ÖBB-n belül vitatják, hogy megérte-e a vételarat – 102,5 milliárd forintot – a „súlyosan veszteséges” vállalat. Christian Kern, az ÖBB élére néhány hó-



Kedvező biztosítási ajánlatok VDSzSz-tagok részére

Együttműködési megállapodás jött létre a VDSzSz és a BIZTOR Alkusz Kft. között. Ennek alapján a cég ingyenes ajánlatot ad a VDSzSz-tagok részére úgy, hogy több biztosítót megversenyeztetve a lehető legkedvezőbb ajánlatot választja ki.

Lehetőség van a már meglévő biztosítások feltételeinek felülvizsgálatára is, és amennyiben a piacon a cég jobb ajánlatot talál, a kedvezőbb biztosítási konstrukciót választhatjátok.

A VDSzSz és a BIZTOR Alkusz Kft. közötti együttműködési megállapodás alapján partnerünk vállalja, hogy:

- szakmailag és árérték arány szerint átvizsgálja már meglévő biztosításainkat (élet, lakás, felelősség, casco, kötelező stb.);

- szükség esetén javaslatot tesz a szerződés átdolgozására, biztosítók megversenyeztetésére;

- új biztosítási igényeinket megversenyezteti a hazánkban működő valamennyi biztosítónál;

- kár esetén segítséget nyújt érdekeink érvényesítésében (kárbejelentő kitöltése, kárszakértővel időpont egyeztetés, tárgyalás stb.).

A BIZTOR Alkusz szolgáltatása ingyenes, így annak igénybevétele jelentős megtakarítást hozhat, még akkor is, ha ragaszkodunk jelenlegi biztosítónkhoz.

A BIZTOR Alkusz Kft. szolgáltatásának igénybeviteléhez egy alkuszi megbízást kell kitölteni, és megküldeni a cidor.mihaly@biztor.hu email címre.

További információt a BIZTOR Alkusz Kft.

honlapján (<http://biztor.hu/d/>),

vagy Cidor Mihálytól

(06-42/595-248, 06-70/319-6500, 70/432-8505,

cidor.mihaly@biztor.hu)

Az alkuszi megbízása a VDSzSz honlapjáról letölthető. Az adatlapon a neved után zárójelben írd oda a VDSzSz nevé is!



napja kinevezett új vezérigazgató ezért azt vizsgálja, visszakereshető-e szavatosság jogcímén, elégtelen tájékoztatásra hivatkozva az ár egy része.

„Kern legszívesebben visszavonná a vásárlást, ha bizonyítani lehetne, hogy az ÖBB-t szándékosan tévesen tájékoztatták a MÁV Cargo gazdasági helyzetéről. Ez azonban meglehetősen kilátástalan” – írta a Format.

A MÁV Cargo eladása eközben Magyarországon is a legfontosabb kivizsgálendő feladatok között szerepel.

Az új elszámoltatási kormánybiztos, Budai Gyula kérdésre válaszolva a Malév és a moszkvai kereskedelmi kirendeltség eladását, a kormányzati negyed beruházását és a MÁV Cargo eladását nevezte meg a következő időszak legfontosabb kivizsgálendő feladatainak.



Nemzeti cargo vasúton?

Együttműködne az áruszállításban 2011-től a MÁV és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV) – írta a napokban az osztrák Der Standard.

A lap szerint a bécsi közlekedési tárcánál már a magyar vasúttól két éve megvásárolt Rail Cargo Hungária (RCH) – eredeti nevén MÁV Cargo – piacát veszélyeztető együttműködés lehetőségére is „méltatlankodva reagálnak”.

Az új nemzeti vállalkozásban a hírek szerint a MÁV nem maradna egyedül, partnere a GYSEV lehetne. Közös cégükbe pedig mindketten betolhatnák, amit csak tudnak. A MÁV például azt az évtizedekkel ezelőtt megkötött államközi egyezményekben rögzített jogát delegálhatná, amely alapján a környező országok többségéből érkező vagy oda tartó vasúti kocsik csak a nemzeti vasútvállalat szolgáltatásainak igénybevételével léphetik át a határt.

Apró szépséghiba, hogy egyes vélemények szerint a MÁV ezt a jogot nem ruházhatja át másra. Vagyis az esetleg megalkotandó áru fuvarozó cég hiába kapná meg nevéhez a „nemzeti” jelzőt, az államközi egyezményben szereplő jogszívnnyal nem élhetne.

A GYSEV az elképzelések szerint az áru fuvarozási üzletágából megalakult cargójával szállhatna be a nemzeti cégbe. Hozhatná magával évi 5-6 millió tonnás áru fuvarozási teljesítményét, fejlesztésre szoruló kereskedelmi hálózatát és a soproni logisztikai központját – benne raktárbázisát, konténer- és kombinált fuvarozási terminálját.

Feltéve, hogy erre a kisebbségi tulajdonos, a vétőjoggal rendelkező Ausztria áldását adja. Amit egyelőre kétségessé tesz, hogy a GYSEV részvételével megalakuló fuvarozó vállalkozás az osztrák vasút tulajdonában lévő Rail Cargo Austria (RCA) és az RCH versenytársa lenne. Támogatása így feltehetőleg nem szerepel az osztrák kormány rövidtávú programjában.

Van OÉT-megállapodás: a vasutasok bruttó keresete átlagosan 5%-kal nő?

A kötelező minimálbér jövőre havi 78 ezer forint, a legalább középfokú vég-

zettséget és/vagy szakképzettséget igénylő munkakört betöltők garantált bérminimuma januártól 94 ezer forint lesz. Az OÉT a munkavállalók bruttó keresetének átlagosan 4-6 százalékos növelését ajánlja a vállalkozási szférában.

A VASUTAS ÖNSEGÉLYEZŐ PÉNZTÁR SZOLGÁLTATÁSAI

A. TÍPUSÚ SZOLGÁLTATÁSOK

- * TEMETÉSI SEGÉLY
- * BETEGSÉGI SEGÉLY
- * KÓRHÁZI ÁPOLÁSI SEGÉLY
- * GYÓGYSZER ÉS GYÓGYÁSZATI SEGÉDESZKÖZÖK SEGÉLYE
- * EGÉSZSÉGÜGYI SZOLGÁLTATÁSOK TÉRÍTÉSE (VIZITDÍJ, KÓRHÁZI NAPIDÍJ)

B. TÍPUSÚ SZOLGÁLTATÁSOK

- * ROKKANTSÁGI SEGÉLY
- * GYEREKNEVELÉSI TÁMOGATÁS GYÁS, GYED, GYES, GYET KIEGÉSZÍTÉSEKÉNT
- * SZOCIÁLIS SEGÉLY
- * NEVELÉSI ÉVKEZDÉSI TÁMOGATÁS
- * SZÜLETÉSI SEGÉLY
- * ÁLLÁSKERESÉSI TÁMOGATÁS

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.



Utó- és előszezón	3 éj: 23.900 Ft/fő
2011. 07. 02.	6 éj: 29.900 Ft/fő
Karácsony	4 éj: 34.900 Ft/fő
2010. 12. 20–2010. 12. 26.	6 éj: 39.900 Ft/fő
Szilveszter	4 éj: 39.900 Ft/fő
2010. 12. 27–2011. 01. 02.	6 éj: 44.900 Ft/fő
Az ár tartalmazza a rendezvényt.	

Üdülésicsekk- és Egészségpénztár-elfogadóhely.



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

Telefon:

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

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:** Horváth Gabriella ♦ 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.

