

STG

Hírnök

2013. szeptember 18-án ülésezett a MÁV-Trakció Zrt. Érdekegyeztető Tanácsa, melynek összehívását a Mozdonyvezetők Szakszervezete kezdeményezte.

A MOSZ napirendi javaslatai a kollektív szerződés módosítása (a munkabér készpénzben történő felvételéről és a műszakpótlék alapbéresítéséről), munkáltatói válasz a gázolásban érintett mozdonyvezetők rehabilitációjáról szóló korábbi javaslatukra, valamint munkáltatói tájékoztatás a Startos integráció jelenlegi állásáról, különös tekintettel a mozdonyvezetők, a felvigyázók és a vezénylők jövőbeni foglalkoztatására.

Meleg János érdekvédelmi alelnök kérte, hogy ezek mellett a mozdonyirányítók költöztetésének témaköre is kerüljön napirendi pontként felvételre.

Mivel napirend előtt senkinek nem volt felvetése, az ülés a MOSZ által benyújtott KSZ módosítási javaslat megvitatásával kezdődött.

A MOSZ a készpénzfizető-helyek visszaállítását és a műszakpótlék alapbéresítését kérte.

A VSZ elmondta, hogy a MÁV-hoz már jóval korábban benyújtottunk erre vonatkozóan egy javaslatot azzal, hogy amennyiben a készpénzben történő munkabér kifizetésre nincs mód, úgy a munkáltató kompenzálja havi 5000, illetve évi 50.000 Ft-tal a munkavállalók oldalán, az áthárított tranzakciós illeték miatt felmerülő többletköltséget.

A munkáltató válaszában elmondta, hogy jelenleg egyik módozatot sem tudják támogatni. Az elsőt azért, mert nincsenek meg ennek infrastrukturális, humán-erőforrásbeli feltételei, a másikat pedig azért, mert nincs rá többletforrása. Ha a kompenzációnak meg tudják találni a forrását, akkor nem zárkoznak el előle.

A műszakpótlék alapbéresítéséről a munkáltató csak október 1-től, a teljes KSZ-csomag részeként kíván tárgyalni.

A gázolásban érintett mozdonyvezetők rehabilitációjának ügyében sem volt előrelépés. A munkáltató egy teljesen más szisztémában gondolkodik a kérdéssről. Átadtak egy táppénz költség kimutatást a mozdonyvezetői, jegyvizsgálói és kocsivizsgálói munkakörökre vonatkozóan, amit első körben nem is tudtunk értelmezni. Később kiderült, hogy a munkáltató az alapötletből kiindulva egy kiterjesztett rehabilitációs folyamatban gondolkodik, aminek vélhetően hatása lesz a költségekre is.

A VSZ jelezte, hogy a szóban forgó két dolgot – a gázolást és a táppénzen lévőket /pl. a munkabaleseteket/ - egymástól elkülönítve kell kezelni és kérte a munkáltatót, hogy terjessze elő írásban az erre vonatkozó konkrét javaslatait.

Ezt követően a munkáltató rövid tájékoztatója következett az integrációs folyamatokról.

A könyvvizsgálók elfogadták az I. félévről szóló beszámolókat és a vagyonmérleget. Jelen pillanatban a felügyelő bizottságok tárgyalják az SZMSZ módosítások tervezeteit, remélik, hogy ezt követően az igazgatóság elfogadja az integrációs előterjesztést.

A jogutódlás és a cégbírósági bejegyzés 2014. január 2-án történik meg, ezzel a Gépészet és a Trakció beolvad a Startba.

A kérdéses munkavállalói csoportok foglalkoztatásra vonatkozóan az üzemeltetési igazgató adott tájékoztatást.

A Pályavasútnál megszokott területi felosztás szerint alakulnak majd a központok, területenként kettő (ez most is így van a Gépészetnél és a Trakciónál). A két központ egyike a járműkarbantartást-, javítást; a vonat előkészítési tevékenységet, az előfűtési tevékenységet, kocsivizsgálati tevékenységet, míg a másik a járműbiztonsági tevékenységet – ideértve: a teljes utazószemélyzetet, a technológiai folyamatokat, a havaria kezelést, a járműátvételt – öleli fel. A két központ a munkáltatás szempontjából egymástól teljesen független lesz. A központokhoz kapcsolódó egyéb kiegészítő tevékenységek (pl. anyagellátás) ellátásában nem lesz duplikáció.

A jegyvizsgálók, illetve mozdonyvezetők vezénylése még jó darabig megmarad az eddigi rendszerben, a jelentkezési helyek sem változnak. Az IT rendszer fejlesztése pedig még nincs napirenden.

A szakszervezetünk által felvetett, a mozdonyirányítók költöztetésével kapcsolatos témakörben az üzemeltetési igazgató indokoltnak tart egy szakmai előkészítő konzultációt, amelyre 2-3 héten belül sor fog kerülni. Előzetesen elismerte, hogy a havaria kezelése, a kapcsolattartás szinte teljes csőd, ezért a jelenlegi rendszert mindenképpen felül kell vizsgálni.

Vasutasok Szakszervezete