

MÁV-START Zrt.
VASÚTI ÉRDEKEGYEZTETŐ TANÁCS
JEGYZŐKÖNYV
2024. december 09.

Időpont: 2024.12.09. (13:00-16:00)
Helyszín: Agrober Irodaház 522-523.tárgyaló
Jelen vannak: Csatolt jelenléti ív szerint.

Munkáltató (dr. Kiss Veronika):

Megállapítja, hogy a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete (PVDSZ), a Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkástanácsa (VKDM) és a MMSZ – Via Ferrea Szakszervezet a Vasutasokért (MMSZ) kivételével valamennyi szakszervezet jelen van, így a VÉT határozatképes.

Korábban a VÉT-re vonatkozó meghívóban megküldésre kerültek a napirendi pontok és az előkészítő anyagok:

1. Tájékoztatás a kalauz nélküli közlekedés eddigi tapasztalatairól
2. Tájékoztatás a MÁV-START Zrt.-t érintő, az integrációhoz kapcsolódó szervezeti változásokról
3. A KSz 10.§ és 12.§-ának módosítására vonatkozó javaslatok
4. Az integrált KSz HÉV-es függelékének módosítása – pontosítás
5. Együttműködési megállapodás megkötése
6. A KSz 39.§-ának módosítására vonatkozó javaslat (e-learning oktatások)

Megkérdezi, hogy van-e bárki részéről kiegészítés a napirendi pontokhoz, aki részéről a napirend nem elfogadható, kéri, hogy jelezze.

Munkáltató (dr. Kiss Veronika):

Az ismertetett napirendek mentén kerül megtartásra az ülés.

1. Napirendi pont: Tájékoztatás a kalauz nélküli közlekedés eddigi tapasztalatairól

Munkáltató (Ughy Kálmán):

Köszönti a VÉT ülés tagjait. A kalauz nélküli közlekedés eddigi tapasztalatairól ad tájékoztatást. 2024 májusában volt egy 2 hónapos szűkített pilot az S76-os Piliscsaba és Rákoscaba közötti viszonylatra, majd utána egy kiértékelést követően szünet következett. 2024. szeptember 2-ától, szeptember 16-ától, szeptember 30-ától és október 14-étől, tehát négy részletben került kiterjesztésre a pilot a kalauz nélküli közlekedéssel kapcsolatban. A kalauz nélküli közlekedésre vonatkozó szabályzatok meghatározzák, hogy milyen járművekkel, milyen eszközökkel, milyen szabályok mentén lehet ebben a módban közlekedni.

A kalauz nélküli közlekedésben az 1-es és 2-es számú vasútvonal, valamint az S76-os viszonylat érintett, továbbá a 100A, 30A, 40A, 80A és a 120A vonalon működik jelenleg kalauz nélküli közlekedés. A 30A, 40A, 80A és 120A vonalakon a kalauz nélküli közlekedés szabályai szerint közlekednek a vonatok, de a vezető jegyvizsgáló kollégák továbbra is úgynevezett fedélzeti jegyellenőri tevékenységet látnak el, a többi viszonylaton azonban erre nincs szükség. A szeptemberi indulás óta több mint 25.000 vonat közlekedett kalauz nélküli formában, ebből 263 esetben volt szükség vezető jegyvizsgálóval közlekedtetni a vonatokat valamilyen technikai vagy műszaki hiányosság miatt. Leggyakrabban a wc-k üzemképtelensége, eldugulása fordult elő, valamint az első leszálló ajtó meghibásodása okozta a gondot,

harmadik helyen pedig a vészívók állnak. A többi műszaki paraméternek ezek az eszközök, járművek megfeleltek.

A pilot során jelentkező problémákkal kapcsolatban informatikai fejlesztéseket hajtottak végre az EMIG-ben. Ha a rendszerben rögzítésre kerül egy olyan hiba, amely a kalauz nélküli közlekedésnek egyik feltétele, abban az esetben a rendszerből kikerül a „KN” jelzés, és vonatkísérő személyzettel tud csak a vonat közlekedni. Azért, hogy ne legyen ilyen esetekben vonatelmaradás, vagy vonatlemaradás a Nyugatiban tartalék brigád áll rendelkezésre a repülőbrigádon kívül, mely utóbbiak brigádonként átlagosan napi 30 vonat ellenőrzését végzik. Az eladott menetjegyek darabszáma és a bevétel nem mutat olyan visszajelzést, hogy senki nem venne jegyet ezeken a vonatokon. Álláspontja szerint a szűrőpróbaszerű, vagy igazából annál is gyakoribb ellenőrzéseknek megfelelő a visszatartó hatása, nem tud arról, hogy kimondottan a kalauz nélküli közlekedés miatt bevételkiesés lett volna.

Szeptember óta eddig 26 darab utaspanasz/észrevétel érkezett a kalauz nélküli közlekedéssel kapcsolatban, ezek különböző típusúak voltak, de legfőképpen a vonatkésés esetén fordultak elő arra vonatkozóan, hogy ekkor kinek kell jeleznie az utasnak, ha másik vonatra akar átszállni, csatlakozást elérni. A kalauz nélküli közlekedésben lévő vonathoz nincs tudomása vagyonvédelemmel kapcsolatos eseményjelentésről és rendőri intézkedésre sem került sor. Több mint 25.000 vonat közlekedett már kalauz nélküli közlekedés formájában, mely során sajnos történt már öngyilkosság is, de a kolléga tudta a feladatát, tájékoztatva lettek az utasok és kb. fél órán belül a leváltó személyzet is kikerült és az illetékes hatóságokkal együttműködve segítették az utasok átszállítását. A repülőbrigádos ellenőrzések számában nincs eltérés KN-s vonalakon, nincs nagyobb esetszám, ugyanúgy zajlik, mint más esetben. A menetjegy nélküli, vagy problémás utasok száma is ugyanazt mutatja, mint más járatokon, egyéb ellenőrzések alkalmával.

Hálózati pilot befejeztével a menetrendváltás december 31-ig történik, a kiértékelést követően további javítások, vagy esetleges hiányosságoknak a megszüntetésére fog sor kerülni. A bővítésre jelenleg nem készülnek, ezzel a számmal tudnak tovább menni. Ahogy korábban említette, a 30A, 40A, 80A és 120A vonalakon, a Pusztaszabolcson karbantartott FLIRT vonatokon a korábbiakban felsorolt műszaki problémák nagyobb arányban fordulnak elő. Amíg naponta 5-7 eset előfordul, addig fenn kívánják tartani a jelenlegi rendszert, mert kockázatot lát abban, hogy a jármű műszakilag nem lesz megfelelő, és emiatt vonatkimaradásra kerülne sor. Az Istvánfelken karbantartott vonatokon az esetszámok lényegesen kevesebbek, szinte nullához közelít. Itt mobilkarbantartó egységeket is létrehozta, melyek kisebb meghibásodások esetén gépkocsival helyszínre érkezve rövid időn belül megszüntetik a felmerülő hibákat. Ugyanezt kérték Pusztaszabolcs karbantartó bázisától, és ígéretük van rá, hogy ők is hasonló egységeket fognak létrehozni. Ha ez megtörténik és az alacsonyabb pályaszámú motorvonatok is üzembiztosabbá tehetőek, akkor nyílik meg annak a lehetősége, hogy ezeken a viszonylatokon is át lehessen térni a kalauz nélküli közlekedésre és a repülőbrigádos módszerre, ami a többi vonalon már alkalmazásra került. A bővítést egyelőre nem tervezik és nem is tudnák bővíteni, mert a földi értékesítés ezeken a viszonylatokon van, Budapest határain kívül ez nincs mindenhol biztosítva, így ha akarnának sem tudnának továbblépni.

VSZ (Kövesdi Tamás):

Köszöntötte a munkáltatót és a társszakszervezeteket. Igazgató Úrnak megköszönte a tájékoztatást. A Vasutasok Szakszervezete elejétől kezdve nem támogatta a KN-es közlekedést, hibás koncepciónak tartják, nem győzte meg őket ez az eredményesség. Tapasztalataik mind a munkavállalók, mind az utasok tekintetében pont az ellenkezőjét eredményezik. Sok vonatlemondás, ahogy Igazgató Úr is mondta, műszaki meghibásodásra vezethető vissza. Itt a wc-t emelte ki a munkáltató, sajnos ez igaz, Nagykanizsán 16 wc vár javításra, amire nincs pénz, nem áll rendelkezésre fedezet az alkatrész megvásárlására. A másik része, hogy kiadásra került a végrehajtási utasítás, október 16-án lett kiadva, a vizsgálatokat a vonatelőkészítésnek kell elvégeznie, ezt előzőleg nem tudták, sok munkavállaló, kocsivizsgáló értetlenül állt előtte, hogy miért neki kell ezt elvégeznie.

Munkáltató (Ughy Kálmán):

Reagálni szeretne az elhangzottakra. Déli pályaudvarról van szó, a kocsivizsgálói vonatelőkészítésről. Nem a kocsivizsgálónak kell elvégeznie, hanem az oda vezényelt jegyvizsgálónak és mozdonyvezetőnek, ha nem így csinálják, nem a kiadott rendelkezés szerint csinálják a feladatot. Ezt helyben kell rendezni. A nagykanizsai javító bázison, elsősorban a zárt német kocsiknak a zárt rendszerű wc-inek a javítása, karbantartása történik, a FLIRT- é nem, azokat Istvántelken, Pusztaszabolcson végzik. Fő probléma, hogy eldugul a wc, kiadták, hogy a szervízöblítést pontosan hogy kell elvégezni, nagyon sok esetben segít a mozdonyvezetőnek, ha aszerint a lépések szerint végzi el, ahogy kell, sokszor megszűnik a hiba. Valamikor nem, amikor olyan dugulás van. Szeretné elmondani, hogy sokszor olyan dolgokat szednek ki a wc-kből, mintha szándékosan tennék ezt az utasok. A kalauz nélküli közlekedésnél, ha rossz a wc, a jármű arra nem alkalmas. Ha van jegyvizsgáló a vonaton, akkor üzemnap végéig közlekedhet lezárt wc-vel, amit szintén nem tartanak elfogadhatónak. Naponta 40 és 50 között volt az olyan járművek száma a napi jelentésekben, amelyek wc problémára utal. Ez már lement 10 és 20 közé, de még ez is sok, de már látszik valamiféle javulás. Az is furcsa, hogy az alacsony pályaszámúaknál van ez a nagyobb wc meghibásodást mutató darabszám. Még a 60-tól 123-ig magaspályaszámúaknál nem jellemző. Nem tudja megmondani ennek mi az oka. Mindenesetre Pusztaszabolcson is ígéretet tettek arra, hogy minden esetben, ha kapják a jelzést, hasonló módon, mint Istvántelken, kimennek a helyszínre és megoldják a problémát, ne kelljen bevinni a járművet Pusztaszabolcsra.

VDSZSZ Szolidaritás (Mózes Tibor):

Köszöntötte a megjelenteket. Az Igazgató úr által elmondott tájékoztató kapcsán foglalkoztatási kérdések is felmerülnek, a kollégák bejárták azokat a pihenésre kijelölt helyiségeket, melyek a repülőbrigádos kollégáknak vannak kijelölve. Elég szégyenletes állapotokat találtak. Vecsésen, Kőbánya-Kispesten, és a többi helyen is nagyon leamortizált helyiségeket láttak. Nyomatékosan kéri a munkáltatótól, hogy ezeket mielőbb újítsa fel. A helyiségekről fotókat fog küldeni a munkáltató részére. Ebben kérnek mielőbbi munkáltatói intézkedést. A Déli pályaudvarral kapcsolatban pedig a munkáltatóval folytatott egyeztetés után, remélhetőleg már mindenki tudja kinek mit kell csinálni. De azt ők is látják, hogy mindenképpen ottani feladat ennek megoldása.

MTSZSZ (Sulyok László):

Csatlakozna az előtűk felszólalóhoz, tényleg katasztrofális a helyiségek állapota. Visszajelzések érkeztek arra vonatkozóan, hogy az utasok meglepődnek, amikor megjelennek a jegyvizsgálók és sokszor negatívan reagálnak.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Három észrevétele lenne, az egyik, hogy nincsenek megfelelően oktatta a mozdonyvezetők, ha mégis, akkor, amikor hajnali kettőkor közlekedik a FLIRT, olyan embert küldenek rá vizsgálni, aki azt sem tudja mit kell megvizsgálni. Erre valami megoldást ki kellene találni. A másik az időtartam, általában ez rendben van, de van, amikor 3-4 perc van hagyva három FLIRT-re, de ez eleve komolytalan gondolat, van, amikor szét is kell szedni. A harmadik, a mozdonyvezetőnek kötelessége valakit keresni, akivel meg tudja csinálni a vonatellenőrzést, mert, ha nem jelenik meg a másik dolgozó, akivel meg kellene csinálni a vészellenőrzést, csak egy telefonszámot kap, hogy keresse ő a jegyvizsgálót, ami álláspontja szerint elfogadhatatlan.

MOSZ (Barsi Balázs):

Jelzi, hogy a legutolsó parancskönyvben az szerepel, hogy a mozdonyvezetőnek kötelessége valakit keresnie, akivel ezt a próbát meg tudja csinálni, hogy ha nem jelent meg az a munkavállaló, aki ezt a vészívóberendezést le tudja ellenőrizni.

Munkáltató (Ughy Kálmán):

Köszöni az észrevételt.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Szeretné hangsúlyozni, hogy ez a három, amit felsorolt az a rendszerbeli probléma, amit a KN-es közlekedés körében pontosítani szükséges.

MTSZSZ (Sulyok László):

Szeretné jelezni, hogy nem érti azt, hogy az Istvántelken kiadott kocsikkal sokkal kevesebb probléma merül fel, mint a Székesfehérváron vagy Dombóváron vagy Pusztaszabolcson kiadottakkal. Más konstrukció?

Munkáltató (Ughy Kálmán):

Lehet, hogy ezek régebben kiadott kocsik, és az istvántelkiek az újabbak, 10 évvel fiatalabbak. Pontosan meghatározni nem tudja miben lehet a különbség, hiszen ugyanaz a wc van benne, de jelzi, hogy a munkáltató is már észlelte ezeket, hiszen annál duplája a meghibásodás. Ráadásul az istvántelkiek karbantartását a munkáltató, míg a többi a STADLER végzi. A kollégák a helyszínen megtekintették a folyamatot, a szervizöblítés sem segített, a bázison a wc-t kiszippantották, és látták mik kerültek elő. Ezek csak azokra vonatkoznak, ahol szóló motorvonat megy. Elmondta, hogy az íves megállókkal kapcsolatban a pályavasúttal az egyeztetés folyamatban van és jól halad, kamera felszerelés fog megtörténni. Menetrendre gyakorolt negatív hatás nem mutatható ki.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Szeretné kifejteni, hogy számára elfogadhatatlan, hogy a KN-es közlekedés bevezetésre került. A szolgáltatás színvonala álláspontja szerint óhatatlanul esni fog, azáltal, hogy a vonatok kalauz nélkül közlekednek. Ezeknek a problémáknak a megoldása a jelenlegi adottságok mentén nem lehetséges, kulminálni fognak. A háttéreljárások, rendszerek, amik a KN-es közlekedést elfogadhatóvá tennék, nem működnek. Elvették a létszámot, és abban bíznak, hogy majd a rendszer is hozzászokik ehhez. Ha a vasutasok ezt nem hagynák, akkor nem lenne hátralépés.

KÜT (Gyüre Ferenc):

Záhonyi Úr gondolatait kiegészítve, jelezve az üzemeltetés részére, a KN-es közlekedés a szolgálattevőkben nem minden esetben jelenik meg, elsősorban pl. Záhony környékén, ahol a hétvége folyamán megjelenik a FLIRT, tehát napközben valamikor KN-es vonatként fog közlekedni, viszont nincs betervezve a normaidő a szolgálattevőbe, illetve ahol be van tervezve, pl. Budapest TSZVI, ott a KN-es vizsgálat megelőzi a járműnyitást. Tehát először a szolgálat megkezdését követően vizsgálja, hogy a vonat alkalmas-e a KN-es közlekedésre és utána fogja a vonatot nyitni és üzemelni, ami álláspontja szerint problémás és tisztázni szükséges.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

A pihenőhelyiségek kapcsán várja a szakszervezet által ígért fotókat, azok ismeretében utána fognak majd járni a problémáknak.

Munkáltató (dr. Kiss Veronika):

A napirendi pontot zárja.

2. Napirendi pont: Tájékoztató a MÁV-START Zrt.-t érintő integrációval kapcsolatos eljárással kapcsolatban

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

Az idő rövidségére tekintettel, röviden foglalja össze a napirendet. Tájékoztatja a megjelenteket, hogy tavaly decemberben indult meg az integrációs folyamat, tavaly megalakult az egységes igazgatóság és FB, illetve egy személyben lett kijelölve dr. Mosóczi László Béla, mint vezérigazgató mindkét társaság élére. Februárban a VOLÁNBUSZ Zrt.-t érintő SZMSZ módosítás volt a következő nagy mérföldkő, amit az előkészítési folyamat követett a nyár folyamán. Szeptember 30. napján hozta meg a tulajdonos a további döntéseit, melynek értelmében január 1-jével létrejön a MÁV Személyszállítási Zrt., ami a három cég oly módon történő egyesülése folytán jön létre, hogy a mostani MÁV-START Zrt.-be, beolvad a VOLÁNBUSZ Zrt., valamint a MÁV-HÉV Zrt., az egész új név alatt folytatja a működését. Ennek megfelelően elkészült a MÁV Személyszállítási Zrt. SZMSZ-e, melyet a szakszervezetek és a KÜT is megkapott véleményezésre, és amelyet 2024. november 13. napján a közös igazgatóság megszavazott és megkapták rá a Közgyűlési Határozatát. Ennek alapján megkaptuk a változásbejegyzésről szóló határozatot.

Zajlik a cégcsoport egyéb átalakítása is, így a 300-400 főt foglalkoztató MÁV Zrt., mely irányítási feladatokat lát majd el.

2025. január 1-vel létrejön a MÁV Személyszállítási Zrt., mely társaság 30.000 főt foglalkoztató munkavállalói létszámmal Magyarország legnagyobb munkáltatója lesz a közszolgálati szféra és állami tulajdonú társaságok tekintetében. Továbbá 2025. január 1-vel megalakul a MÁV Pályaműködtetési Zrt., ami 16000 főt foglalkoztató társaság lesz, és emellett megmarad a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., mely a többi kiszervezésnek köszönhetően 3000 főt foglalkoztató vállalat lesz. Továbbá kettő leányvállalat marad önállóként, egyik a ZÁHONY-PORT Zrt. és másik a MÁV Rail Tours Kft. Mindenki más valamelyik profiljához nagyjából kapcsolódó nagyobb leányvállalathoz kapcsolódik, például a MÁV FKG Kft. 2025. január 1-től lényegében kiürül, mert ott az emberek és az eszközök egyrésze beolvadt már a MÁV Zrt.-be. A MÁV FKG Kft. végelszámolása a következő év első negyedévében folytatódik. Tájékoztató arról, hogy a szervezeti felépítés vonatkozásában egységes alapvetet követek. Fontos alapvetés volt, hogy a közszolgáltatás folytonosságát mindenképpen biztosítani kell. Tehát nagyobb átszervezést és nagyobb átgondolást nem lehetett vállalni, mert igazából, akkor lesz jó az integráció, ha az utasok ebből semmit nem vesznek észre. Ebből a szempontból adódóan a szakmai szervezetek olyan módon kerültek kialakításra, hogy mindenhol a vasúti tevékenység/vasúti szervezetek mellé kerülnek az autóbuszos szervezetek. Például irányítási szinten a legnagyobb vezérigazgató-helyettesi szervezet a műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes szervezet lesz, amelynek négy lába lesz: vasúti üzemeltetési, autóbuszos üzemeltetési, vasúti műszaki és autóbuszos műszaki lába.

Végrehajtási szinten megmarad a jelenlegi területi felosztás, tehát hat TSZVI, és hat JBI marad változatlan tartalommal. A VOLÁN esetében a hármas területi felosztás marad, tehát megmarad a három üzemeltetési régió és három műszaki régió. A végrehajtási szintet ez a változás nem érinti, hanem tényleg csak össze lesznek olvasztva egy vezérigazgatási szervezetbe, de egyébként meg négy vezérigazgató-helyettesi szervezete lesz a MÁV Személyszállítási Zrt.-nek. Lesz műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi szervezet, ami egyébként a 30.000 főből 26.000 főt foglal magába, ez tulajdonképpen a legnagyobb tevékenysége a cégnek. Marad továbbá a mostani szolgáltatásfejlesztési- és értékesítési vezérigazgató-helyettesi szervezetnek az utódja az üzleti vezérigazgató-helyettesi szervezet, és a végrehajtási szint. Az Utasellátó és szakmai szervezete nem változik. Elmondja, hogy az irányítási szinten a változásokat igazából nem az integráció eredményezte, hanem a tarifareform és az értékesítési csatornák átalakítása, így is ilyen szervezeti felépítésben működne tovább. Van továbbá egy harmadik vezérigazgató-helyettesi szervezet, ami a gazdasági és működéstámogatási szervezet, mely a MÁV Személyszállítási Zrt. harmadik lába. Ez alá tartozik a Gazdasági Főigazgatóság (a pénzügy, a kontrolling), a Működéstámogatási Főigazgatóság, ami tulajdonképpen az eddigi SZK Zrt.-be történő kiszervezések után megrendelői kompetenciát biztosító szervezeti egységek. Továbbá ide fog tartozni a Humánerőforrás Főigazgatóság is. Továbbá külön vezérigazgató-helyettesi szervezatként bekerült a MÁV-HÉV Zrt.-nek a mostani szakmai szervezete, ugyanolyan területi felosztással, négy forgalmi csomaggal, tehát a HÉV-nek a mostani szakmai

szervezete az HÉV műszaki- és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi szervezatként működik tovább. A HÉV-nek a funkcionális szervezetei, a jog, a gazdaság, a HR azok már most átkerülnek és beolvadnak a központi szervezetekbe. Például a HR Főigazgatóságon belül külön kocka lesz a HÉV HR szervezet, valamint a gazdasági szervezeten belül külön kocka lesz a HÉV gazdálkodási szervezet, és a Jogon belül külön kocka lesz a HÉV Jog szervezet. A HÉV-vel együtt bekerül a HÉV pályaműködtetési tevékenysége is, ami egyébként egy kicsit testidegen tevékenysége a személyszállításnak. Azt, hogy ennek mi lesz a további sorsa, arról majd később, a jövő év folyamán fognak döntéseket hozni, vagy folytatódik az átalakítás, és akkor valószínűleg kiszervezésre fognak kerülni a Pályaműködtetési Zrt.-hez, de egyelőre ez nem része az átalakításnak.

Tájékoztatást ad arról, hogy közvetlenül a vezérigazgató alatt minimális számú szervezetek maradnak. Marad a Biztonsági szervezet, ami főigazgatóság státuszban működik tovább, marad a Kabinet, marad a Belső ellenőrzés, tehát ami törvényi előírás szerint közvetlen vezérigazgató alá kell, hogy tartozzon és marad a Jog szervezet. A fenti szervezeti felépítés szerint indul a MÁV Személyszállítási Zrt. 2025. január 1-én. Biztosnak látja, hogy a jövő év folyamán legalább három nagy SzMSz módosításra lehet számítani. Az egyik az valószínűleg az alapszabály módosításával fog bekövetkezni, mely jelenleg napirenden van. A tulajdonosnak az az elképzelése, hogy megszűnnek a leányvállalatoknál az igazgatóságok és csak a MÁV Zrt-nél lesz igazgatóság, ami befolyásolja az SzMSz-t, de csak az SzMSz I. kötetét, tehát a döntési hatásköröket, meg a munkáltatói jogkörgyakorlás rendjét tudja befolyásolni, magát az SzMSz II. kötetét, ami a működtetést és az üzemeltetési területet, s magát tevékenységet szabályozza az minimális. Az SzMSz módosítások időpontja attól függ, hogy a MÁV-START-nál jelenleg folyamatban lévő profiltisztítás II., tehát a JBI-k kiszervezése milyen stádiumba fog jutni a jövő év folyamán. Amennyiben a JBI-k kiszervezése megtörténik, akkor ennek függvényében még egyszer módosítani kell az SzMSz-t. Ha minden rendben van, akkor a jövő év decemberében várható, hogy a MÁV Személyszállítási Zrt. végleges szervezeti kialakítása, tehát amennyiben a koncepciók nem változnak, akkor várhatóan 2026. január 1-től fog a MÁV Személyszállítási Zrt. ráállni egy olyan szervezeti felépítésre, ami hosszú távon stabilan tudja biztosítani a működését. Most igazából a fő feladat az, hogy 2025. január 1-vel az integráció megvalósításra kerüljön. Elmondja, hogy a fő feladata jelenleg az, hogy a munkavállalók biztonságban kerüljenek át egyik helyről a másikra, és hogy 2025. január 10. napjáig mindenki megkapja a munkabérét.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Kérdezi, hogy meddig maradnak a JBI-k. Elmondja, hogy azt szeretné, hogy a MÁV Zrt. Igazgatósága végre megnyilvánulna ezzel kapcsolatban, ugyanis több ezer ember sorsáról van szó. Meglátása szerint ez a jelenlegi helyzet tarthatatlan.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

Kérdésre elmondja, hogy jelenleg is átvilágítás van folyamatban.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Mióta tart az átvilágítás?

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

Két és fél éve.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Miért tart ilyen sokáig az átvilágítás? Az a probléma, hogy ez nagyon nyomasztja azokat, akik ott élnek. Ő azt szeretné, hogy a munkáltató igazgatósága nyilatkozzon ebben a kérdésben, tekintettel arra, hogy több ezer ember egzisztenciájáról van szó. Tarthatatlannak tartja, hogy fél évvel ezelőtt vetették fel, hogy január elsején mindenki elmegy, megjelentek különböző szereplők, akik a továbbiakban vinnék az ügyet, de eltűntek. Kéri, hogy a munkáltató igazgatósága adjon információt a jövőre vonatkozólag, mert az értesülések jelenleg percenként változnak.

3. Napirendi pont: a KSZ 10-12. §-ának módosítására vonatkozó javaslatok

Munkáltató (dr. Kiss Veronika):

Előadja, hogy elsődlegesen a VDSZSZ Szolidaritás kezdeményezte a KSZ módosítását a vállalati szintű érdekegyeztető fórumként működő START-VÉT ülésen való részvétel szabályai körében, amellyel kapcsolatban a munkáltatónak kiegészítő javaslata van.

VDSZSZ Szolidaritás (Mózes Tibor):

Ismerteti a szakszervezet javaslatát. A javaslat a 2025. január 1-jét követő állapotot kívánja rendezni, mivel a VOLÁN-HÉV integrációval meg fognak jelenni a START-on kívüli, más szakszervezetek is. Az integrációt követően az érdekegyeztetési tanács létszáma olyan mértékűre fog növekedni, ami álláspontja szerint kezelhetlenné teszi az érdekegyeztetést. A VDSZSZ Szolidaritás álláspontja a VÉT összetételére vonatkozóan 20 éve változatlan: elsősorban a kollektív szerződés kötésére jogosult szakszervezetek vegyenek részt a VÉT ülés munkájában, az 5%-os szabály a MÁV Zrt. KSz szabályainak az átemelése.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Ismerteti a munkáltató kiegészítő javaslatát. Igaz, hogy változik a helyzet, több mint 40-re nő a munkáltatónál képvisellel rendelkező szakszervezetek száma, így gondoskodni kell arról, hogy a munkaügyi kapcsolatok egyes intézményei továbbra is működőképesek legyenek, ezért támogatja a munkáltató a VDSZSZ Szolidaritás javaslatát. Munkáltató az 5%-os küszöböt is egyetért, az alábbi kiegészítéssel:

az Mt-hez képest a KSz abban a körben is biztosít többletjogokat a képvisellel rendelkező szakszervezetek részére, hogy valamennyi, a munkavállalók nagyobb csoportját érintő intézkedést, illetve a munkáltató személyében bekövetkező változással kapcsolatos, az üzemi tanácsnak nyújtandó tájékoztatásokat is megküldeni rendeli a képvisellel rendelkező szakszervezetek számára. A KSz 10. §-át - amely ezt előírja - arra a szakszervezeti körre korlátoznák, amely a VÉT-en vagy tagként, vagy tanácskozási joggal részt vesz. Azaz azok a szakszervezetek kapnak meg kötelezően a vonatkozó tájékoztatásokat, akik az 5%-os küszöböt elérik. Ez nem azt jelenti, hogy az integrációt követően az ennél kisebb létszámú szakszervezeteket csak és kizárólag az Mt.-ben biztosított jogok illetnék meg – a munkáltató nyitott arra, hogy más megfelelő fórumot, eszközt, intézményt találjanak, ahol a munkaügyi kapcsolatok rendszere velük is tovább folyik, azonban ezek az intézmények nem a KSz 10. § és 12. §-a hatálya alá tartozó intézmények kellene, hogy legyenek, ezeket a felek közösen ki tudják munkálni.

Munkáltató kéri a VÉT-et, hogy támogassa a VDSZSZ Szolidaritás javaslatát és fogadja el a munkáltató ahhoz fűzött kiegészítő javaslatát. Mind a kettőt korábban írásban, szövegszerűen kidolgozva megkapta a VÉT.

KVSZ (Bárány Balázs):

Előadja, hogy dr. Tura Szvetlána említette, hogy január 1-jétől 30.000 fős lesz az új cég létszáma.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

Körülbelül 30.000.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Felteszi a kérdést, hogy hány kollektív szerződés kötésére jogosult szakszervezet van ezzel a létszámmal.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Munkáltató nem tud erre a kérdésre választ adni azért, mert a szakszervezetek kollektív szerződéskötési képességét tárgynapot megelőző hathavi statisztikai átlag és az aznapi taglétszám alapján kell vizsgálni. Ma nem tudja megmondani a munkáltató, hogy január 1-jén mi lesz a visszaszámított hathavi statisztikai átlaga a munkáltatónak és hogy az adott szakszervezetnek hány tagja lesz. Azt meg lehet mondani, hogy előreláthatóan hány szakszervezetről feltételezhető, hogy kollektív szerződés kötésére jogosult lesz, ez a szám 6-ot tesz ki legfeljebb. 2 VOLÁNBUSZ-os és 4 vasutas szakszervezetet. Tehát a matematika törvényei alapján úgy látszik, hogy legfeljebb 6 szakszervezetnek van esélye arra, hogy a 10%-os küszöböt elérje vagy meghaladja. De sose lehet tudni, hogy hány szervezeti változás éri még az embert, így pontos választ mindig csak jelen időben tud a munkáltató adni az Mt. szabályai alapján. Egyet biztosan lát a munkáltató, mert van egy 5600 főt meghaladó szakszervezet.

KVSZ (Bárány Balázs):

Felteszi a kérdést, hogy a többit nem látja a munkáltató.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

A munkáltató egyet lát biztosan, hatot potenciálisan.

KVSZ (Bárány Balázs):

Kérdése, hogy a másik 5 bizonytalan-e. A vonatkozó adatok titkosak-e.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

A KVSZ minden szakszervezethez fordulhat egy levéllel, a szakszervezetek a saját adataikat ki tudják adni, amennyiben szeretnék.

KVSZ (Bárány Balázs):

A KVSZ nem szeretné, hogy olyan szakszervezet vegyen részt a KSz megkötésében, aki arra nem jogosult.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Érti a javaslat indokát, érti azt is, hogy a jövőre nézve valamit tenni kellene, de az elmúlt évek tapasztalatai alapján feltételezi, hogy mindenféle szöveggel és szabállyal visszaél a munkáltató. Emiatt szorgalmazza, hogy a munkavállalói oldal egyeztessen az aláírást megelőzően, vagy ne írják most alá, hanem majd legközelebb. A MOSZ ezt most nem szeretné aláírni, de javasolja, hogy valamiféle megoldásban gondolkozzanak a felek a jövőre tekintve. Erről majd az oldalegyeztetés lezárultát követően tudnak egyeztetni.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Megkérdezi, hogy kívánnak-e most oldalegyeztetést tartani a szakszervezetek, tekintettel arra, hogy december 9-e van, kevés idő van hátra ebből az évből.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Úgy gondolja, január 1-jére nem tervez VÉT-et összehívni a munkáltató. Javasolja, hogy tegyék a mai ülés végére ezt a két napirendi pontot és akkor lesz idő megbeszélni a témát.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Elmondja, hogy álláspontja szerint nagyon aggályos, hogy a MÁV Személyszállító Zrt-nél lenne 6 olyan szakszervezet, ahol a létszám 3.000 főt meghaladó. Szerinte messze nincs annyi, talán 1.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Munkáltató elfogadja azt a javaslatot, hogy később legyen egyeztetés a napirendi pontról, ha belefér az időbe.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Felteszi a kérdést, hogy van-e január 1-től kollektív szerződés a munkáltatónál.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Előadja, hogy van, arra való tekintettel, hogy a kollektív szerződés felmondására vonatkozó határidő hosszabb, mint január 1-ig hátra lévő idő, és lesz olyan szakszervezet, amely az elmúlt hat hónapra számított statisztikai létszám alapján január 1-én elfogja érni a 10%-ot.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Kérdése, hogy hány kollektív szerződés lesz.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Előadja, hogy egy lesz, a MÁV-START Zrt. kollektív szerződése lesz, amelyet január 1-től MÁV Személyszállítási Zrt.-nek fognak hívni.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Felteszi a kérdést, hogy ezt ki írta alá.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Előadja, hogy a kollektív szerződés módosítását az arra jogosult személyek képviselői írták alá, egy munkáltató és négy szakszervezet képviselője.

VFSZSZ (Bihary Ferenc):

Úgy gondolja, hogy teljesen jogszerű, hogy a tulajdonos összevonja a cégeket, ellenben az az állapot, amikor úgy kötnek kollektív szerződést, hogy az annak az alapját képező állapot egy jövőbeni beteljesülésre váró időpontot takar, az aggályos, mivel ennek az aláírása a cégbíróági bejegyzés előtt történt. A MÁV-START Zrt. január 1-vel nem létező cég, így előzetesen egy jogalap nélküli módosítást kötöttek a – munkáltató, illetve a tulajdonos által egyéb szempontok alapján megbízhatónak vagy belső körhöz tartozónak tekintett - szakszervezetekkel. Az 5 %-os küszöb alapvető érdekvédelmi lehetőségeket vesz el, mert az esélyegyenlőségbe a 20, 100 vagy az 500 fős szakszervezetnek is ugyanolyan elánnal kell képviseleti feladatát ellátnia, mint a 10000 fős szakszervezetnek. A világon a legszervezettebb munkavállalók a magyar közlekedésben, a MÁV Személyszállítási Zrt.-ben vannak foglalkoztatva, ezért kellene az álláspontot módosítani.

Munkáltató (dr. Tura Szeptilána)

Fontosnak tartja pontosítani, hogy a MÁV-START Zrt. nem szűnik meg, pont ez a lényege a mostani szervezeti átalakításnak. A MÁV-START Zrt. a jogutódja a beolvadó társaságoknak, a Volánbusznak és a MÁV-HÉV-nek és tulajdonképpen saját magának is, mert a MÁV-START Zrt.-nek csak a neve változik meg. Ebből a jogfolytonoságból kell levezetni minden más kérdést.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Előadja, hogy Törvényszék már meghozta a végzését, amellyel a két társaság beolvadását és MÁV-START Zrt. névváltoztatását elrendeli. Már nincsen függő jogi helyzet, január 1-vel ezek a változások bizonyosan beállnak.

VFSZSZ (Bihary Ferenc):

Elmondja, hogy arra gondolt, hogy a kollektív szerződés módosítása az a cégbejegyzés előtt megtörtént.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána)

Kiemeli, hogy még nem lépett hatályba a módosítás, hatályba csak január 1. napjával lép.

VFSZSZ (Bihary Ferenc):

Ismételten előadja, hogy előre, egy jövőben nem látható állapotra vonatkozóan történt a kollektív szerződés módosításának aláírása.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána)

A munkáltató jogilag ezt nem tartja aggályosnak.

VFSZSZ (Bihary Ferenc):

Aggodalmát fejezi ki a kollektív szerződés érvényessége és cégbejegyzés sikeressége iránt. Az az álláspontja, hogy január 1-től csak az a szakszervezet jogosult szerződéskötésre, amely 3000 főt meghaladó taglétszámmal rendelkezik.

VSZ (Kövesdi Tamás)

A vasutasok szakszervezete támogatja a VDSZSZ javaslatát.

MTSZSZ (Sulyok László):

Elfogadják a VDSZSZ javaslatát, és ők is támogatják.

4. napirendi pont: Az integrált KSz HÉV-es függelékének módosítása – pontosítás

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Tájékoztatja a szakszervezeteket, hogy a Kollektív Szerződés ezen pontjában egy elírásra került sor, helytelenül azt tartalmazza a HÉV-es függelék, hogy a többműszakos munkarendben foglalkoztatott munkavállalók műszak pótléka a délutáni műszakban a 14 óra és 22 óra közötti munkavégzés esetén az alapbér 30%-a, ez helyesen 20%. Azt is helytelenül tartalmazza, hogy a megszakítás nélküli munkarendben foglalkoztatott munkavállalók műszak pótléka a délutáni műszakban a 14 óra és 22 óra közötti munkavégzés esetén az alapbér 20%-a, ami helyesen 30%. Tehát a két számot szükséges megcserélni, ezt igyekszik még a hatályba lépés előtt helyrehozni a mostani javaslat. Ehhez kéri a munkáltató a VÉT egyetértését, hogy ez helyrehozásra kerüljön.

VDSZSZ (Mózes Tibor):

A módosítást elfogadják.

MTSZSZ (Sulyok László):

Elfogadják.

VSZ (Kövesdi Tamás):

Elfogadják.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Elfogadják.

GSZ (Kovács Attila):

Elfogadják.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Elfogadják.

VFSZSZ (Bihary Ferenc):

Elfogadják.

Munkáltató (dr. Kiss Veronika):

Megállapítja, hogy a jelenlévő szakszervezetek egyhangúlag elfogadták a javaslatot, kéri, hogy kerüljön sor az aláírásra.

5. napirendi pont: Együttműködési megállapodás megkötése

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Tájékoztatja a szakszervezeteket arról, hogy ennek a megállapodásnak a tervezetéről már korábban tárgyalásokat folytatott a munkáltató a szakszervezetekkel, akkor idő hiánya miatt nem került sor a megállapodás aláírására. A szövegben változás nincs, várja azzal kapcsolatosan a szakszervezetek kérdéseit.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Kérdése, hogy az együttműködési megállapodás mikortól meddig él. Január 1-jétől is hatályban lesz-e. Jövő évre is vonatkozik-e, illetve kikre vonatkozik majd.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

Az együttműködési megállapodás az aláírásának napján lép hatályba és a bérmegállapodás hatályáig hatályban is marad. A Volánbusz esetében a „MÁV-ÉVEK”, illetve a „Bónusz évek” intézménye nem a kollektív szerződés és nem kollektív megállapodás része, hanem egy utasítás szabályozza ennek az alkalmazását. Ott a mai napig is alkalmazzák a „Bónusz éveket”, ugyanúgy, ahogyan a MÁV-START Zrt.-ben is él a „Bónusz évek”. Az együttműködési megállapodás az aláírásának napjától alkalmazható a MÁV-START Zrt. esetében, illetve a bérmegállapodás hatálya alatt január 1-jétől a MÁV Személyszállítási Zrt.-re is.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Kérdése, hogy a megállapodás január 1-jétől vonatkozni fog a Volánbusz jelenlegi munkavállalóira is.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

Igen. A munkáltató számára jelent nagyobb anyagi terhet ennek az aláírása.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Kérdezi, hogy a Volánbusz szakszervezetei is aláírják-e ezt a megállapodást.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

Álláspontja szerint a Volánbusz Zrt.-nek, illetve a Volánbusz Zrt.-nél működő szakszervezeteknek ezt nem kell aláírniuk. Ezen megállapodás nem veszti hatályát a szervezeti átalakítással, azokra, akik a beolvadással válnak a MÁV Személyszállítási Zrt. munkavállalóivá, vonatkozni fog.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Elmondja, hogy továbbra sem tudja elképzelni azt, hogy a Volánbuszra ez milyen alapon lesz majd érvényes.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Elmondja, hogy nem a Volánbuszra lesz érvényes, hanem azokra, akik beolvadnak ebbe a Társaságba.

KVSZ (dr. Márkus Szilvia):

Elmondja, hogy nekik az a kérdésük, hogy hogyan lesz ez érvényes a Volánbusz munkavállalóira. Tekintettel arra, hogy a megállapodást a szakszervezetek írják alá és a Volánbusznál is vannak kollektív szerződés kötésére jogosult szakszervezeteket.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Elmondja, hogy ugyanúgy, ahogyan egy újfelveleles kolléga esetén érvényes lesz. Javasolja, hogy a további kérdéseket oldalegyeztetésen beszéljék meg a szakszervezetek.

További kérdése, hogy a KSz. 53. §-ához kapcsolódóan 2018-ban a munkáltató és a szakszervezetek kötöttek egy kiegészítő megállapodást, határozott időtartamra, egy évre, ami később meghosszabbításra került. Kérdése, hogy ezen megállapodás jelenleg hatályban van-e.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Tájékoztatja, hogy azt a munkáltató azóta is egyoldalúan hosszabbítja és ez szándékában áll a jövőben is.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Kérdése, hogy nem lehetne-e ezt a KSz.-ben rögzíteni.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Tájékoztatja, hogy ez jelenleg nem áll szándékában a munkáltatónak.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Kérdése, hogy a „kollektív erejű megállapodáson” mit kell érteni.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Tájékoztatja, hogy az együttműködési megállapodásra úgy kell tekinteni, mintha a felek kollektív szerződés módosítást írnának alá, erre pedig csoportszinten ez a bevett kifejezés.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Elmondja, hogy az az aggálya, miszerint egy esetleges bírósági eljárás során a munkáltató úgy nyilatkozna a kollektív erejű megállapodásról, hogy nincs ilyen, azt nem ismeri el.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Tájékoztatja, hogy ez egy csoportszinten használt kifejezés.

VDSZSZ (Mózes Tibor):

Aláírják a megállapodást.

MTSZSZ (Sulyok László):

Igen.

VSZ (Kövesdi Tamás):

Igen.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Aláírják.

Munkáltató (dr. Kiss Veronika):

Kéri, hogy kerüljön sor az együttműködési megállapodás aláírására.

6. napirendi pont: A KSz 39.§-ának módosítására vonatkozó javaslat (e-learning oktatások)

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Tájékoztatja a szakszervezeteket, hogy a legutóbbi egyeztetés óta egy ponton módosult szövegszerűen a szakszervezetek elé terjesztett javaslat: az alapbér helyett távolléti díjjal javasolja már a munkáltató is megváltani azt az időtartamot, ami egyébként az e-learning elvégzéséhez szükséges. Ezen túlmenően – bár ennek írásbeli előkészítése nem történt meg – még egy ponttal kívánja kiegészíteni a munkáltató a javaslatot. A MÁV Zrt.-nél bekerült az a rendelkezés, miszerint azok a munkavállalók, akik egyébként nem rendelkeznek vállalati e-mail címmel, azok a privát e-mail címüket kell, hogy ehhez megadják vagy igényelhetnek hivatali, vállalati e-mail címet. Ezt a rendelkezést is be kívánja emelni a munkáltató a javaslatba. Kéri, hogy kerüljön megtárgyalásra a téma, illetve az, hogy a javaslat elfogadható-e a szakszervezetek részéről, aláírásra kerülhet-e már a javaslat vagy esetleg van bármi, amit a szakszervezetek e témában meg kívánnak vitatni.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Jelzi, hogy volt egy javaslata a szakszervezetnek, de az jelen javaslatban nem szó szerint szerepel, kéri a szakszervezet által javasolt szöveget alkalmazását.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Arra a javaslatra, ami a jelenlegi gyakorlatot tartalmazta, a Munkáltató korábban visszajelzett. A Munkáltatónak nem áll szándékában olyan megállapodást kötni, ami a Munkáltató jelenlegi gyakorlatát rögzíti. A Munkáltató kifejezetten azt szeretné, ha a MÁV Zrt.-nél aláírt KSz módosítás lépne hatályba a Munkáltatónál is, azzal az eltéréssel, hogy alapbér helyett a Munkáltató távolléti díjat fizetne.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána)

A Munkáltató erre vonatkozóan kéri a szakszervezeteket, hogy nyilatkozzanak aláírják-e.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

Nem, mivel ez rosszabb helyzetbe hozná a kollégákat, mint amiben vannak.

VDSZSZ Szolidaritás (Mózes Tibor):

Nem kívánják aláírni. Ebben a formában a VDSZSZ Szolidaritás nem írja alá. Egyrészt felmerültek azok az alapvetések, amiket dr. Záhonyi Zsolt említett, továbbá vannak egyéb problémák is. A szakszervezet már korábban is jelezte, hogy nem egyértelmű mire gondol a Munkáltató, nem tudni milyen típusú oktatásokról lenne szó, és azt sem tudják mennyi időt számolna el erre a Munkáltató. Ebben azóta nem történt előrelépés, illetve megjegyzi, hogy a MÁV-nál ezzel kapcsolatban voltak olyan korábbi tapasztalatok, amik szükségessé tették a módosítást. Felmerül kérdésként, hogy az a közbevetés, ami a képernyő előtti munkavégzésre vonatkozik, az kikre vonatkozna ebben az olvasatban, azokra, akik egyébként sem kapnának díjazást, ez értelmezésre szoruló kérdés. Összefoglalva a javaslat nem támogatható.

MTSZSZ (Sulyok László):

Nem, javasolja a kiegészítést.

VSZ (Kövesdi Tamás):

A VSZ hajlandó lenne aláírni a módosítást.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Kéri, hogy részletesebben vitassák meg a Kollektív Szerződés 10-12. szakaszainak módosítását. Kéri továbbá, hogy a javaslattevő szakszervezet ismertesse az álláspontját.

MTSZSZ (Sulyok László):

Kéri, hogy a jövőben a VÉT ülések időpontját a Munkáltató szíveskedjen jobban egyeztetni a szakszervezetekkel, mivel decemberben már sok az egyeztetés, és nem tudnak mindenhol embert küldeni.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

A Munkáltató is hasonló helyzetben van, tudatos volt a szervezés.

VSZ (Kövesdi Tamás):

Karácsonyi pótlék kifizetését kezdeményezték, de eddig nem kaptak választ.

Munkáltató (dr. Tura Szvetlána):

Tulajdonosi döntés, csak akkor lehetséges, ha csoportszinten engedélyezik a kifizetést.

A felek szünetet rendelnek el, mert a szakszervezeti oldal oldalegyeztetést kíván tartani.

Munkáltató (dr. Kiss Veronika):

Megállapítja, hogy a technikai szünetet követően folytatásra került az érdekegyeztetés. Szakszervezeti javaslatra utolsó napirendi pontként kitűzött KSz 10. és 12. §-ának módosítására vonatkozó javaslatok a téma. Felkéri a Szakszervezeteket, hogy a tájékoztassák a munkáltatót a szünet alatti egyeztetésük kimeneteléről.

MOSZ (dr. Záhonyi Zsolt):

A Kollektív Szerződés ilyen formájú módosítását a mai nap nem írják alá, érzik az elérni kívánt célt, meg valamilyen formában azonosulnának is vele, de először egy szövegszerű javaslatot szeretnének tenni szakszervezeti oldalról a közeljövőben a témának a megoldására.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Kérdésre egyéb észrevételként érdeklődik, hogy aláírásra került-e az integrált KSz.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

A Volán, illetve a Volán jelenleg kollektív szerződéskötésre jogosult szakszervezetei, valamint a HÉV, illetve a HÉV jelenleg kollektív szerződéskötésre jogosult szakszervezetei a MÁV-START Zrt.-vel együtt külön-külön aláírtak egy szándéknyilatkozatot. Az a szándéknyilatkozat tartalmazta, hogy a jelenlegi Volánbuszosok és a jelenlegi HÉV-esek esetében rájuk vonatkoztatva milyen szabályokat szeretnének látni a felek 2025. január 1-jétől hatályos módon a MÁV Személyszállítási Zrt. Kollektív Szerződésében. Ezen szándéknyilatkozatnak megfelelő tartalommal a vasutas kollektív szerződés módosítására jogosult szakszervezetek módosították a START KSz-ét 2025. január 01. napjával.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

További egyéb észrevételként előadja, hogy a napi pihenőidőt érintő MÁV-START Zrt. alkotmányjogi panaszja okán ők az Alkotmánybíróság elnökéhez fordultak kérve, hogy vegye figyelembe a részére megküldött alapvető jogok biztosának jelentését. Kérdése, hogy a MÁV-START Zrt.-nek van-e szándéka a napi pihenőidőket úgy biztosítani, ahogy azt a Kúria, EUB, illetve az alapvető jogok biztosa jónak látja. Felteszi a kérdést, hogy a munkáltató máshogy gondolja-e.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Előadja, hogy szándékukban áll így működni. A problémát azt jelenti, hogy valamennyi döntés, az a 2023. január 1-jét megelőző hatályos jogszabályi állapotra vonatkozik. Azt várja a munkáltató, hogy jogszabályi szinten is rendeződjön ez a helyzet és ahhoz egyből alkalmazkodni fognak.

KVSZ (dr. Márkus Szilvia):

De az alapvető jogok biztosa kiadott egy jelentést.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Az alapvető jogok biztosának a jelentése nem kötelező érvényű.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

További kérdésként felteszi, hogy abban az esetben, ha egy munkavállaló befejezte a munkáját, közli a munkáltatói jogkörgyakorlóval, hogy neki járna napi 12 óra napi pihenőidő és járna neki a heti pihenőidő, kiszámolja és közli vele, hogy csak ekkor fogok szolgálatra jelentkezni, akkor számíthat-e hátrányos jogkövetkezmenyre.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Ilyen hipotetikus kérdésre előre válaszolni azért nem lehet, mert minden körülményt vizsgálatba kell venni. Az a munkavállaló, aki így szeretne eljárni, kénytelen lesz viselni annak a kockázatát is, hogy a munkáltató reakcióját csak utólag tudja megélni. Munkavégzésre jelentkezni az arra előírt időben kell.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

De azt jogszerűen kell megjelölni.

Munkáltató (dr. Milovecz Márk):

Így van.

KVSZ (Bárány Balázs Péter):

Elég szomorú dolog, hogy az ország egyik legnagyobb munkáltatója élen jár a jogtiprásban és véleménye szerint az alaptörvénytől Mt. módosítás is a MÁV kezdeményezésére született meg.

Munkáltató (dr. Kiss Veronika):

Egyéb észrevétel hiányában megköszönte a részvételt és az ülést lezárta.