



## MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

1145 Budapest Bácskai utca 11.

Tel./fax: 220-3822, 220-4561,

Mobil: +36305812516

E-mail: dancsa.attila@mosz.co.hu

Németh Lászlóné  
miniszter  
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Budapest

### Tisztelt Miniszter Asszony!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete arra kéri Önt, mint a közlekedési területért felelős vezetőt, hogy vizsgálta ki, miért nem tudtak levizsgázni a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. mozdonyvezetői a tervezetten 2012. január 10-én véget érő átképzős tanfolyamon, melyet a MÁV Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ szervezett.

Szakszervezetünk támogat minden olyan képzést, ami a mozdonyvezetők szakmai kompetenciáját bővíti és növeli a munkavállalók foglalkoztatás biztonságát. Az ún. átképzős tanfolyamokon legalább egy vonatatási nemre szóló érvényes jogosítvány birtokában és több éves vezetési gyakorlattal rendelkező kollégák vesznek részt. Esetünkben a Miskolcon 2011. szeptember 1-én indult átképzős tanfolyamon, mely országos közforgalmú villamosmozdony-vezetői jogosítvány megszerzésével zárul, az egész ország területéről 30 fő mozdonyvezető vett részt. A vizsgára már nem került sor, mert a munkáltató 2012. január 5-én hazarendelte a kollégákat a tanfolyamról. Ők jelentős hátrányt szenvednek, mert a betervezett vizsgát egy későbbi, ma még nem ismert időpontban kell letenniük. Újra el kell utazniuk Miskolcra az ország különböző részeiből, illetve nem kezdhették meg a villamosmozdony típus ismereti és vonalismereti gyakorlat megszerzését. Ami nem csak a cégnek, de a munkavállalóknak is többletköltséget, sőt jövedelem-kiesést okoz. Nem tudnak munkát végezni a kollégák, így kényszerűen állásidőre kárhozzatják őket.

A társaság tájékoztatása alapján az Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) nem jelölte ki a vizsgabiztosokat és a KTI Vasúti Vizsgaközpont nem tudta a vizsgát lefolytatni. A 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet, - mely a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól (továbbiakban képzési és vizsgáztatási rendelet) szól- 14. szakasza tartalmazza: „A vizsgabiztosokat a hatóság a vizsgaközpont javaslata alapján nevezi ki.” Nem tudjuk annak az okát, hogy miért nem történt meg a vasúti vizsgabiztosok kinevezése 2012. január elsejére, illetve melyek voltak azok a hátráltató körülmények vagy rendkívüli esemény, ami a 2011. május 10-én hatályba léptetett képzési és vizsgáztatási rendeletben foglaltak teljesítést megakadályozta. A tanfolyamot a szabályozás szerint a képzést szervezőnek (esetünkben a MÁV Zrt. Baross Gábor Oktatási Központnak) már előzetesen a tanfolyam megkezdése előtt be kell jelentenie az NKH-nak. Éppen ezért feltehetően a hatóság tudta a képzés időtartamát, hiszen jóváhagyta azt, tehát a tervezett vizsga időpontja sem lehetett kérdéses.

Tájékoztatjuk Önt, hogy információink szerint nem készült el a vasútszakmai oktatók jegyzéke sem, nem tudunk olyanról, hogy vasúti oktatást végző képzőszervezet hatósági jóváhagyással végezné tevékenységét, illetve vasúttársaság hatósági egyszerűsített képzési engedéllyel rendelkezzen. A mozdonyvezetők 2012-es időszakos oktatása viszont folyik az elmúlt évek gyakorlata szerint. **Ha a rendeletet betartanák, akkor ma nem lehetne időszakos oktatást tartani.** El kívánjuk kerülni azt az állapotot, hogy a jogsértés tényére hivatkozva a vasúti járművezetőket önhibájukon kívül hátrány érje, hiszen könnyen előállhat az az állapot, hogy a feltételhiányos szereplők miatt kimondják az időszakos oktatások érvénytelenségét. Bekövetkezhet jogilag az az állapot, hogy a mozdonyvezető nem vezethet, mivel nem részesült a rendelet szerint háromhavonta a szakmai ismeret szinten tartó, a rendelet előírásainak megfelelő időszakos oktatásban. A mozdonyvezetői munkavégzés feltételei az érvényes jogosítvány és az időszakos oktatáson való részvétel. Ha bármelyik feltétel hiányzik, a kolléga nem tudja a mozdonyvezetői munkakört betölteni és még állásidőre sem lesz jogosult. Ha ennek tudatában a vasútvállalat mégis tovább alkalmazza az önhibáján kívül a jogszabályi feltételeknek meg nem felelő mozdonyvezetőket, akkor szándékosan veszélyezteti a vasúti közlekedés biztonságát.



## **MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE**

*1145 Budapest Bácskai utca 11.*

**Tel./fax:** 220-3822, 220-4561,

**Mobil:** +36305812516

**E-mail:** dancsa.attila@mosz.co.hu

---

Tisztelt Miniszter Asszony!

Kérjük Önt, vizsgálta meg, hogy a képzési és vizsgáztatási rendeletben megnevezett szereplők: a vasútállatok, a képzőszervek, a KTI Vasúti Vizsgaközpont és az NKH alkalmasak-e a rendeletben meghatározott feladatok elvégzésére. A rendelet személyi hatálya jelenleg a vasúti járművezetőkre terjed ki, ez több mint 4000 fő jelent. Többségüknek ebben az évben kell időszakos vizsgát tenniük, számuk meghaladja a 3800 főt. Ilyen előzmények után felmerül, hogy egyáltalán képes lesz-e az új rendszer megbirkózni a feladattal, főleg annak ismeretében, hogy 2013-ban valamennyi a vasúti közlekedésbiztonságával összefüggő munkakörben foglalkoztatottra - közel 28 000 főre - terjed ki a rendelet hatálya.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete támogatta a képzési és vizsgáztatási rendelet létrejöttét, hiszen érdeke szervezetünknek, hogy a vasúti liberalizáció következtében megszorodott vasútállatoknál dolgozó vasúti járművezetőkre azonos vizsgakövetelmények és eljárási szabályok vonatkozzanak. Nem vitatható, hogy a rendelet megalkotásának célja az uniós szabályozásnak (a mozdonyvezetői irányelv) való megfelelés, azon keresztül pedig a vasúti közlekedés biztonságának növelése volt. Nem tudjuk, hogy a képzési és vizsgáztatási rendelet jelenlegi alkalmazása során jelentkező hiányosságok meglétének oka maga a rendelet végrehajthatatlansága, esetleg a hozzá nem értés vagy az egyszerű nemtörődömség.

Arra kérjük ismételtén, Tisztelt Miniszter Asszony, hogy indítson ez ügyben vizsgálatot, s annak eredményét hozzák nyilvánosságra. Szerintünk nem lehet felelőtlenül játszani a több ezer munkavállalóval és kiszolgáltatott helyzetbe hozni őket, miközben ezek a tarthatatlan állapotok kihathatnak a vasúti közlekedésbiztonságára, sőt akár veszélyeztethetik is azt.

Budapest, 2012. január 9.

Dr. Dancsa Attila  
ügyvezető alelnök