



A DAKSZ a beterveztett SZMSZ-t, mint általában minden SZMSZ-t megfelelőnek tartja, annak a személyekkel feltöltött állapota fogja eldönteni a sikerességét vagy kudarcát. Később majd egy-két kritikát azért meg fogok említeni. Általánosságban mi nem tartottuk célszerűnek a központosítást sem 2009-ben, sem 2012-ben, és ma sincs másként.

A közösségi közlekedés véleményünk szerint akkor lehet a leghatékonyabb, ha a megrendelő Állam, az Önkormányzatok és a munkavállalói érdekképviseletek részéről is átlátható. A Szakszervezetek 2009-ben meggyőzték az akkori politikai szereplőket és végül elvetették az átalakítást. (A Magyar Köztársaság Kormánya és a Volán Szakszervezetek Együttműködési Fóruma közötti keretmegállapodás.) Megjegyzendő, hogy a mai politikai szereplők akkor ugyanezen álláspontot képviselték és üdvözölték a megállapodást.

Az a szándék és cél, amit mindenkor nagyjából ugyanazzal indokoltak, nemes és indokként megfelelt a közös elvárásoknak. De a 2012-es átalakítás messze nem váltotta be ezen elvárásokat, legalábbis a DAKK Zrt.-nél NEM!

Több lett a rezi kilométer, drágább lett az anyag, a megrendelt szolgáltatás, sok járat kimaradt, ezek következményeként kritikussá vált az autóbussz-vezetői hiány. A járműpark átlagéletkora nőtt. Az pusztán, - szokták mondani -, a véletlen műve, hogy ez 2018. augusztusában történt vezetőváltás után nem nőtt tovább.

A 2012-es átalakítás azt sem hozta meg, amit 2009-ben felek rögzítettek a fent említett megállapodásban, idéznék: **”Felek egyetértenek abban, hogy a közszolgáltatási szerződések alapján a helyközi közúti közszolgáltatások biztosításáért felelős Megrendelőnek meg kell téríteni a szolgáltatást végző Társaság közszolgáltatás teljesítése érdekében felmerülő, bevételekkel nem fedezett indokolt költségeit”.**

1993. óta ennek sosem tett eleget az ellátásáért felelős állam, és a következménye a járműpark kritikus elöregedése, a bérek lemaradása a nemzetgazdasági átlagtól. Ezen a három éves megállapodás is csak kozmetikázni tudott. (Túlórakkal 320.000,- Ft, a kötelező órákat figyelembe véve a bruttó bérek nem érik el a 280.000,- Ft sem. (840 Euró)

És akkor térjünk vissza az SZMSZ-re. Igazából két megjegyzést kell megemlítenem:

Arra való tekintettel, hogy a közúti közszolgáltatást ellátó cégről szól a beterveztett SZMSZ, a fő és egyetlen tevékenységet folytató forgalom nem kapott kiemelt státuszt, nincs közvetlen vezérigazgató-helyettese. Minden más, aminek ki kellene szolgálni a forgalmat közvetlen vezérigazgató-helyettesét kapott.

A másik megjegyzésem egy messzebbre nyúló EU-s szabállyal összefüggő, nevezetesen SZMSZ-ben is külön megjelenik a szabadáras szolgáltatás.

Az EU a keresztfinanszírozás lehetőségét is tiltja a közszolgáltatást ellátó tevékenységben, ahol az állam által fenntartott szolgáltatási díjtételek, kedvezmények miatt veszteség térítésnek van helye, vagyis adófizetői pénzből egészítik ki a bevételét.

Ennél viszont sokkal fontosabbnak tartjuk a foglalkoztatási szabályok megalkotását, a bérek és egyéb juttatások kidolgozását, a szociális párbeszéd szabályainak megalkotását, stb.

Békéscsaba, 2019. május 21.

Hoffmann Antal
Elnök

Dél Alföldi Közlekedési Szakszervezet (DAKSZ)

DÉL-ALFÖLDI
KÖZLEKEDÉSI SZAKSZERVEZET
BÉKÉSCSABA
Adószám: 19055376-1-04