



**Munkástanácsok Országos Szövetsége**  
**National Federation of Workers' Councils**

H-1125 Budapest Szarvas Gábor út 9/b.

Tel: (36-1) 275-1445, 275-1460, 275-1480 Fax: (36-1) 394-2802 E-mail: mosz@munkastanacsok.hu www.munkastanacsok.hu

**Bártfai-Mager Andrea Miniszter Asszony**  
**Palkovics László Miniszter Úr**  
**Varga Mihály Miniszter Úr**  
részére

**Tisztelt Miniszter Asszony!**  
**Tisztelt Miniszter Urak!**

A Munkástanácsok Országos Szövetsége és a Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége álláspontja szerint a Magyar Államvasutakkal történő párhuzamosságok megszüntetése nem lehet indok a Volán társaságok (mint szolgáltatók) összevonására. Noha az „integráció” körülményei ez idő szerint bizonytalanok, nagy valószínűséggel rögzíthető az, hogy ún. „beolvadásos” integráció jön létre, s ebben az esetben „átvevő munkáltatónak” minősül a beolvasztó társaság, „átadó munkáltató” lesz a beolvadó (megszűnő) társaság.

Az elmúlt években és most is a szolgáltatás teljesítményszintjének, a menetrendnek a megrendelője az állam, illetve a nevében eljáró minisztérium (jelenleg Innovációs és Technológiai Minisztérium). Az államigazgatás keretein belül tehát minden adott, hogy a lokális politikai szempontok helyett a közlekedési igényeknek megfelelő menetrendi elvárás fogalmazódjon meg.

**Álláspontunk szerint az illetékes szaktárca és háttérintézménye (KTI Kft.) képes e feladat ellátására a szolgáltatók függetlensége mellett is!**

A másik érv, a költségmegtakarítás sem teljesen állja meg a helyét, a MÁV konszolidációja ui. a költségtérítés éves összegének a 2010-es évekhez képest magasabb szinten történő megállapítása mellett volt lehetséges. A Volánok esetében ilyen jellegű konszolidációra nincs szükség, a cégek rövid lejáratú adósságállománya kezelhető mértékű, hosszú lejáratú kötelezettségek szintje nagyon alacsony, az szakmailag helyesen csak a Flottakezelőt terheli, ahol a hitelek mögött minden esetben járművek állnak.

- a Volán szakma költségtérítés növekedésének fő okai: fizető utasok csökkenése, a szociális jegyár-kiegészítés elmaradt korrekciói (több a kedvezményes jegy, de befagyasztott szintű az elszámolásuk!), a gázolajár volatilitása (a HUF/EUR elmúlt 3 éves változása miatt is), az előregedett járműpark (14 év átlagkor, csuklós járműnél közel 20 év) megnövekedett karbantartási költségei (mind alkatrész, mind munkaerő-költség oldalról), az új járművek beszerzésének többletterhei (hiszen 2015-öt megelőzően nagyon alacsony számban érkezett új jármű), a közös, kiszervezett könyvelési szolgáltatás (NÜSZ Zrt.) átláthatatlan módon történő, drága szolgáltatása.

Mindezen kérdésekkel a Volán szakma kész és képes foglalkozni, a korábbi megoldási javaslatokat elővenni, a valós problémákat megoldani! A leegyszerűsítő, „az átszervezés majd mindent megold” szlogenű vezetői stílus befogadására azonban nem hajlandó.

- az egységes cég olyan problémákat generál, amelyek a piacnyitási versenyben hátrányba juttatják az állami tulajdonú társaságokat. A bértömeg érdemben nem csökken, sőt, az egységes HAY grade szintű bérfelzárkóztatás például a jövedelmi különbségek kiegyenlítése mellett a grade felső sávjában lévőket megfoszthatja a bérnövekedéstől vagy jelentős többletforrást igényel az ő helyzetük javítása is! Rövid távon nem lesz előny az összevonás során feleslegessé vált ingatlanok hasznosítása sem, vagy csak jelentős vagyonvesztés által. A finanszírozási költségek sem csökkenthetőek, hiszen azok már ma is rendkívül alacsonyak. A közös beszerzés költségcsökkentő hatása már ma is érvényesülhetne a közös beszerző társaság (Univerzál Kft.) által, de ez a folyamatos vezetői hibák miatt nem valósul meg. Mindezek alapján az valószínűsíthető, hogy a beolvadás „projekt- és tanácsadói költségei” jelentősen nőnek, az általunk vázolt valós problémák pedig továbbra is fennmaradnak!

Ebből következően ez a modell ebben a formában és ezzel a vezetői koncepcióval csak arra lesz alkalmas, hogy a piacnyitás során az előzetes felhívásban szereplő hét „nagyrégió”, amelyet a jelenlegi Közlekedési Központok mindegyike sikerrel elnyerhetne, az új „Nagy Volánbusz” menedzsmentje által fájdalommentesen veszíthető lesz egy-két régióban.

Jelezzük egyúttal, hogy ismételten kérjük a Közszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fórumának összehívását, amelyet 2018. elején azzal a kifejezett céllal hoztak létre a szociális partnerek és az érintett Minisztériumok, hogy az olyan horderejű kérdések, amelyek lényeges hatással vannak a munkavállalók munkakörülményeire és a munkaügyi kapcsolatokra, ott kerüljenek előzetesen megvitatásra.

Budapest, 2019. március 19.

  
Palkovics Imre, elnök, Munkástanácsok Országos Szövetsége

  
Varga Tibor, elnök, Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége



1125 Budapest, Szarvas Gábor út 9/b