

# Škodouácký ODBORÁŘ

Ročník XXIV

číslo 27

17. 8. 2017

## Přísná „elektro“ vyhláška komplikuje přípravu elektrovozů i ve ŠKODA AUTO

Trend elektromobility rezonuje v celém světě a naše automobilka není výjimkou. ŠKODA AUTO nedávno uvedla svou studii Vision E, která napovídá, že vývoj elektrického pohonu není pro naši značku žádným překvapením. Zástupci zaměstnanců ale vidí problém související s českou legislativou a prací personálu s elektrotechnikou. Předseda PR Jaroslav Povšík a předseda DO 12 v Česaně Karel Matějka proto vznesli dotaz na vedení firmy, jak se bude tato problematika řešit.

„Problém vidím zejména legislativní s ohledem na bezpečnost práce a vyhlášku č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice. Pro práci na elektrovozech a plug-in hybridech na zkušebnách, prototypch, ale také v konečné výrobní a montážní fázi musí zaměstnanci disponovat právě touto vyhláškou 50 a příslušným paragrafem pro určitou práci na elektrovozech,“ upozorňuje Karel Matějka. Bez této vyhlášky nemohou zaměstnanci prakticky do vozu cokoliv

namontovat, demontovat nebo zkontrolovat elektrické komponenty. „Například v naší dvoupísmenkové oblasti konstrukce disponuje vyhláškou 50 pouze několik pracovníků. Předpokládám, že pro oblast S není toto téma nové a připravuje koncept školení,“ dodává Matějka.

Odbory KOVO MB proto vznesly dotaz na člena představenstva za oblast personalistiky Bohdana Wojnara ve smyslu, jakým způsobem a v jakých fázích budou zaměstnanci školeni a zda se připravuje mapování pozic, které vyžadují vyhlášku 50?

Člen představenstva Bohdan Wojnar informoval předsedu PR Jaroslava Povšíka, že firma ŠKODA si je potřeby školení pro elektromobilitu již delší dobu vědoma a podnikla celou řadu kroků, které mají za cíl zajistit proškolení příslušných pracovníků tak, aby mohli bez omezení vykonávat svoji práci.

„Byly vypracovány kvalifikační cesty pro elektromobilitu, které pokrývají všechny potřebné stupně a příslušné modely pro zaintereso-

vané zaměstnance od vývoje až po konečnou montáž. Podařilo se nám toto téma také zařadit do osnov příslušných odborů na Středním odborném učilišti strojírenském ŠKODA AUTO,“ říká Bohdan Wojnar.

Interní školení pro elektromobilitu již podle něho v současnosti také intenzivně probíhá. V jednotlivých stupních již bylo proškoleni kolem 1 000 účastníků kurzů, z nichž cca čtvrtinu tvořili žáci našeho učiliště. Další školení jsou naplánována a průběžně tak přichází do kurzů další posluchači.

„Ve spolupráci se Sdružením automobilového průmyslu se v rámci legislativního procesu snažíme prosadit vyhlášku upravující kvalifikace pro elektromobilitu. Ta by měla nastavit nově úroveň potřebných kvalifikací a mělo by dojít k jejich harmonizaci se stavem v zemích, které jsou v elektromobilitě dále“ dodává člen představenstva.

Vývoj automobilů na elektrický pohon je trend, kterým se zabývají všechny automobilky, i když poněkud z donucení. Mnozí odborníci

přes spalovací motory k elektromobilitě vášní rozhodně nehoří. Je to především důsledek utahovaných šroubů legislativy v oblasti emisí automobilů. Šéf firmy Bernhard Maier již v minulosti potvrdil, že ŠKODA přijde s automobilem na elektrický pohon v rozmezí let 2020 až 2025.

Předseda PR Jaroslav Povšík ovšem dlouhodobě upozorňuje na negativní doprovodný aspekt nástupu elektrických pohonů v podobě dopadů na výrobu komponent v jednotlivých lokalitách Volkswagenu. Ten chce výrobu motorů na elektrický pohon řídit více centrálně a některé lokality by tak mohly přijít o zásadní objem zakázek. Dopad to bude mít i do výroby převodovek, plně elektrické pohony totiž současné převodovky nepotřebují. „Jsou to zásadní témata, kterými se musíme zabývat,“ říká předseda Povšík. Tyto otázky se snaží otvírat na všech grémíích na koncernové úrovni, zároveň Odbory KOVO plánují připravit Pakt budoucnosti, který má zajistit udržitelnou zaměstnanost.

## EXPRES

V Jetřichovicích se dnes slaví 60. výročí od založení

V dětském táboře Jetřichovické, spravovaném Odbory KOVO ve spolupráci s firmou ŠKODA, se dnes u příležitosti 60. výročí od jeho založení uskuteční ŠKODA Day. Za účasti zakladatele tábora Jiřího Ctibora, starosty Jetřichovické Marka Kny, člena představenstva Bohdana Wojnara a předsedy Podnikové rady Jaroslava Povšíka si připomeneme význam tohoto zařízení pro děti členů a zaměstnanců a jeho dlouholetou tradici. Při této příležitosti také bude předán šek na 200 000 korun na dovybavení tábora sportovními pomůckami. Děti se mohou těšit na dárky, dort, táborák, ohnivou show a další.

Kolik prodáváme? Hitem zůstává Octavia, silně roste Superb

V červenci jsme zvýšili meziročně dodávky zákazníkům o čtyři procenta na 87 000 vozů, v přepočtu na vozy jde meziročně o 3300 vozidel více. Naším nejprodávanějším modelem zůstává Octavia. V červenci jich automobilka dodala 29 600. Druhým nejprodávanějším je Rapid, kterých firma dodala 14 700. Značný nárůst o 18,2 procenta pak zaznamenal model Superb, firma v červenci dodala 11 200 kusů. Nového SUV Kodiaq dodala naše automobilka v červenci 10 000 exemplářů, od února bylo dodáno již 37 100 Kodiaqů.

Upozornění pro klienty PSČP

Informujeme klienty, že pracoviště Penzijní společnosti České pojišťovny v prostorech Odborů KOVO MB bude ve dnech 23. – 25. 8. 2017 zavazeno z důvodu čerpání řádné dovolené. Děkujeme za pochopení.

Na dovolenou s CK Invia bez problémů

Kolegyně a kolegové z Kvasin a Vrchlabí, kteří na dovolenou cestují s CK Invia (cestovní kancelář), mohou využívat dotace a další výhody dle uzavřených zásad bez omezení. Naše varování z minulého čísla se týkalo uzavření cestovních smluv s CA Invia (cestovní agenturou).

Benefiční koncert na letišti pomůže dobré věci

Koncem srpna se na mlado-boleslavském letišti koná již druhý ročník benefičního koncertu. Po loňském úspěšném koncertu revivalu skupiny Pink Floyd je letošním účinkujícím skupina The Beatles Revival (jeden z nejlepších evropských revivalů slavné skupiny, který koncertuje po celé Evropě i ve slavném domovském klubu The Beatles - Cavern Club). Koncert se koná 25. 8. 2017 opět na mlado-boleslavském letišti za podpory místního leteckého klubu a Odborů KOVO MB. Vstupenky jsou do vyprodání k dispozici ve videopůjčovně Odborů KOVO. Vstupné: člen Odborů KOVO MB 150 Kč (max. 2 vstupenky/osoba), ostatní 250 Kč.

## V růstu mezd vás z Německa podpoříme, slíbil Frank Patta

V pondělí závod v Mladé Boleslavi a v úterý Kvasiny navštívil Frank Patta, generální tajemník Evropské a Světové podnikové rady koncernu Volkswagen (EKBR/WKBR) se svými spolupracovníky Sebastianem Stichwehem a Tomášem Veselým. Na společném setkání se zástupci zaměstnanců v Mladé Boleslavi je přivítal předseda PR Jaroslav Povšík. Se zástupci zaměstnanců Frank Patta diskutoval závažná témata týkající se vyloučení lokalit koncernu Volkswagen, situace v odborech v centrální a východní Evropě, Paktu budoucnosti v německých továrnách Volkswagen i potížích, týkajících se části dřívě vyráběných naftových motorů VW.

V úvodu setkání představil J. Povšík předsedy největších

Dílenských organizací a část profesních pracovníků Odborů KOVO MB. Představil také organizační strukturu odborové organizace, volený systém zástupců zaměstnanců a celkový rozsah činnosti zastupování zaměstnanců.

Vysvětlil rozdíly ve struktuře zastupování v Čechách a v Německu. Na rozdíl od systému v Německu nemáme regionální vyjednávání. „Tady jsme za vše zodpovědní čistě sami, co nevyjednáme, to zaměstnancům nikdo nedá,“ podotýká předseda Povšík.

Uvedl, že Odbory KOVO jsou ve ŠKODA AUTO úspěšné, při posledním kolektivním vyjednávání zvýšily mzdy o 11,2 procenta a nadále stoupá organizovanost zaměstnanců. Velké Dílenské organizace typu DO 40 v M13 by jako samostatné organizace patřily k nej-

větším v České republice. Zároveň ale upozornil, že Odbory KOVO mají stále co zlepšovat, je nutné modernizovat benefity a celkově lépe uchopit zastupování THZ.

Předseda dále komentoval platnost kolektivní smlouvy a blížící se kolektivní vyjednávání, na které se již zástupci zaměstnanců intenzivně připravují. Představil také poskytované služby pro naše členy a další aktivity pro seniory a další skupiny zaměstnanců. Odbory KOVO například v minulosti postavily moderní klub pro seniory. „Služby pro naše členy držíme přímo tady na Odborech KOVO ve firmě ŠKODA, aby měli co nejvíce služeb včetně rekreací a pojištnictví co nejbližší pracovišti,“ říká J. Povšík. Připomněl také provoz dětského zařízení Altamira, dětských táborů a další aktivity.

„Pro nás je důležitá solidarita, efektivita, spravedlnost,“ říká J. Povšík. Připomněl také, že v Evropě stále napanuje geopolitická rovnost. „Z Unie nám je jednostranně diktováno, jak se má jmenovat máslo, nebo rum, ale na druhou stranu mzdy se stále přibližují jen velmi pomalu. Budeme teď muset silně zatlačit na mzdy,“ uvedl předseda.

Doplnil také aktuální situaci v oblasti výroby, která jede na plné obrátky a mnozí dodavatelé kvůli tomu jen obtížně stíhají dovážet včas potřebné díly do výroby. Zaměstnanci dřou naplno, přesto se část vozů k zákazníkům nemůže dostat. Připomněl rovněž, že závod Kvasiny zaměstnal stovku pracovníků z Ukrajiny a další by do závodu měli přijít, panuje s nimi velká spokojenost.

Pokračování na straně 2

## Auta v Kvasinách dokončují v běžné pracovní době

Odbory KOVO Kvasiny jednoznačně odmítly, aby se nedokončené vozy v Kvasinách dodávaly například v rámci nedělního přesčasů. „Byli jsme ujištěni, že auta budou dokončována během běžné pracovní doby, zpracovává se takto 30 až 40 aut denně,“ říká předseda Odborů KOVO Kvasiny Martin Lustyk. Podotýká, že Odbory KOVO dopředu avizovaly, že odmítnou, aby se vozy dodávaly v rámci nějakého přesčasů, protože zaměstnanci v závodech už nyní pracují v 18směnném systému práce od pondělí do soboty.

Výrazně se zpracováním odstrašených automobilů pomáhají kolegové, kteří pracují ve 20směnném systému práce a jsou tak v práci právě v neděli. A je to velká pomoc, protože výroba v podniku v neděli stojí a rozpracované kusy se tak daří v poměrně velkém objemu dokončovat. Za toto úsilí patří všem zainteresovaným poděkování.

Nedokončené vozy ve Kvasinách začaly hromadit během srpna, kdy pokračoval problém s dodávkami sedaček a také nárazníků. Menší část Kodiaqů a Superbů tak

sice byla vyrobena v maximální kvalitě, avšak bez těchto chybějících částí k zákazníkům pochopitelně nemohou. Část vozů také čeká na potřebné homologace „čili lidově řečeno na papíry“, aby mohly být odvezeny.

I když se firma snaží situaci řešit a dodávky dílů zajistit, situace stále není ideální. „Minulý týden byl opět menší výpadek dodávek sedaček a dodavatel nárazníků měl prostoj ve výrobě, které se postupně promítou rovněž ve výpadku dodávek k nám,“ podotýká Martin Lustyk. Nezbyvá než doufat, že se vozy po-

daří co nejdříve dokončit, aby mohly za svými zákazníky a že se dodávky dílů stabilizují. V každém případě by to nemělo odnášet zaměstnanci, kteří se snaží ze všech sil pracovat v nejvyšší kvalitě.

Závod Kvasiny se v poslední době zásadním způsobem rozrůstá. Za poslední roky sem firma investovala více než 11 miliard korun a počet zaměstnanců se zdvojnásobil na cca 8 000. V podniku začíná vedle dosavadních Superbů a Kodiaqů také výroba nového modelu Karoq. Vyrábí se zde také vůz Ateca pro Seat.

# V růstu mezd vás z Německa podpoříme, slíbil Frank Patta

Dokončení ze strany 1

Frank Patta reagoval, že vyřízení závodů firmy ŠKODA je skutečně vysoké, ale je to lepší než opačná situace. „Je to problém, když vyrábíte naplno a zaměstnanci musí pracovat ve vícesměnných systémech. Je to pro všechny velmi náročné. Na druhou stranu je skvělé vidět, jakým vývojem jste prošli a jaká máte oslňující čísla. My se, bohužel, v naší práci zabýváme i opačnou situací v lokalitách, které vyřízené nejsou a mají problém se zaměstnaností. V tomto kontextu je zajímavá diskuze o paktu zaměstnanosti,“ uvedl Frank Patta.

Generální tajemník EKBR/WKBR Frank Patta při setkání se zástupci zaměstnanců ve ŠKODA AUTO zdůraznil, že Škodovka je, co se financování týče, samostatná. „Nevzpomínám si, že bychom kdy tlačili na to, aby všechny vydělané peníze šly do Německa. Je otázka, co je rozhodnutím vašeho managementu. ŠKODA má vynikající kondici, je velmi úspěšná a jsme tomu rádi,“ uvedl Patta.

Vyvolává to podle něho tlak i na německé továrny Volkswagen, aby se dále zlepšovaly. „Rozhodně nesmíme jít nikdy proti sobě, v konečném součtu jsme všichni na jedné lodi. Jsme připraveni vám vždy poskytnout silnou podporu,“ uvedl Patta. „Můžete si být jisti, že při boji o růst mezd nás máte na své straně. Musí být vytvořena rozumná struktura příjmů v evropských závodech VW,“ doplnil. Nízké mzdy v Česku a na Slovensku totiž způsobují tlak i v Německu, protože se pak objevuje snaha managementu VW tlačit mzdy dolů také v Německu.

„Představa, že by měly být mzdy v Čechách nižší, aby mohly být vyšší v Německu, je zcela lichá. Naopak by kvůli tomu vznikala sestupná mzdová spirála,“ zdůraznil Patta.

Odboráři také diskutovali o tzv. Paktu budoucnosti, který zajišťuje budoucnost pracovních míst a přidělování modelů do výroby. Předseda Povšik uvedl, že k tomu je od kolegů zásadní nedostatek informací. „Jsme přece všichni na jedné lodi a na členskou základnu nepůsobí dobře, když se v Německu podepisuje něco, co ani nemůžeme vidět. Měli jsme pocit, že naši partneři nám něco tají,“ podotkl předseda DO 31 Petr Knotek.

Frank Patta reagoval, že si neumí představit, že by někdo dohodu tajil záměrně. Dohoda podle něho není tajemství a nabídl možnost uspořádání workshopu, kde by celá smlouva byla diskutována. Připomněl, že Smlouva o budoucnosti je velice složitá záležitost. „Je to vlastně nástroj, jak ušetřit 3 miliardy eur ročně v Německu. A každý si umí představit, že pokud někdo chce ušetřit 3 miliardy eur ročně, tak jde o větší flexibilitu, větší produktivitu. Vstupuje se do kolektivní smlouvy, vyrábí se více aut za hodinu, více aut na každého zaměstnance, snižuje se personál. Na té straně „má dáti“ to není nic pěkného. Na straně „dal“ jsou to možná produkty a budoucnost či diskuze na téma alternativní pohony,“ uvedl Frank Patta.

Pakt budoucnosti podle něho vznikl z iniciativy koncernu a v rámci toho se bude sociálně únosným způsobem rušit 23 000 pracovních míst. Naopak zaměstnáno má být kolem 9 000 nových specialistů na IT a elektromobilitu. Ty je však nutné

někde najít. „Jednoznačně ale počet zaměstnanců jde dolů a je snaha firmu přebudovat. My se snažíme přes smlouvu o budoucnosti tuto situaci sociálně organizovat a změkčovat,“ říká Patta.

Zástupci zaměstnanců se shodli, že je potřeba obrovské množství peněz, aby se dala vyvíjet nová mobilita a aby koncernu tato nová technologie neutekla. „Jde nám o to, abychom dostali tyto produkty a s nimi zaměstnanost, ačkoli ještě nikdo neví, jaký o tyto vozy bude zájem, kolik se jich bude vyrábět. Zatím jsou to jen velmi vzdálené odhady,“ říká generální tajemník EKBR/WKBR.

Předseda Povšik upozornil, že je nyní těžké se orientovat v informacích z médií. Stále totiž přicházejí negativní informace o dieslových motorech či kartelových dohodách, situaci v Brazílii, o konci zákona o Volkswagenu a lidi také překvapuje informace o „šrotovém“ pro majitele starších dieslových vozů, kteří si koupí nový. Podle Franka Patta je situace v médiích nepřehledná, neustále přichází mnoho negativních informací. „Myslíme si, že je to trochu tím, že jsme dosud neprojevili dostatek pokory k tomu, co se stalo,“ uvedl Patta.

V rámci diskuze o ukončení spolupráce mezi firmou ŠKODA a automobilkou Tata, padla rovněž informace, že předseda Podnikové rady Bernd Osterloh před osazenstvem sdělil, že momentálně není v plánu prodej žádné značky, tedy ani firmy ŠKODA, která je finanční perlou koncernu VW.

Po návštěvě Mladé Boleslavi a Kvasin tento týden mluví Frank Patta také do závodů VW na Slovensku a v Maďarsku. Je třeba totiž řešit změnu struktury, ke které v této části Evropy dochází v dosud stabilních odborových organizacích. Jak jsme vás informovali, například slovenští kolegové pod vedením Zoroslava Smolinského se odtrhli od svazu KOVO a založili Moderné odbory Volkswagen. K určitým změnám dochází také v Polsku.

Předseda DO 39 Martin Daněk se v této souvislosti ptal, jakou podporu poskytl německý odboráři kolegům na Slovensku při nedávné stávce za vyšší mzdy. Vypadalo to podle něho totiž, že byli ve stávce sami. „My nejsme partneři v kolektivním vyjednávání, nevyjednáváme po boku tamního předsedy. My jsme se postarali v záklusí VW o to, aby se podnik choval slušně, aby nebyla vyluka, represe, aby se celkově choval korektně,“ uvedl. „Složitě to bylo i z hlediska oddělení se od OZ KOVO, byla to pro nás komplikovaná politická situace. Snažili jsme se působit profesionálně, aby podnik neměl snahu zaměstnance trestat, a to je velmi důležité,“ dodal Patta.

## ZPRÁVY Z VÝROBY

**Svařovna Octavia** – Celý týden běží výroba bez problémů + 40 karoserií nad plán, a to za podpory kolegů a kolegů ze sousední svařovny Fabie. Prakticky se smazaly nedostatky ve výrobě karoserií v době náběhu.

**Svařovna Fabie** – Ve svařovně Fabie dodavatelé stále naplno pracují, montují například vzduchotechniku, ladí zařízení. Tamní ženy děkují za lázně, které jim Odbory KOVO vyjednaly.

**Montáž Octavia** – Na montáži se jede nad plán, a to 262 vozů na KB6 a 290 aut na KB8. Rozpracovanost je 356 vozů. Zaměstnanci opět kvitovali absencí flexikontové směny, které Odbory KOVO v létě odmítají. Na ranní sobotní směně byl dobrovolný přesčas 27 zaměstnanců, splnili zadané úkoly. Tento týden najede na linku Octavia první zkušební Karoq. Do konce roku se vyrobí cca 70 těchto vozů. V týdnu také několik zdejších zaměstnanců odcestovalo na služební cestu do Kvasin na zaškolení, aby po novém roce mohla část výroby Karoqu plynule najet v Mladé Boleslavi.

**Montáž Fabie** – Na montáži Fabie, Rapidu Spaceback, Rapidu a Seatu Toledo už najela výroba 1 200 vozů za den. Nejdůležitější je kontrola, jestli nedochází k přetěžování zaměstnanců na pracovních pozicích.

**Lakovna** – Lakovna je po delší době bez větších poruch. Plán výroby plnila. Zásobníky směrem do obou montáží jsou naplněny. Nehrozí omezení výroby z důvodu nedostatku lakovaných karoserií. Nadále je toto pracoviště provázeno kritikou na 17směnný model, který narušuje rodinné a jiné sociální vztahy v podstatě za hubičku. To se ale jednáním Odborů KOVO brzy změní!

**Motory** – Výroba motorů jede v menší ztrátě. Nápravy vyrábí synchronně v návaznosti na montáž vozů. Metalurgické provozy, kovárna jedou stabilizovaně. Minulý čtvrtek v této oblasti došlo k jednání s vedoucími pracovníky Aramarku, kde se řešily ceny v kioscích a sortiment v restauracích při odpodlání a nočních směnách. Jednání bylo věcné a společně odsouhlasené problémy se Aramark zavázal vyřešit.

**Integrace** – Ve společnosti Aramark je nedostatek personálu, hlavně pak prodavaček v kioscích. Doufejme, že v nejbližších dnech nastoupí několik nových zaměstnanců včetně provozních účetních, kteří budou pomáhat zejména s novým počítačovým systémem, jenž dělá zaměstnancům stále potíže. Na žádost Odborů KOVO proběhla mezi zaměstnanci Aramarku anketa spokojenosti. Její výsledky budou známy tento týden. Největším problémem je nedostatek lidí, či kvalifikace a zapracovanost nových nástupů.

## Na vývoji auta pro Indii s Tatou spolupracovat nebudeme

**Začátkem roku se objevila informace, že naše automobilka bude spolupracovat s firmou Tata Motors na vývoji malého vozu pro indický trh. Automobil měl využívat synergii obou společností. Protest proti spolupráci uplatnil předseda PR Jaroslav Povšik osobně u koncernového představenstva i majitelů. Tyto poznatky měl k dispozici od expertů z koncernu Volkswagen.**

ŠKODA jednala s Tata Motors o možnostech spolupráce od letošního března. Zastupovala celý koncern Volkswagen. Výsledkem měl být společný malý levný vůz o velikosti Fabie, označovaný jako A0 Entry. Ten by se uplatnil na indickém trhu a v dalších lokalitách. ŠKODA již v Indii vyrábí model Rapid uzpůsobený pro tamní trh a modely Yeti, Octavia a Superb.

„Společnost ŠKODA ověřovala a vyhodnocovala v posledních

týdnech a měsících možnou strategickou spolupráci se společností Tata Motors. Obě společnosti přitom dospěly k závěru, že v současné době se ani technické, ani ekonomické synergie nedají realizovat ve společně požadovaném rozsahu. Z tohoto důvodu nebudou prozatím dále usilovat o zamýšlenou strategickou alianci,“ potvrzuje firma v tiskovém prohlášení.

Obě společnosti ale zdůrazňují, že po intenzivních a konstruktivních rozhovorech v uplynulých měsících se nevylučuje možnost budoucí spolupráce.

Tata Motors je největší indickou automobilkou. Její roční tržby se pohybují kolem 42 miliard dolarů. Tata mimo jiné proslula výrobou nejlevnějšího auta světa pod názvem Nano, které se ale do Evropy nedováželo. Tata je vlastníkem tradičních britských značek Land Rover a Jaguar.

## Jak přispívat do společenské rubriky

Další vydání společenské rubriky vyjde ve Škodováckém odboráři ve čtvrtek 7. září 2017, uzávěrka příspěvků je do 1. září 2017. Příspěvky do společenské rubriky (například oznámení o úmrtí, vzpomínky, svatební oznámení, blahopřání, narození dítěte, poděkování) můžete podávat osobně v Mladé Boleslavi v knihovně odborů KOVO MB v budově M5 ve všední dny od 9 do 15 hodin, v případě závodů Kvasiny a Vrchlabí potom na sekretariátech tamních odborových

organizací KOVO ve všední dny od 6 do 14 hodin. Příspěvky je možné podávat včetně fotografií, které budou na místě naskenovány.

### Škodovácký ODBORÁŘ

Týdeník. Pro interní potřebu odborové organizace KOVO ŠKODA AUTO, a. s., Mladá Boleslav vydává OO KOVO. Redakční rada: Jaroslav Povšik, Jiří Hašek. Grafická úprava: Vladimír Kvíz, Nymburk, www.kviz.cz. Tisk: Bofitisk, Nymburk, www.bofitisk.cz. Povoleno pod evidenčním číslem MK ČR E 10406.



Generální tajemník EKBR/WKBR Frank Patta se setkal se zástupci zaměstnanců ŠKODA.

## Na Slovensku pokračují ve vyjednávání v DHL a Autovision

Členové Moderných odborů Volkswagen Slovakia (MOV) musí v těchto dnech opětovně podepisovat dohodu o srážce členského příspěvku ze mzdy. Po loňském rozdělení tamní odborové organizace na Moderné odbory pod vedením předsedy Zoroslava Smolinského, z původní základní organizace OZ KOVO téměř nic nezbylo. Podle Smolinského byly důvodem vnitřní spory a nepřátelská snaha o ovládnutí majetku, odboráři pak neměli možnost soustředit se na práci pro své členy a na moderní rozvoj organizace. Většina členů přešla do nové or-

ganizace a nyní se objevil formální problém se souhlasem ke strhávání členského příspěvku.

„ZO OZ KOVO opět vytvořila nátlak na vedení společnosti. Už potřetí za sebou je cílem ZO OZ KOVO oslabit členskou základnu MOV a tím i sílu nezávislých odborů ve Volkswagenu. Jejich neustálé napadání naší odborové organizace je jen trapným důkazem, že se jejich členská základna ze dne na den zmenšuje,“ informoval předseda Moderných odborů Volkswagen Zoroslav Smolinský na sociální síti MOV. 10. srpna se MOV dohodly s vedením závodu

VW na pravidlech a postupech pro podpis členů na nové dohodě ohledně členských příspěvků. Stabilitu nové organizace to nijak neovlivní.

„Udělejme tlustou čáru za minulostí a pojďme dál,“ uzavřeli zástupci zaměstnanců. Po úspěšném kolektivním vyjednávání mezd pro kmenové zaměstnance se nyní tamní organizace soustředí na vyjednávání v dodavatelské firmě DHL Exel ve VW a také s agenturou práce Autovision. Členská základna je průběžně informována i prostřednictvím sociálních sítí, vyjednávání zatím úspěšně pokračuje.