

**MAGYARORSZÁG KORMÁNYA**

**T/13484. számú  
törvényjavaslat  
a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosításáról**

**Előadó: Dr. Seszták Miklós  
nemzeti fejlesztési miniszter**

**Budapest, 2016. december**

**2017. évi .... törvény**  
**a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosításáról**

**1. §**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) a 18/L. §-t követően a következő alcímmel egészül ki:

**„A menetrend szerinti helyi, valamint az ötven kilométert meg nem haladó útszakaszon végzett helyközi menetrend szerinti személyszállítást végző és a zavartalan közlekedést biztosító munkavállalók pihenőidejére vonatkozó rendelkezések**

18/M. § (1) A közúti közlekedésben a menetrend szerinti helyi, valamint az ötven kilométert meg nem haladó útszakaszon végzett helyközi menetrend szerinti személyszállítást végző és a zavartalan közlekedést biztosító munkavállalók pihenőidejének kiadásánál az Mt.-ben meghatározott szabályoktól a (2) és (3) bekezdésben meghatározott eltérések alkalmazhatóak.

(2) Ha az (1) bekezdésben meghatározott munkavállaló napi pihenőideje – a napi munka befejezése és a következő napi munkakezdés között – eléri az összesen 12 órát, akkor a napi pihenőidő két részben is kiadható, ahol az egyik rész egybefüggően legalább 9 órás, a másik rész egybefüggően legalább 3 órás, és a hosszabbik rész esik a következő napi munkakezdést közvetlenül megelőző időre. A pihenőidő alatt a munkavállalónak munkáltatója irányában sem rendelkezésre állási, sem egyéb kötelezettsége nincs. Ekkor más napokon történő kompenzáció nem szükséges.

(3) A folyamatos személyszállítási szolgáltatás fenntartását veszélyeztető vagy akadályozó, időjárás vagy egyéb okokból kialakult rendkívüli közlekedési helyzetben a szolgáltatás fenntartása érdekében az (1) bekezdésben meghatározott munkavállaló napi pihenőideje 8 óra egybefüggő időtartamra is csökkenthető, amennyiben a következő napi pihenőidő az így kimaradt pihenőidőnek megfelelő mértékben megnövelésre kerül.

(4) A (2) és (3) bekezdésben foglaltaktól az (1) bekezdésben meghatározott munkavállalók esetében a felek írásbeli megállapodása vagy kollektív szerződés csak a munkavállalók biztonságának és egészségének védelme szempontjából kedvezőbb eltérést engedhet.”

**2. §**

A Kkt. 49. § (2) bekezdése a következő g) ponttal egészül ki:

*(Ez a törvény a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:)*

„g) a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló, 2003. november 4-i 2003/88/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 17. cikke.”

**3. §**

Ez a törvény 2018. január 1-jén lép hatályba.

**4. §**

Ez a törvény a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló, 2003. november 4-i 2003/88/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 17. cikkének való megfelelést szolgálja.

## INDOKOLÁS

### ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A törvényjavaslat célja, hogy a 2003. november 4-i 2003/88/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: Irányelv) 17. cikkében szereplő eltérési szabályok a közlekedésben és azon belül a közúti autóbusszos személyszállításban meglévő, az általánostól eltérő munkavégzési körülményeknek megfelelően, mind a közlekedés speciális helyzetére, mind a munkavállalók elvárható pihentségére tekintettel kerüljenek kialakításra, ezáltal biztosítva azt, hogy az Irányelv által kitűzött cél ne sérüljön, de a közlekedésben fennálló speciális igények is megfelelően érvényesülhessenek.

### RÉSZLETES INDOKOLÁS

#### Az 1. §-hoz

A törvényjavaslat a Bizottsággal folytatott személyes egyeztetés alapján a napi pihenőidő két részletben történő kiadását tartalmazza. Ezt a személyszállítási igények ciklikussága, a döntően reggeli és esti csúcsigények kielégítésének szükségessége indokolja, amikor a megnövekedett személyszállítási igény kielégítésére több járművet, ezáltal több járművezetőt kell a szolgáltatóknak forgalomba állítani. Ezzel szemben napközben ez az igény jelentősen csökken. A folyamatosság és a nem egyenletesen fennálló utazási igények biztosításához elengedhetetlen a járművezetők osztott munkaidőben történő foglalkoztatása azzal, hogy amikor a forgalmi igények miatt nem kell munkát végezniük, biztosítva legyen a pihenőidejükkel való szabadon rendelkezés.

A járművezetők fontos szerepe rendkívüli helyzetben még inkább felértékelődik. A rendkívüli helyzetet olyan vis maiornak tekinthető körülmények okozhatják, mint az időjárás szélsőséges – egyre gyakrabban előforduló – jelenségei, a közlekedést akadályozó más természeti jelenségek, súlyos balesetek, a munkáltatónál felmerülő rendkívüli munkaszervezési problémák, a menekültkérdés kezelésével kapcsolatosan fölmerülő kivételes és azonnali jellegű és nagy létszámú személyszállítási feladatok. Az ilyen helyzetek kezelésével, a személyszállítási szolgáltatás folyamatos ellátásával kapcsolatban szükséges olyan szabályokat alkotni, amelyek egyrészt lehetővé teszik ezen feladatok megfelelő színvonalú ellátását, másrészt a gépkocsivezetők kipihentsége is biztosított.

#### A 2. §-hoz

Az Európai Unió jogának való megfelelés kiegészítése.

#### A 3. §-hoz

Hatályba léptető rendelkezéseket tartalmaz, amely a hazai gépkocsivezetői hiány miatt a tervezett szabályozás hatályba lépését 2018. január 1-jéig javasolja elhalasztani.

#### A 4. §-hoz

Jogharmonizációs záradék.