



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: T/5723/h

Érkezett: 2008. Szeptember 22.

Módosító javaslat

Dr. Szili Katalin asszonynak
az Országgyűlés elnökének

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

A Házsabály 94.§ (1) bekezdése és a 102.§ (1) bekezdése alapján *a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról szóló T/5723. számú törvényjavaslathoz* az alábbi

módosító javaslatot

terjesztjük elő:

1. A törvényjavaslat 26. §-ával megállapított a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 68/A. §-a (4) bekezdésének a következő módosítását, valamint az alábbi új (5) bekezdéssel történő kiegészítését javasoljuk:

„(4) Az (1)-(3) bekezdésben foglaltaktól eltérően a [68/F-68/G.] 68/B. § (1) bekezdését, a 68/F. § (1) bekezdését, (2) bekezdésének első mondatát, (3)-(4) bekezdéseit, valamint a 68/G. § rendelkezéseit az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállalónak nem minősülő [valamennyi] vasúti járművezető esetében is alkalmazni kell, azzal az eltéréssel, hogy a 68/F. § (2) bekezdésének első mondata esetében a vezetési idő hossza – függetlenül az éjszakai időben eltöltött munkaórák számától – a napi munkaidőn belül nem haladhatja meg a tíz órát.

(5) Az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállalónak nem minősülő vasúti járművezető esetében a kollektív szerződés kimondhatja, hogy a vezetési időbe beletartozik az a kiindulási-, közbenső és fordulóállomási várakozási idő is, amikor a vasúti járművezető köteles a vasúti járművön tartózkodni, viszont nem tartozik bele a vasúti jármű üzembe helyezésének és üzemem kívül helyezésének időtartama, valamint a munkaközi szünet.”

2. A törvényjavaslat 26. §-ával megállapított Vtv. 68/F. § (1)-(4) bekezdéseinek a következő módosítását javasoljuk:

„68/F. § (1) Vasúti jármű csak vasúti társasággal vagy a vasúti pályahálózat működtetésében szerződés alapján közreműködő szervezettel fennálló munkaviszony keretében vezethető. Az országos vasúti pályahálózatához képest keskenyebb nyomtávú térségi vasúti pályahálózatban vasúti személyszállítást végző vasúti jármű munkavégzésre vonatkozó egyéb jogviszony keretében is vezethető.

(2) Az Mt. 128. § (1) bekezdésében meghatározott eseteket kivéve a [A] vezetési idő hossza a teljesített napi (beosztás szerinti rendes- vagy rendkívüli) [napi] munkaidőn belül nem haladhatja meg a kilenc órát. Aki éjszakai időben legalább három órán keresztül dolgozik, vezetési ideje nem haladhatja meg a nyolc órát. Kéthetes időszakonként a vezetési idő hossza legfeljebb nyolcvan óra lehet.

(3) A vasúti járművezető köteles a munkáltatójával fennálló munkaviszonyán kívüli munkaviszonyban, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban töltendő vezetési idejét a munkáltatóval a munkáltató által előírt gyakorisággal, ennek hiányában havonta írásban közölni. A munkáltató a vasúti járművezető nyilatkozata figyelembevételével állapítja meg a vasúti járművezető vezetési idejét.

(4) [Az (1)] A (2) és [(2)] (3) bekezdés szempontjából vezetési időnek minősül a külön jogszabályban meghatározott vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörben töltött munkaidő is.”

Indokolás

A törvényjavaslat 26. §-ában az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló 2005/47/EK tanácsi irányelv (2005. július 18.) átvétele valósul meg. A jogharmonizációs kötelezettség csak az interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó vasúti munkavállalókra vonatkozik, azonban a törvényjavaslat 26. §-ával megállapított Vtv. 68/A. §-ának (4) bekezdésének jelenlegi szövege alapján a vezetési időre, valamint a pihenőidőre vonatkozó rendelkezéseket valamennyi – tehát nem csak az interoperábilis szolgáltatásokat ellátó – vasúti járművezetőre alkalmazni kellene. Ennek a kiterjesztésnek az volt az indoka, hogy a vasúti közlekedés biztonsága belföldön is megfelelően biztosítva legyen a vezetési idő és a pihenőidők mértékének, azaz a munkavégzés körülményeinek a vasútbiztonsági szempontok figyelembevételével történő meghatározásával. A tervezet szerinti szabályozás azonban indokolatlanul tág, mivel a belföldi vasúti járművezető tekintetében a vasúti közlekedés biztonságát a vezetési idő maximalizálásával és a pihenőidő mértékének a Vtv.-ben történő megállapításával megfelelően biztosítani lehet, minden más esetben elegendő a már meglévő munkajogi szabályok – a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény (a továbbiakban: Mt.), illetve a kollektív szerződések – rendelkezéseinek alkalmazása. A jelen módosítási javaslat erre tekintettel tesz javaslatot a törvényjavaslat szövegének kiigazítására, amely nem érinti az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállalókra vonatkozó rendelkezéseket, mivel az ő esetükben továbbra is a 2005/47/EK irányelv szabályainak átültetését kell megvalósítani.

Mindezek alapján a Vtv. 68/F. § (2) bekezdésének első mondatának módosításával a belföldi vasúti járművezető tekintetében változatlanul irányadó az Mt. 119. § (3) bekezdésének szabálya, amely – az Mt. 128. §-ának (1) bekezdésében foglalt rendkívüli esetek kivételével – tizenkét órában maximalizálja a napi beosztás szerinti munkavégzés mértékét, amihez illeszkedik a Vtv. új 68/A. §-a (4) bekezdésének szabálya, amely szerint a vezetési idő hossza legfeljebb tíz óra lehet. A vezetési idő ugyanis nem azonos a munkaidővel, mivel a vezetési időbe – többek között - nem számít bele a vezetéshez kapcsolódó előkészítő és befejező tevékenység, azaz a fel-, illetve lejelentkezési idő, ami viszont az Mt. 117. §-a (1) bekezdésének a) pontja alapján része a munkaidőnek.

A törvény javaslat a vezetési idő maximális hosszát 80 órában jelöli meg, A vezetési idő 80 órában történő maximalálása, az ezzel a korlátozással járó vezénylési nehézségek miatt veszélyezteti a személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódó vontatási szolgáltatás nyújtását, ezért ezen szabály alkalmazásának kiterjesztése a belföldi forgalom vonatkozásában nem indokolt és felesleges.

Az (5) bekezdés esetében pedig az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló 2005/47/EK tanácsi irányelv vezetési idő fogalmának pontosítása indokolt az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállalónak nem minősülő vasúti járművezető esetében oly módon, hogy esetükben egyértelműen megállapítható legyenek a vezetési időbe beletartozó és az azon kívül eső időtartamok. Erre azért van szükség, mert az irányelv fogalma a hazai vasúti munkavállalói érdekképviseleti szervezetek és a vasúti munkáltatók között kialakult gyakorlatnak nem felel meg, ezért szükséges részükre lehetőséget biztosítani a vezetési időbe bele tartozó idők pontos meghatározására kollektív szerződésben.

A T/5723. számú törvényjavaslat 26. §-ával megállapított Vtv. 68/F. §-ának (1) bekezdése eredeti szövegének indoka – a (2)-(4) bekezdésekben foglaltakkal együtt – az, hogy elkerülhető legyen az a helyzet, hogy a liberalizált vasúti piacon a vasúti járművezető ledolgozva a napi vezetési idejét, majd más vasúti társaságnál megbízási vagy vállalkozási jogviszony keretében újra több órát vezessen vasúti járművet és ezzel a vasúti közlekedés biztonságát nagymértékben veszélyeztesse. Az új szabályokkal elérhető, hogy csak munkaviszonyban lehessen vasúti járművet vezetni, valamint a munkáltatók figyelembe vegyék a nap során már más munkáltatónál ledolgozott vezetési időt is. A munkaviszonynak a vasúti társaságokra való leszűkítése azonban indokolatlan korlátozás, ugyanis a vasúti pályahálózat karbantartását, felújítását olyan társaságok végzik, amelyek nem minősülnek vasúti társaságnak, azonban a tevékenységük végzéséhez nélkülözhetetlen, hogy saját vasúti járművezetőkkel rendelkezzenek. A munkaviszonyra vonatkozó rendelkezés nem terjed ki az országos

vasúti pályahálózathoz képest keskenyebb nyomtávú térségi vasúti pályahálózaton vasúti személyszállítást végző szolgáltatókra, mivel az alapítványi, egyesületi formában üzemeltetett, valamint a gazdasági társaságok által mellék- vagy kiegészítő tevékenységként végzett vasúti közlekedtetési tevékenység ellátását nagymértékben megnehezítené a mozdonyvezetők munkavállalóként történő foglalkoztatása (üzemméret alatt, és szezonális, hétfévi üzemvitel stb.)

A (2) bekezdés első mondatában a szöveg pontosítására került sor, mivel a módosítás kimondja, hogy a vezetési idő – akár a rendes beosztás szerinti munkaidőben, akár az elrendelt rendkívüli munkavégzés keretében kerül rá sor – nem haladhatja meg a kilenc órát. Ezzel együtt indokolt azonban rögzíteni, hogy mely rendkívüli esetekben lehetséges mégis túllépni a vezetési időre vonatkozó korlátokat, a Munka Törvénykönyvére (Mt.) hivatkozással. Az Mt. idézett rendelkezései olyan alapvető értékeket kíván védeni, mint az emberi élet vagy a testi épség, amelyek megóvása morális kötelesség mindenki számára.

A (2) bekezdés további és a (4) bekezdés módosításának indoka a szövegpontosítás.

Budapest, 2008.szeptember.19.


Gazda László

országgyűlési képviselő

MSZP


Dr. Szép Béla

országgyűlési képviselő

MSZP


Kiss Ferenc

országgyűlési képviselő

MSZP


Dr. Szanyi Tibor

országgyűlési képviselő

MSZP

Lakos Imre

országgyűlési képviselő

SZDSZ