



**Országgyűlési képviselő**

Iromány száma: **H/5968.**

Benyújtás dátuma: **2023-11-07 16:01**

Parlex azonosító: **10ROCXG80001**

**Címzett: Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

**Tárgy: Határozati javaslat benyújtása**

**Benyújtó: Dudás Róbert (Jobbik)**

**Határozati javaslat címe: A közúti áru- és személyszállításban gépkocsivezetőként foglalkoztatott személyek tevékenységének reformjáról**

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 28. § (4) bekezdése alapján „**a közúti áru- és személyszállításban gépkocsivezetőként foglalkoztatott személyek tevékenységének reformjáról**” címmel a mellékelt határozati javaslatot kívánom benyújtani.

...../2023. (.....) OGY határozat

**a közúti áru- és személyszállításban gépkocsivezetőként foglalkoztatott személyek  
tevékenységének reformjáról**

Az Országgyűlés – tekintettel arra, hogy Magyarországon a közúti áru- és személyszállítási ágazat napjainkban jelentős sofőrhiánnyal küzd, és ez a probléma a jövőben várhatóan sokkal súlyosabb gondot jelent majd az utánpótlás hiánya miatt, amelynek hosszú távon komoly gazdasági következményei is lehetnek, továbbá felismerve, hogy a fennálló helyzet megoldása érdekében azonnali jogszabály-módosításokra van szükség – a következőképpen határoz:

1. Az Országgyűlés felkéri a Kormányt, hogy a lehető legrövidebb időn belül a vonatkozó jogszabályok módosításának kezdeményezésével nyújtson be olyan törvényjavaslatot, amely szabályozza:
  - a) a közúti áru- és személyszállításban gépkocsivezetőként foglalkoztatott személyek végzettségének, azaz a jogosítvány megszerzésére irányuló képzés eredményének szakképesítésként való elismerését oly módon, hogy jogosultságot szerezzenek legalább a garantált bérminimum összegére;
  - b) állami finanszírozás keretein belül a közúti áru- és személyszállítást végző gépkocsivezetői képzés megszerzésének teljes körű támogatását, amely fedezi a tehergépjárművezetők esetében E kategóriájú, míg a személyszállításban a D kategóriájú jogosítvány megszerzését, valamint az ehhez kapcsolódó GKI alapképzés megszerzésének költségeit, továbbá
  - c) a közúti áru- és személyszállításban gépkocsivezetőként foglalkoztatott személyek érdekeinek védelmében – a hazai közúti fuvarozói vállalkozások jelentős érdeksérelme és versenyképességének romlása nélkül – a munkabér elszámolásának teljes körű átalakítását oly módon, hogy a gépkocsivezetők jövedelme teljes egészében járulékköteles jövedelem legyen, amely az öregségi nyugdíj megállapításánál irányadó keresetként vehető figyelembe, és beleszámít a társadalombiztosítási alapba is.
2. Ez a határozat a közzétételét követő napon lép hatályba.

## Általános indokolás

A sofőrhiány hazánkban jelenleg is komoly gondot jelent, amelynek elsődleges oka a szakterület elöregedése, ezen belül is az utánpótlás hiánya. A közúti áru- és személyszállításban gépkocsivezetőként dolgozók 42 százaléka már elmúlt 50 éves, tehát hamarosan eléri a nyugdíjkorhatárt. Itthon a 20-30 éves sofőrök részaránya körülbelül 10 százalék. Jól látható tehát, hogy ez a foglalkozás nem vonzó a fiatalok számára, amelynek több oka is van.

Az egyik ok a „sofőrség” szakmaként történő elismerésének hiánya. Itt az ideje annak, hogy a gépkocsivezetői foglalkozás szakma legyen. A szakmai szervezetek folyamatosan jelzik a Kormány felé ezt a problémát, és a megoldás egyik lépése lenne, ha ez a képzés visszakerülne az Országos Képzési Jegyzékbe, ezzel együtt "szakmástanák" a gépjármű-vezetést, így a gépkocsivezetőket megilletné legalább a garantált szakmunkás bérminimum.

A másik ok, hogy a közúti áru- és személyszállítást végző gépkocsivezetői képzés megszerzése jelenleg akár 2,5-3 millió forintba is kerülhet. Ez pedig sok fiatal számára megfizethetetlen a mindennapi életének finanszírozása mellett. Ezért fontos lenne az állami támogatás ezen a téren.

Az utóbbi időben egyre többet hallani arról, hogy külföldről, jellemzően ázsiai vendégmunkásokat – köztük nőket is – toboroznak Magyarországra kamionsofőrnek nagyobb szállítványozó cégek jó fizetést ígérve nekik. Mi, Jobbik-Konzervatívok azt szeretnénk elérni, hogy ne a külföldi vendégmunkásoknak biztosítsunk munkahelyeket, hanem megfelelő jogszabályi környezetet teremtsünk – akár átképzések biztosításával – a magyar fiataloknak biztosítanánk munkahelyeket.

Harmadik ok, ami nem teszi vonzóvá ezt a pályát, hogy itthon a minimálbéren felüli juttatások nem adókötelesek, és a fizetés nagy részét a sofőrök üzemanyag-megtakarítás címén vagy adómentes napidíj formájában kapják, ami nem számít bele a nyugdíj- és társadalombiztosítási alapba sem. Így tehát a nyugdíjkorhatár közelében lévő sofőrök, nem várhatják felhőtlenül nyugdíjas éveiket, hiszen hiába a kimagasló fizetés, ha nyugdíjuk alapjául csupán a bejelentett minimálbér szolgál majd. Ezért fontos lenne ennek újraszabályozása, hogy a sofőröknek kifizetett munkabér, a többletjuttatásokkal együtt, beleszámítson a nyugdíj- és társadalombiztosítási alapba úgy, hogy ez ne eredményezze a hazai közúti fuvarozói vállalkozások érdekeinek sérelmét és versenyképességének romlását.

A szállítandó áruk 70–80 százaléka ma közúton mozog, ez az árumennyiség pedig dinamikusan nő. Ha nem teszünk valamit, akkor a tehergépkocsi-vezetők hiánya előbb-utóbb óriási problémát fog okozni hazánkban is, és az áruellátásban komoly fennakadások lehetnek. Jelen határozati javaslat célja ennek megoldása.