



Fővárosi Ítéltábla
mint másodfokú bíróság
2.Mf.31.079/2022/8.

A Fővárosi Ítéltábla mint másodfokú bíróság a dr. Rostás Imre László ügyvéd (jogi képviselő címe) által képviselt **Felperes1** (Cím2) felperesnek – a dr. Balázs Bence jogtanácsos által képviselt **Alperes1**. (Cím1) alperessel szemben munkaviszony jogellenes megszüntetésének jogkövetkezményei tárgyában indult perében a Fővárosi Törvényszék 11.M.70.925/2021/20. számú ítéletével szemben az alperes által 21. sorszámon előterjesztett fellebbezés folytán meghozta az alábbi

ítéletet:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi az alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg a felperesnek 114.592 (száztizennégyezer-ötszázkilencvenkettő) forint másodfokú perköltséget, továbbá külön felhívásra 341.557 (háromszáznegyvenegyezer-ötszázötvenhét) forint fellebbezési illetéket az állam javára.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

Indokolás

Az elsőfokú bíróság határozata és az általa megállapított tényállás

[1] A Fővárosi Törvényszék a 2022. február 24. napján hozott 11.M.70.925/2022/20. számú ítéletével a munkaviszony jogellenes megszüntetésének jogkövetkezményeként kártérítés címén járó elmaradt jövedelemként 3.463.786 forint, végkielégítés címén 805.678 forint és a késedelemi kamatok, továbbá 314. 210 forint perköltség megfizetésére kötelezte az alperest.

[2] Az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás szerint a felperes 2013. február 18-tól, a szükséges képesítés megszerzését követően villamosjárművezető munkakörben állt alkalmazásban az alperesnél. A munkaköri leírás rendelkezést tartalmazott egyebek között az alperes utasításban (a továbbiakban: Utasítás) foglaltak betartására és a jogszabályban, egyéb munkáltatói utasításban foglaltaknak megfelelő munkavégzésre.

[3] 2020. augusztus 20-án az alperes fegyelmi határozattal, írásbeli figyelmeztetésben részesítette a felperest arra hivatkozva, hogy 2020. augusztus 5-én a forgalomba történő kiálláskor nyolc perccel hamarabb érkezett az általa vezetett járművel a megálló neve téri megállóhoz. 2020. szeptember 10-én az alperes ismét írásbeli figyelmeztetésében részesítette a felperest amiatt, mert 2020. augusztus 25-én szabálytalan mozgásokat végzett az általa vezetett járművel a megálló neve téri villamosvágállomás váltójánál. A felperes a munkáltatói intézkedésekkel szemben nem kezdeményezett jogorvoslatot.

[4] 2021. január 4-én a felperes a 37-es villamos vonalára volt beosztva. A munkakezddéskor a villamos jármű lapján 6.00-kor azt rögzítette, hogy „A jobb tompított kb. 5 méterre a sítet világítja meg, a B tompított lámpák fénye gyenge”. Aznap nem a felperes vezette vissza a járművet a kocsiszínbe. A felperes által felírt hibákra az lett rögzítve a kocsiszíni javítás részéről, hogy „tompítók beállítva”, illetve „rendben”. Másnap 2021. január 5-én a felperes ismét a 37-es villamos vonalán teljesített szolgálatot délutáni műszakban. A felperes az esti szürkület kezdetén 16.17-kor azt észlelte, hogy az előző nap általa jelzett hibák továbbra is fennállnak. Ezért nyomatékokat adva korábbi hibabejelentésének, a járműlapon a vonali meghibásodások részénél a következőket rögzítette: „A B tompított fény nagyon gyengén világít, használhatatlan a sötétebb szakaszokon.” Ezen kívül azt is rögzítette, hogy „az A tompított fény ugyanolyan rossz, mint a B végi, plusz jobboldali tompított rosszul van beállítva, nagyon lefelé világít”. A felperes úgy ítélte meg, hogy ezekkel a hibákkal nem kíván forgalomban maradni, ezért az Utasítás 9.4 pontja alapján járt el. A felperes ezt követően az általa észlelt hibát jelezte a szervízmuészaknak és ekkor tanú3 vonali szerelő ment ki a helyszínre. Megállapította, hogy az észlelt hibát nem lehet a helyszínen javítani, cserekocsit pedig nem tudtak biztosítani. A vonalszerelő kérdésére a felperes azt közölte, nem szeretne a villamossal a forgalomban maradni. Ennek tényét a vonalszerelő 16.45-kor rögzítette a munkalapon, azzal, hogy a villamos A és B végén a tompított fények gyengék, az eredeti TV-600-as izzók rendben vannak, cserekocsit nem hoztak.

[5] A felperes ezt követően kocsiszínbe vitte a járművet, a kocsiszíni beállásnál azt rögzítette, hogy „az A és B tompított lámpák össze-vissza világítanak, fényeik gyengék”. A kocsiszínbe történő út során a felperes úgy ítélte meg, hogy nem indokolt az utasítás 9.4 pontjában meghatározott 20 km/óra sebesség alkalmazása, ezért az 50 km/óra sebességhatár figyelembevételével közlekedett.

[6] A szerelvény kiállása miatt 5 menet kimaradt az érintett vonalon, ezért az alperesnél vizsgálat lefolytatására került sor. A vizsgálat során a gépjármű menetiró berendezése adatainak kiértékelésével a csoport2 azt állapította meg, hogy a felperes a

Kocsiszín neve kocsiszínbe történő közlekedés során, az aktuális látási viszonyokra is figyelemmel, 1 esetben nagyobb mértékben, 28 esetben pedig jelentős mértékben nem tartotta be az utasítás 9.4 pontjában meghatározott 20 km/óra sebességhatárát. A szerelőüzem arról tájékoztatta a munkáltatói jogkör gyakorlóját, hogy a világítással kapcsolatos hibát találtak, egy fényszóró rögzítője törött volt és az a fényszóró rossz irányba világított. A többi fényszórónál pedig az izzók cseréjére került sor. Az alperes a vizsgálat során a felperest személyesen is meghallgatta, melynek a során a felperes úgy nyilatkozott, hogy a működésképtelenséget az A végi fényszórókra értette, a B végi fényszórók hibáját túlzó módon jelezte a járműlapon annak érdekében, hogy ne kelljen forgalomban maradni a gépjárműnek.

[7] Az alperes 2021. január 18-án azonnali hatályú felmondással megszüntette a felperes munkaviszonyát. Az indokolásban azt róta a terhére, hogy 2021. január 5-én a Kocsiszín neve kocsiszínbe történő közlekedéskor, sötétben, meghibásodott világítású járművel 29 alkalommal szegte meg a sebességhatárát, melyből egy alkalom az 50 km/óra sebességhatárát is meghaladó, 51,6 km/óra sebesség volt.

[8] Az alperes az indokolásban a Munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (a továbbiakban: Mt.) 6. § (1) bekezdése és 52. § (1) bekezdés c) pontja megsértésére hivatkozott, utalva az Utasítás 9.4 pontjában meghatározott kötelezettségekre. Kifejtette, hogy a sebességtúllépés balesetveszélyt jelent, különösen korlátozott látásviszonyok esetén. Mindez fokozott gondosságot igényel a gépjármű vezetőjétől. A Kocsiszín neve kocsiszínbe történő közlekedés során voltak olyan útszakaszok, ahol a közvilágítás nem megfelelő, emiatt még nagyobb körültekintést igényelt a közlekedés. Az alperes súlyosító tényezőként értékelte, hogy írásbeli figyelmeztetések ellenére nem történt pozitív változás a felperes munkavégzésében.

[9] Az elsőfokú bíróság az azonnali hatályú felmondás jogszerűségét elsődlegesen az Mt. 78. § (1) bekezdése alapján, a 4/2017. (XI. 28.) KMK véleményben kifejtettek szerint a tételes jogba ütközés tekintetében értékelte.

[10] A Pp. 266. § (1) bekezdése alapján a felek egyező előadása alapján tényként állapította meg, hogy 2021. január 5-én a felperes az utasítás 9.2 pontjában rögzített eljárásrend szerint kiállt a forgalomból és a villamos mindkét végét érintő világítási hibát jelzett. Ezt követően a felperesnek már nem volt mérlegelési lehetősége. Az utasítás 9.2 pontja szerint a hiba bejelentését követően már kizárólag a vonalműszaki szerelő volt jogosult arra, hogy a villamost működőképesnek nyilvánítsa. Erre azonban nem került sor. tanú3 vonalszerelő, a villamos A. és B. végeinek tompított fényei vonatkozásában is hibát rögzített. Sem a felperes, sem a vonalműszaki szerelő nem differenciált az A. és B. oldali fényszórók között, mindketten többes számot használtak. A felperes előző nap kifejezetten a villamos B. végi tompított lámpáit jelölte meg, illetve mindkét fényszóró tekintetében állította, hogy azok gyengék. Mindezek alapján az utasítás 9.4 pontja, továbbá az ig.hely. utasítás számú vezérigazgatói utasítás II.11. pontja alapján, úgy kellett tekinteni, hogy a villamos mindkét végén, mindkét fényszóró esetében meghibásodás állt fenn.

[11] Az elsőfokú bíróság azt is megállapította az ezzel összefüggésben hozzáférhető adatokra hivatkozva, hogy a hibajelentéskor 2021. január 5-én 16.06-kor volt a napnyugta, ebből következően a felperes hibajelzésekor 16.17-kor már sötét volt. Az alperes csoportja is ennek megfelelően értékelte a sebességkorlátozásra vonatkozó rendelkezéseket. Az elsőfokú bíróság azt is figyelembe vette, hogy a felperes a járművezetői munkáját a közúti közlekedés szabályiról szóló 1/1975. (II. 05.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) szabályai szerint volt köteles ellátni. A KRESZ 1.számú függeléke III.C pontja, továbbá 44. § (1) bekezdése értelmében az éjszaka fogalma az esti szürkülettől kezdődik, innentől irányadók a járművek éjszakai kivilágítására vonatkozó szabályok, függetlenül attól, hogy az érintett közúton van-e közvilágítás. Az elsőfokú bíróság mindezek alapján azt állapította meg, hogy az érintett útvonalon a hibajelzés időpontjában az Utasítás 9.4 pontja alkalmazása körében sötét volt.

[12] Tévesnek találta azt a felperesi álláspontot, hogy az utasítás 11.4 pontja értelmében mérlegelési joga volt a sebesség megválasztását illetően. Ezen általános szabályhoz képest ugyanis az utasítás 9.4 pontja egy konkrét követendő eljárást határozott meg a jármű világításával kapcsolatos hiba esetén, amire tekintettel a felperesre irányadó sebesség 20 km/óra volt.

[13] Tekintettel arra, hogy a felperesnek nem volt mérlegelési lehetősége, az sem bírt jelentőséggel, hogy a tényleges helyzet lehetővé tette-e, hogy 20 km/óra sebességet meghaladó sebességgel közlekedjen. Mindezekre tekintettel a sebességtúllépés vonatkozásában a kötelezettségszegés tényét az elsőfokú bíróság megállapította értékelve, hogy a KRESZ szabályainak betartása lényeges kötelezettségnek minősül. Megállapította továbbá, hogy a magatartás szándékos voltát a felperes sem vitatta.

[14] Az elsőfokú bíróság ugyanakkor nem osztotta az alperes álláspontját abban a kérdésben, hogy jelentős mértékű kötelezettségszegés történt. Ezzel kapcsolatban ugyanis kiemelkedő súllyal értékelte a fényszórók tényleges állapotát, amelyről az alperesnek is tudomással kellett bírnia. Rámutatott, hogy a perben rendelkezésre álló iratok, a felperes bejegyzései azt támasztják alá, hogy 2021. január 4-én még nem ítélte olyan súlyúnak a világítási hibákat, hogy emiatt kiálljon a forgalomból. Nem jelzett hibát az aznap a járművet vezető többi villamosvezető sem. A 2021. január 5-i bejegyzésen a felperes a villamos A végén jelezte a jobboldali tompított fény rossz beállítását, amely meghibásodást egyébként a műszak igazolása is alátámasztott, miszerint egy rögzítő el volt törve. Ebből következően csak egy fényszórót érintett a rossz beállítás, a többi fényszóróval kapcsolatos probléma az volt, hogy azok gyengék voltak. Ha az előző nap ezeket a hibákat megjavították volna, akkor másnap ugyanaz a probléma nem jelentkezett volna. A felperesen kívül a gépjárművet vezető többi járművezető nem találta súlyosnak a helyzetet, de tanú3 vonali szerelő sem, aki kellő körültekintés mellett nem látta akadályát annak, hogy a villamos forgalomban maradjon.

[15] A felperes meghallgatásáról készült hangfelvételtől történt leírás is alátámasztotta, hogy a felperes által jelzett hiba, már az előző napon is fennállt, vagyis a villamos világításának meghibásodása nem volt jelentős súlyú. Az nem ugyanazt a veszélyt és kockázatot jelentette, mintha teljesen működésképtelen lett volna a világítás. Tény, hogy a felperes túlzóan rögzítette a világítással kapcsolatos hibát, ugyanakkor az alperes kizárólag a hibák tényleges felmerülésével foglalkozott, azok súlyosságát, mértékét nem értékelte. A vonali műszakvezető lényegében a felperes akaratát tiszteletben tartva fogadta el, hogy kocsiszínbe menjen a jármű és nem nyilvánította azt működőképesnek. Mindezekből az következett, hogy a fényszórók meghibásodása, tényleges állapota nem indokolt a 20 km/óra sebességkorlátozást.

[16] Az elsőfokú bíróság rámutatott, hogy a felperes felróhatóan járt el, amikor túlzóan rögzítette a hibát és ehhez képest eltérő nyilatkozatot tett később. Erre azonban nem hivatkozott az alperes az azonnali hatályú felmondásban. Ezen kívül a felperes a vizsgálat folyamán erről a tényről tájékoztatta az alperest. Az alperes együttműködési kötelezettségéből az következett, hogy a hiba súlyossága tekintetében is tájékozódnia kellett volna (Mfv.X.10.074/2020/4.). Azonban az alperes bizonyítottan nem fordított kellő figyelmet az első hibabejelentésre. Ha az első hibajelzést követően megtörténik a javítás, akkor nem került volna olyan helyzetbe a felperes, hogy nyomatékosítani kelljen a hiba súlyosságát. Ezt a körülményt a felperesi kötelezettségszegés súlyosságát árnyaló körülményként értékelte az elsőfokú bíróság.

[17] A sebességtúllépést nem tekintette 29 rendbeli kötelezettségszegésnek. Kifejtette, hogy a felperes azonos útvonalon, rövid időközönként, megismételve valósította meg 29-szer a sebességtúllépést. Ez azonban nem esik egy tekintet alá azzal, amikor valaki egymástól térben és időben elkülönülő 29 esetben valósít meg sebességtúllépést. Kizárólag az volt súlyosító körülményként értékelhető, hogy egy esetben az 50 km/óra sebességet is meghaladta a jármű sebessége. A felperes tűréshatárra vonatkozó érvelését azért találta tévesnek az elsőfokú bíróság, mert a sebességhatár az adott helyzetben 20 km/óra volt, ezért nem bírt jelentőséggel, hogy az 50 km/óra sebességhatár esetében, hogy az alperes mit tolerált. Ugyanakkor súlyosító körülményként kellett figyelembe venni azt is, hogy az azonnali hatályú felmondást megelőzően két írásbeli figyelmeztetést kapott a felperes. Mindezeket együttesen értékelve az elsőfokú bíróság azt állapította, meg, hogy a nyolc éve az alperesnél dolgozó felperes esetében a hiba nem megfelelő bejelentéséből adódó formális szabályszegés, ami részben az alperes mulasztásával függött össze, nem valósította meg a legsúlyosabb munkajogi szankciót megalapozó jelentős mértéket. Figyelembe vette azt is, hogy tényleges kár, közvetlen veszélyhelyzet nem következett be. Mindezekre tekintettel az azonnali hatályú felmondás jogellenességét állapította meg.

[18] Az elsőfokú bíróság a jogviszony helyreállítására irányuló elsődleges kereseti kérelem alapján vizsgálta az egyenlő bánásmód megtartását is. Az Mt. 12. § (1) bekezdése, a Kúria 5/2017. (XI. 28.) KMK véleménye, illetőleg az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról 2003. évi CXXXV. törvény 8. § j) pontja alapján kifejtette, nem minősült egyéb védett helyzetnek, hogy a felperes szakmai észrevételeket tett. Az egyenlő bánásmód körében a felperes konkrét tényállítást sem adott elő, erre tekintettel alaptalan volt az ezzel összefüggő kereseti kérelme.

[19] Az elsőfokú bíróság a joggal való visszaélés kérdésében azért találta alaptalannak a keresetet, mert a felperes nem bizonyította, hogy közte és a munkáltatói jogkör gyakorlója, azaz tanúl közötti személyes ellentét, vagy bármilyen más konfliktus állt fenn és ez vezetett a jogviszony megszüntetéséhez.

[20] Az azonnali hatályú felmondás jogellenességére tekintettel az elsőfokú bíróság az Mt. 82. § (1) – (3) bekezdése és az Mt. 167. § (2) és 172.§ (1) bekezdése alapján rendelkezett a jogkövetkezményekről. Az elmaradt jövedelemösszegeinek meghatározásakor figyelembe vette, hogy a számítási metodikát, az összegeket az alperes nem vitatta.

[21] A kárenyhítési kötelezettséget illetően jelentőséget tulajdonított annak, hogy a felperes a járművezetői munkakört élethivatásának tekintette, több munkáltatónál is próbálkozott, illetve saját költségén képezi át magát buszsofőrnek. Bizonyította, hogy az állami foglalkoztatási szervnél regisztrált, majd rövid időn belül magasabb jövedelemért tudott elhelyezkedni, mint amit az alperesnél megkeresett, de alkalmi jellegű munkát is elvállalt. Mindezekre tekintettel az elsőfokú bíróság a kereseti kérelem alapján határozta meg az elmaradt jövedelem címén járó kártérítés összegét és a végkielégítésről is a kereset szerint rendelkezett.

Az alperes fellebbezése

[22] Az alperes elsődleges fellebbezési kérelmében az elsőfokú ítélet megváltoztatásával a keresetet elutasító, érdemi döntés meghozatalát, másodlagos kérelmében a Pp. 381. §-a alapján az elsőfokú ítélet hatályon kívül helyezését és az elsőfokú bíróság új eljárásra és új határozat hozatalára történő utasítását kérte. A másodfokú bíróság felülbírálati jogkörét a Pp. 369. § (1) és (3) bekezdésében határozta meg.

[23] Fellebbezését arra alapította, hogy az elsőfokú bíróság a jogszabályok téves értelmezésével, a rendelkezésre álló bizonyítékokból levont téves következtetésekkel megalapozatlan döntést hozott. Arra alapította a döntését, hogy a felperes által bizonyítottan megvalósult kötelezettségszegés nem volt jelentős mértékű, azaz nem állt arányban az alperes által alkalmazott szankcióval.

[24] Az elsőfokú bíróság azt helyesen állapította meg, hogy a felperes kötelezettségszegése lényegesnek minősült, hiszen az egyik legfontosabb feladat a járművezetés során a közlekedési előírások betartására. A felperes a szándékosságot nem vitatta. Helytállóan hivatkozott az elsőfokú bíróság arra is, hogy súlyosító körülményként kellett értékelni azt, hogy a felperes rövid időn belül, több írásbeli figyelmeztetésben

részesült. Az alperes nem értett egyet az elsőfokú bíróság 1 rendbeli magatartással összefüggő megállapításával. Ezzel kapcsolatban továbbra is arra hivatkozott, hogy a felperes magatartása 29 rendbeli sebességtúllépésnek minősült, amelyet egységes akarat elhatározással azonos útvonalon, rövid időközönként valósított meg. Veszélyes üzemmél járó felelősséggel munkát végző munkavállaló esetében nem lehetett enyhébben megítélni a sebességtúllépést egy átlagos járművezetőhöz képest. A felperes magatartása szabálysértésként is 29 rendbeli szabálysértés megállapítását tenné lehetővé. Ezt figyelembe véve pedig önmagában a 29 rendbeli jogsértő magatartás is megalapozta az alperes intézkedését a súlyosító körülmények figyelembevétele nélkül.

[25] Az alperes vitatta, hogy a felperesi kötelezettségszegés nem érte el a jelentős mértéket pusztán amiatt, mert tényleges kár, közvetlen veszélyhelyzet nem valósult meg. Kifejtette, hogy a veszélyes üzemi felelősség körében tevékenykedik, ezért a munkavállalók szabálytalan magatartását nem kizárólag az alapján értékeli, hogy bekövetkezett-e kár vagy közvetlen veszélyhelyzet. Az elsőfokú bíróság ezen álláspontja elfogadhatatlan, ugyanakkor az anyagi jogszabállyal sem áll összhangban, mivel az Mt. rendelkezéseiből sem következik, hogy csak közvetlen veszélyhelyzet vagy bekövetkezett kár esetén élhet a munkáltató az azonnali hatályú felmondás jogával, illetve, hogy csak ebben az esetben állapítható meg jelentős mértékű kötelezettségszegés.

[26] Az elsőfokú bíróság megállapította azt is, hogy a fényszórók tényleges állapota nem indokolta a 20 km/óra sebességhatárát. Kizárólag a felperes személyes előadása állt rendelkezésre és a vele ellentétesen nyilatkozó vonal műszaki szerelő tanúvallomása. A felperes folyamatosan azzal érvelt az elsőfokú eljárás során, hogy az általa jelzett hiba már az előző napon is fennállt, ezt azonban nem támasztották alá egyértelmű bizonyítékok. Az sem állapítható meg, hogy a felperes által becsatolt hangfelvételtől készült leirat tartalma helytálló. A személyes meghallgatásról egyébként nem szó szerinti jegyzőkönyv készült, a felperes kérhette volna a kiegészítését.

[27] Nem bírtak jelentőséggel az elsőfokú bíróság által relevánsnak ítélt további körülmények, miszerint négy további járművezető nem észlelt komolyabb meghibásodást a járműnél és a műszaki szerelő vallomása szerint kellő körültekintéssel a villamos forgalomban maradhatott volna. Annak megítélése szubjektív, hogy ki, mit tekint olyan mértékű fényszóróhibának, amivel már a jármű közlekedésre, utasszállításra nem alkalmas. Ez amiatt elfogadható, mivel a gépjárművezető vezeti az adott villamost, ő felel annak biztonságos működéséért és tudja megítélni a biztonságos közlekedés feltételeit. A helyszínrre kiérkező felettesek, illetve a vonal műszaki szerelők nem feltétlenül tudják megállapítani a hibát, ezért elsősorban a járművezető megállapításának kell jelentőséget tulajdonítani. A szerelő nem írhatja felül a járművezető döntését, nem állapíthatja meg a beírt hibával szemben más, esetleg kevésbé jelentős hiba fennállását. Kizárólag a járművezető által jelzett hiba javítása után minősíthető újra működőképesnek a jármű. Az a tény, hogy a felperes az előző napon is bejelentést tett a fényszóróhibára, azért nem bírt relevanciával, mert előző nap a kocsiszínbe történő beállítás során jelezte a hibát, vagyis nem menet közben állt félre. A 20 km/órás sebességhatárát onnantól érvényesül, hogy a járművezető szerint a villamos már nem irányítható biztonságosan, emiatt félreáll és a hiba kijavítását kéri.

[28] Az alperes előadta, hogy a járművezetők komoly oktatásban is részesülnek annak érdekében, hogy felismerjék, egy adott jármű biztonságos közlekedésre alkalmas-e. Ennek feltételei objektív módon nem határozhatók meg, ezért a szakképzett járművezető, továbbá a szakképzett műszaki szerelő által megerősített hiba nem felülbírálnak. Amennyiben a 20 km/órás sebességkorlátozás indokolatlan volt, abban az esetben a villamos kocsiszínbe történő küldése is indokolatlannak minősült. Mindezekre tekintettel az alperes vitatta a 20 km/órás sebességkorlátozással kapcsolatos ítéleti megállapításokat. Döntésével az elsőfokú bíróság lényegében a sebességkorlátozásra vonatkozó előírást üresítette ki. Amennyiben a fényszóró tényleges állapota nem indokolta, abban az esetben a felperesnek nem kellett volna félreállnia és elégséges lett volna, ha az előző napnak megfelelően rögzíti a hibát. A felperes a fényszórók hibáit túlzó módon és nem a valóságnak megfelelően rögzítette, ezért nem értékelhető az alperes terhére, amennyiben a fényszórók tényleges állapota nem indokolta a sebességkorlátozást. A felperes köteles volt a valóságnak megfelelő adatszolgáltatásra.

[29] Az alperes kifejtette továbbá, hogy nem lehet elfogadható magyarázatot találni arra, hogy miért nem minősült jelentős mértékű kötelezettségszegésnek a felperes magatartása. Egyértelmű bizonyíték nem támasztotta alá, hogy kizárólag formális kötelezettségszegés valósult meg. A más gépjárművezetőkkel szemben alkalmazott szankciók jelen perben nem bírtak jelentőséggel, amennyiben pedig a felperes nem a valóságnak megfelelően rögzítette a jármű meghibásodását, az szintén nem az alperes terhére értékelhető körülmény.

[30] Az elsőfokú ítélet hatályon kívül helyezésére alapított kérelmét a jogsértő hangfelvétel adatainak bizonyítékként történő felhasználására alapította. Álláspontja arra nem lett volna lehetőség a Pp. 269. § (1) bekezdés c) és d) pontjaira figyelemmel.

[31] Az alperes az elsőfokú ítéletet a felperes javára megállapított perköltség tekintetében is vitatta. Kifejtette, hogy az összeg nem állt arányban a ténylegesen elvégzett ügyvédi tevékenységgel, annak minőségével, mennyiségével. Ezért a bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségekről szóló 32/2003. (VIII.22.) IM rendelet (a továbbiakban: IM rendelet) 3. § (2) bekezdés a) pontja alapján kérte megállapítani a felperesi jogi képviselő munkadíját, a felperes pernyertessége esetére.

A felperes fellebbezési ellenkérelme

[32] A felperes fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú ítélet helybenhagyását és az alperes 114.592 forint másodfokú perköltségben történő marasztalását kérte az IM rendelet 3. § (5) bekezdése alapján. Arra hivatkozott, hogy az elsőfokú bíróság néhány kivétellel a tényállást helyesen állapította meg és érdemben is helyes döntést hozott.

[33] A fényszórók tényleges állapotát illetően kifejtette, hogy a vonalszerelőnek a felperesi előadással egybehangzó tanúvallomása alátámasztotta azt a kereseti hivatkozást, hogy a villamos B oldalán lévő tompított fényszórók közül csak az egyik, a jobboldali volt rosszul beállítva, a másik nem volt rosszul beállítva és nem volt működésképtelen. A villamos A végén volt mindkét fényszóró működésképtelen, azonban ezeket a kocsiszínbe menet nem kellett használni, arra csak abban az esetben lett volna szükség, ha továbbra is járatban marad a villamos.

[34] A felperes az elsőfokú ítéletben megállapított tényállás megváltoztatását kérte azzal, hogy a Kocsiszín neve utcai kocsiszínbe menet során a fényszórók közül csak az egyik oldalon, a jobboldali volt rosszul beállítva, a baloldali helyesen volt beállítva és üzemképes volt. A vonalszerelő a felperessel egyező tanúvallomást tett, külön sem a felperes, sem a tanú nem tett megjegyzést a baloldali tompított fényre. Ebből az következett, hogy a baloldali tompított fényszóró jól volt beállítva, nem volt hibás, csak a másik lámpára vonatkozóan tettek hibára utaló észrevételt. Ezért a felperesnek nem kellett alkalmaznia Utasítás 9.4. pontjának, a 20 km/órának sebességkorlátozásra vonatkozó rendelkezését. Ezt alátámasztotta az elsőfokú bíróság azon megállapítása is, mely szerint a fényszórók tényleges állapota nem indokolta a 20 km/óra sebességkorlátozást.

[35] A felperes egyetértett az elsőfokú bíróság azon megállapításával, hogy nem lehet 29 rendbeli kötelezettségszegést megállapítani, úgy kérte módosítani az elsőfokú ítélet indokolását, hogy az 50 km/óra sebességkorlát egyszeri megsértése tűréshatáron belülnek minősült.

[36] A joggal való visszaélés körében kifejtette, hogy az elsőfokú bíróság nem értékelte tanúl valamennyi megnyilvánulását, abból ugyanis megállapítható volt, hogy a tanút a felperes személyét érintő negatív és valótlan híresztelések befolyásolták a döntéshozatal során. Az egész helyzet azért következett be, mert az előző napon jelzett hibát nem javították meg. tanúl ugyanakkor nem indított eljárást azokkal a járművezetőkkel szemben, akik aznap vezették a járművet és nem jeleztek hibát. Mindezek figyelembevételével megállapítható volt a joggal való visszaélés.

[37] A felperes vitatta az írásbeli figyelmeztetések megalapozottságát is. Kifejtette, hogy szakszervezeti tanácsra nem élt a jogorvoslati lehetőséggel. Fenntartotta, hogy hasonló jellegű kötelezettségszegések esetén tanúl más munkavállalókkal szemben enyhébb szankciókat alkalmazott. Ezzel kapcsolatban konkrét példákra is hivatkozott.

[38] Kifejtette, hogy a menetidő a 37-es vonalon nem teszi lehetővé a 20 km/órás sebesség alkalmazását és a kocsiszínbe menet még utasokat vitt ezzel a járatral. Az előző naphoz képest nem volt súlyosabb, rosszabb a lámpák állapota, ezért sem találta indokoltnak a 20 km/órás sebességkorlátozást. Az alperes a konkrét hiba mértékétől függetlenül a világítási probléma alapján működésképtelennek tekintette a járművet.

[39] Az általa készített hangfelvétel bizonyítékként történő felhasználását kérte a Pp. 267. § és 269. §-ára hivatkozva, előadva, hogy azt kizárólag jelen perben használta fel állítása alátámasztására, harmadik félnek nem hozta tudomására, a per lezárását követően pedig megsemmisíti.

A másodfokú bíróság döntése és annak jogi indokai

[40] Az alperes fellebbezése nem alapos.

[41] Az elsőfokú bíróság a szükséges bizonyítást lefolytatta, a bizonyítékok helytálló értékelésével a tényállást az ügy lényegét tekintve helyesen állapította meg és érdemben helyes döntést hozott.

[42] A másodfokú bíróság a Pp. 371.§-a alapján az elsőfokú ítéletet a fellebbezés és a fellebbezési ellenkérelem korlátai között bírálta el; fellebbezés, illetve csatlakozó fellebbezés hiányában a felperes fellebbezési ellenkérelme részének tekintette az elsőfokú ítélet indokolásának módosítására, „korrigálására” irányuló felperesi kérelmeket.

[43] Az alperes az Mt. 78.§ (1) bekezdése a) pontja alapján szüntette meg a felperes munkaviszonyát. Ez alapján azt kellett bizonyítania, hogy a felperes – azonnali hatályú felmondásban megjelölt magatartása – a munkaviszonnyal összefüggő lényeges kötelezettség jelentős mértékű szándékos vagy súlyosan gondatlan megszegésének minősült.

[44] A felperes munkaköri leírása egyértelmű rendelkezést tartalmazott a munkáltatói utasítások, szabályzatok betartása tekintetében. A utasítás 9.2. pontja olyan műszaki hiba esetén alkalmazandó, amely fennállása esetén az utasok a végállomásig szállíthatók, de a jármű a forgalomban nem maradhat. A 9.4. pont szerint, ha a jármű vagy szerelvény elejének kivilágítására, illetve végének megjelölésére szolgáló fényforrás működésképtelenné válik, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, ezen túlmenően, ha sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén válik működésképtelenné a járműszerelvény elejének kivilágítására szolgáló fényforrás, akkor az engedélyezett maximális sebesség legfeljebb 20 km/óra lehet.

[45] Erre irányuló fellebbezés hiányában irányadónak kellett tekinteni, hogy a felperes 2021. január 5-én a járműlapon azt rögzítette: „a „B” tompított fény nagyon gyengén világít, használhatatlan a sötét szakaszokon, az „A” tompított fény ugyanolyan rossz, mint a „B” végi és a jobboldali tompított rosszul van beállítva, nagyon lefelé világít.” A bizonyítási eljárás adatai szerint a felperes később azt állította, hogy a működésképtelenséget csak az „A” végi fényszóróra értette, a „B” végi fényszórók hibáit túlzóan jelezte a járműlapon, azonban

az eljárás során többször megerősítette, hogy a 37-es villamosvonalon van olyan szakasz, ahol teljesen sötét van, ilyen állapotban a villamos közlekedése a forgalom biztonsága szempontjából aggályos volt.

[46] tanú3 vallomása nem támasztotta alá az elsőfokú bíróságnak azt a megállapítását, hogy a villamos világításának meghibásodása nem volt ténylegesen jelentős súlyú. A tanú az elsőfokú eljárásban ellentmondásos vallomást tett, mert egyrészt azt adta elő, hogy amikor a felperes azt mondta, nem vállalja az utolsó menetet mert nem akar balesetet, a tanú ezt elfogadta („ezt el tudtam fogadni, hiszen az adott útszakaszon valóban sok a hajléktalan és nem megfelelő a közvilágítás”). Ezzel szemben a tanú azt is előadta, hogy „a helyszínen úgy ítélt meg, hogy fokozott óvatosság mellett, az út- és látási viszonyokhoz igazodva lassabban haladva, az utolsó kört a felperes még meg tudta volna tenni.” Az ellentmondásos tanúvallomás miatt ezért figyelemmel a felperes által leírtakra, az következett, az alperes szabályzata alapján a felperesre a 20 km/óra sebességhatár volt irányadó, melyet a felperes nem vitatottan szándékosan megszegett.

[47] A másodfokú bíróság egyetértett az elsőfokú bíróság azon álláspontjával, hogy ez a magatartás a munkaviszonnyal összefüggő lényeges kötelezettség szándékos megszegésének minősült. A kötelezettségszegés jelentős mértékének hiánya azonban az elsőfokú bíróságtól eltérő indokolás alapján volt megállapítható az alábbiak szerint.

[48] A felperes folyamatosan hivatkozott arra, hogy a jármű „B” oldala a sötétebb útszakaszokon a gyenge világítás miatt nem volt megfelelő, használhatatlan volt. Az alperes helytállóan utalt arra, hogy ilyen körülmények között a jármű működésképtelennek minősült, hiszen biztonságosan csak műszaki hiba nélküli villamos haladhat a forgalomban. Ezért alaptalan az elsőfokú bíróságnak az az álláspontja, hogy a kötelezettségszegés jelentős mértéke megítélésének alapjául a korábbtól eltérő, általa tényleges helyzetnek nevezett állapot alapján döntött és csak azt vette figyelembe, hogy a fényszóróknak gyengébb volt a fénye. Nincs jogszabályi alapja ugyanis annak a mérlegelésnek, amely a kötelezettségszegés megállapítása és annak jelentős mértéke vonatkozásában egymástól eltérő tényálláson alapul. Ezért a felperes által elkövetett kötelezettségszegés jelentős mértékét illetően is a másodfokú bíróság abból indult ki, hogy a Kocsiszin neve utcai telephelyre közlekedve a felperesre a 20 km/óra sebességkorlátozás volt irányadó.

[49] Egyet értett ugyanakkor a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság azon helytálló érvelésével, mely szerint a visszaút során történt sebességtúllépés nem 29 rendbeli, hanem egyetlen cselekménynek minősült. Hangsúlyozandó, hogy a szabálysértési és a munkajogi felelősség eltérő, a büntetőjogi értelmezés alkalmazása a munkajogi felelősség vizsgálata körében nem megalapozott. Ezen kívül az azonnali hatályú felmondásban az alperes alapvetően nem a KRESZ, hanem a saját szabályzatának a megszegését róta a felperes terhére. A felperesre az adott járművel közlekedve az adott út során volt irányadó a 20 km/óra sebességhatár. Ezért a megállókból való elindulás során ezt meghaladó sebesség akkor is egyrendbeli magatartást valósít meg, ha ez a helyzet valamennyi megállóból való elindulás során jellemző volt. Mindezekből következően az ugyanazon járművel egy út során, egy

menetidő alatt történt magatartás egyrendbeli munkajogi szabályszegést valósított meg. Ez a magatartás a korábbi írásbeli figyelmeztetésekkel együtt, az elsőfokú bíróság által figyelembe vett szempontok mellőzésével (kár, közvetlen veszélyhelyzet hiánya) sem vezethetett alappal a munkaviszony azonnali hatályú megszüntetéséhez.

[50] A felperesi fellebbezési ellenkérelem joggal való visszaélésre vonatkozó része sem volt érdemben értékelhető az elsőfokú ítélet indokolása elleni fellebbezés hiányában. Ennek kapcsán azonban hangsúlyozni kell, hogy amennyiben egy munkáltatói intézkedés tételes jogi rendelkezésbe ütközik, mint jelen esetben, akkor nem valósíthat meg egyszerre joggal való visszaélést is.

[51] Az ítéltábla a felperesi perkoltségre vonatkozó fellebbezést sem találta alaposnak. Az elsőfokú bíróság által megállapított összeg valóban meghaladta az IM rendelet 3.§ (2) bekezdésében meghatározott, a pertárgyérték 5%-ához igazodó mértéket, azonban az ügy bonyolultsága, az elsőfokú eljárásban kifejtett képviseleti munka idő- és munkaigényességére tekintettel a felperes javára megítélt összeg nem minősült eltúlzottnak.

[52] Mindezek alapján az ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét az indokolás fenti módosításával a Polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (Pp.) 383.§ (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

Záró rendelkezések

[53] A felperes a fellebbezési eljárásban pernyertes lett, ezért a Pp. 83.§-a alapján igényt tarthatott a másodfokú perkoltsége megtérítésére. Annak összegét a másodfokú bíróság a felperesi költségfelszámítással egyezően határozta meg az IM rendelet 3.§ (5) bekezdése alapján, mert az összeg nem volt eltúlzott a képviselettel járó tevékenység munka- és időigényességére tekintettel.

[54] A fellebbezési illeték megállapítása a fellebbezett pertárgyérték (4.269.464 forint) alapján az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény (Itv.) 46.§ (1) bekezdésén alapult.

Budapest, 2022. június 30.

dr. Orosz Andrea s.k.
a tanács elnöke

dr. Laczó Adrienn Lilla s.k.
előadó bíró

dr. Szalai Beatrix s.k.
bíró

