



...

Fővárosi Ítéltábla

mint másodfokú bíróság

2.Mf.31.219/2025/7.

A Fővárosi Ítéltábla mint másodfokú bíróság a képviselő1 (cím4, eljáró képviselő: törvényes képviselő1 elnök) által képviselt **Felperes1** (cím1 felperesnek – a kamarai jogtanácsos kamarai jogtanácsos által képviselt **Alperes1** (cím5) alperes ellen munkáltatói értékelés részbeni megsemmisítése iránt indított perében a Fővárosi Törvényszék 1.M.70.810/2024/20. számú ítélete ellen az alperes által 21. sorszáma alatt benyújtott fellebbezés folytán meghozta az alábbi

ítéletet:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

A fellebbezési eljárás 48.000 (negyvennyolcezer) forint illetékét az alperes viseli.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

Indokolás

Az elsőfokú bíróság döntése és az alapjául szolgáló tényállás

[1] A Fővárosi Törvényszék a 2025. október 9-én meghozott 1.M.70.810/2024/20. számú ítéletével az alperes által kiadott, 2024. augusztus 14-én kelt munkáltatói értékelés utolsó előtti bekezdését, miszerint: „előfordult azonban – részint tenni akarásból, részint személyiségéből fakadóan is –, hogy túllépte a munkaköréhez rendelt feladat- és hatáskörét” megsemmisítette. Egyben kötelezte az alperest 10.000 forint eljárási illeték megfizetésére.

[2] A megállapított tényállás szerint a felperes 2020. június 1-jétől 2024. július 14-ig állt munkaviszonyban az alperessel, amely jogviszonyt a felperes szüntette meg felmondásával. A felperes 2019. július 15. és 2023. március 31. között területi-forgalmi osztályvezető munkakörben dolgozott az alperesnél, beosztottjai a területi igazgatóság forgalmi szakterületi vezetői és munkatársai voltak.

[3] A felperes munkaköri feladatait az egyéni munkaköri leírása rögzítette, így feladata volt a vonatforgalom és a pályavasúti szolgáltatások lebonyolításának felügyelete és ellenőrzése a kiadott utasítások és technológiák alapján (2. pont), közreműködés a pályavasúti, területi igazgatóság területét érintő fejlesztési javaslatok megfogalmazásában az üzemeltetési tevékenység rövid-, közép- és hosszútávú koncepciójának kidolgozásában, a stratégiában megfogalmazott ütemezések betartása, megvalósulásának nyomon követése, időszakos aktualizálása (4. pont). El kellett végeznie a forgalombiztonságú szakellenőrzéseket, valamint azokat kiértékelve a feltárt hiányosságok megszüntetésének elősegítése, követése, és a beszámoltatás is feladatát képezte (10. pont). A felperes javaslattevési jogosultsággal bírt a fejlesztésekre, beruházásokra, illetve karbantartásokra, és forgalmi szempontból a végrehajtás prioritásának meghatározására (14. pont). Koordinálta a forgalom- és munkabiztonsági helyzetek elemzésével összefüggő feladatokat, felügyelte a szükséges intézkedések megtételét (16. pont), egyben vizsgálnia kellett az ellenőrzési tevékenység során a munkavégzés megfelelő tárgyi feltételeinek meglétét, az MSZSZ szerinti feladatok ellátását (22. pont).

[4] A Alperes2 Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatóság F.2. számú Forgalmi Utasításának 1.2.97. pontja rögzíti azt, hogy szolgálati felsőbbség az utasítás hatálya alá tartozó vasúti társaságok szakmai és/vagy területi felügyeletet ellátó szervezeti egységei. Az 1.4.16.1. pont előírja, hogy az állomásfőnök vagy megbízottja a szolgálati ideje alatt hetente egyszer köteles a felügyelete, irányítása alá tartozó szolgálati helyek területét bejárni és mindenre kiterjedő ellenőrzést végezni.

[5] A pályavasúti szakmai szervezeteknél végzett tevékenység ellenőrzéséről szóló 4/2021. (II. 05. Alperes2 Ért.2) EVIG utasítás 8. pontja tartalmazza a forgalmi csomóponti főnökség ellenőrzési tevékenységére vonatkozó előírásokat.

[6] 2023. január 11-én 13:20 perckor baleset történt a vágánycsoport1nál. A baleset egy hosszabb ideje fennálló, biztosító berendezést érintő hibára volt visszavezethető, amelynek javítása nem történt meg. A felperes másnap a reggeli üzemértekezleten ismertette a baleset körülményeit, egyúttal amiatt, hogy a baleset nyomán nyilvánvalóvá vált, egyes állomásokon a műszaki hibák eltűrése mellett történik folyamatosan a napi munkavégzés, a felperes kezdeményezte egy általános felmérés elkészítését arra nézve, hogy mennyi hasonló jellegű állandó hiba mellett végzik a forgalmi feladatokat a munkavállalók.

[7] A 2023. január 17-i vezetői értekezleten – amin részt vett tanúl pályavasúti területi igazgató is – a felperes arról adott tájékoztatást, hogy elkezdődött az infrastrukturális státusz forgalmi szempontú felmérése, amelynek célja a forgalmi munkavégzést negatívan befolyásoló, állandó jellegű infrastrukturális problémák megszüntetésével kapcsolatos intézkedések kezdeményezése főnökség vezetői szinten. Ennek keretében valamennyi forgalmi csomóponti főnökség a működési körzetében felméri az állandó jellegű infrastrukturális (pályával, biztosítóberendezésekkel, és felsővezeték hálózattal, épületekkel kapcsolatos) problémákat, és az illetékes főnökség vezetők részére írásban jelzi 2023. január 27-ig.

[8] A felmérés eredménye alapján beérkezett adatokat összesítő táblázatos kimutatást a felperes 2023. február 3-án küldte meg a műszaki osztályvezetők, a pályavasúti területi igazgató, annak műszaki igazgató-helyettese és gazdálkodási igazgató-helyettese részére az intézkedések, egyeztetések előmozdítása érdekében, az alábbiak szerint: „A korábban adott tájékoztatásom szerint a forgalmi végrehajtó szolgálat részéről megtörtént az állandó jellegű infrastrukturális (pályával, biztosítóberendezésekkel, és felsővezeték hálózattal, épületekkel kapcsolatos) problémák saját hatáskörben történő felmérése. A cél hangsúlyozottan a forgalmi munkavégzést befolyásoló állandó jellegű infrastrukturális problémák megszüntetésével kapcsolatos intézkedések kezdeményezése volt, Főnökség-Vezetői szinten, amelyeket elvárásomnak megfelelően a Forgalmi csomóponti főnökség vezető Kollégáim az illetékes szakszolgálati főnökség vezető Kollégák felé átírat formájában jeleztek. Szíves áttekintés céljából küldöm a főnökségi szinten jelzett problémák összesítését, a főnökségi szintű egyeztetés eredményének feltüntetésével. Kérem a végrehajtó szolgálati kollégák tevékenységének támogatását a problémák felszámolása érdekében.”

[9] tanúl pályavasúti területi igazgató a 2023. február 3-án küldött válasziratában azt rögzítette: „ez egy kissé félrecsúszott, és félreértett, PTI vezetői körben előzetesen le nem egyeztetett folyamat és feladat lett. A szerdai vezetőim beszélünk róla, addig kérem e feladathoz kapcsolódóan minden egyeztetés és intézkedés felfüggesztését!”

[10] A felperes 2024. július 18-án kérte a Alperes2 vezérigazgatójától a munka törvénykönyvről szóló 2012. évi I. törvény (a továbbiakban: Mt.) 81. §-a szerinti munkáltatói értékelés kiállítását. Az alperes az értékelést 2024. augusztus 14-i keltezéssel készítette el, és azt 2024. augusztus 28-án közölte a felperessel. Ebben rögzítette a felperes 2000. június 1-jétől 2024. július 14-ig fennállt munkaviszonyában betöltött munkaköreit. Megállapította, hogy a felperes a vasúti tevékenységek, folyamatok széleskörű szakmai ismeretéről tett bizonyosságot a munkaköre ellátása során, amely túlmutatott a forgalmi szakterületen is, és munkáját szakmája iránti elkötelezettséggel, elhivatottsággal végezte. Előfordult azonban – részint tenni akarásból, részint személyiségéből fakadóan is –, hogy túllépte a munkaköréhez rendelt feladat- és hatásköröket.

[11] Az elsőfokú bíróság az Mt. 81. § (1) és (2) bekezdésében foglaltak alapján a kereseti kérelmet megalapozottnak találta, melyben a felperes a munkáltató által kiállított

értékelésnek a feladat- és hatáskör túllépésére vonatkozó megállapítása megsemmisítését kérte.

[12] Rögzítette, a perben azt kellett vizsgálnia, megfelel-e a valóságnak az értékelés kifogásolt megállapítása, ehhez kapcsolódóan az alperesnek kellett bizonyítania, a felperes a 2023. február 3-án küldött e-mail üzenetével a hatáskörét túllépte.

[13] Mindenekelőtt rámutatott, azt az alperes sem állította, hogy a hatáskörátlépés önmagában az állomásfőnökök által elkészített, az ellenőrzés eredményének táblázatos formában való összefoglalásával megtörtént volna. A felperes munkaköri leírásának 2., 4., 10., 14., 16. és 22. pontja, az F. 2. számú Forgalmi Utasítás 1.2.97. és 1.4.16.1. pontja, valamint a 4/2021. (II. 05. Alperes2 Ért.2.) EVIG utasítás 8. pontja, és az 5. számú függelék 12. pontja alapján a munkaköri feladatkörében eljárva rendelte el szolgálati felsőbbbségként az állomásfőnökök által elvégzett ellenőrzések eredményének összefoglalását. E folyamatról a felperes már a 2023. január 17-i vezetői értekezlet jegyzőkönyvében rögzítettek szerint tájékoztatást adott és a felmérés céljaként az állandó jellegű infrastrukturális problémák megszüntetésével kapcsolatos főnökség vezetői szintű intézkedések kezdeményezését jelölte meg. Egyben tájékoztatást adott arról is, hogy valamennyi forgalmi csomóponti főnökség felméri az állandó jellegű infrastrukturális problémákat. Az értekezleten jelen volt tanúl pályavasúti területi igazgató is, aki az említett feladatok elvégzését nem kifogásolta, a folyamatot ekkor még nem állította le, és nem merült fel a munkaköri feladat és hatáskör túllépése sem, mindezt tanúl tanúkénti meghallgatása során megerősítette.

[14] A bizonyítási eljárás adatai alapján azt állapította meg, hogy a 2023. február 3-án megküldött táblázatos kimutatás a hiba helyét és annak rövid leírását tartalmazza. Nem találta igazoltnak az alperes állításával szemben, hogy a táblázatban műszaki szempontú intézkedéseket szakmai kompetenciát meghaladó módon kezdeményezett a felperes, és a műszaki terület részére a hibák elhárítására határidőhöz kötött utasítást adott. A táblázatban a hiba jellegével kapcsolatos leírás megfelel az alperes és tanúl tanú által megfogalmazott azon elvárásnak, hogy kizárólag a berendezések működőképességéről ad tájékoztatást, ellenben a hiba okának műszaki jellegű feltárására megállapítást nem tartalmaz. Sem az alperes, sem tanúl tanú nem tudott a kifogásolt táblázatban olyan hibát megjelölni, amit a saját meghatározásuk alapján műszaki jellegű megállapításnak tekintenek. A táblázat kizárólag az állomásfőnökök tájékoztatása alapján, a műszaki szakterület által vállalt, de eredménytelenül eltelt határidőket és a műszaki szakterületről kapott válaszokat foglalja össze, abban nincs határidő kitűzése, és utasítás a műszaki osztályvezetők részére a hibák kijavítására nézve. Az adatszolgáltatás alapja bizonyítottan az volt, hogy az állomásfőnökök az általuk folytatott rendszeres ellenőrzések folytán feltárt hibákat a műszaki szakterületnél korábban jelezték, vagyis a hibák kijavítását nem a felperes kérte. A felperes azért készített összefoglaló táblázatot, mert tapasztalata szerint olyan állandósult hibák okoznak veszélyhelyzetet, melyeknek a kijavítása a műszaki szakterület által jelzés ellenére sem történt meg. A táblázatban szereplő hibákról a műszaki szakterületnek már korábban is tudomása volt, feladata lett volna azok elhárítása, ami mégsem történt meg. Így az összefoglaló elkészítéséből nem következett az, hogy a felperes műszaki jellegű kérdésekben állás foglalt, illetve a műszaki szakterületet utasította, részükre határidőt szabott. A 2023. február 3-án kelt

e-mail sem értelmezhető, hogy a felperes utasítást adott, mivel annak megszövegezése szerint a felperes áttekintés céljából küldte meg, és a vezetők támogatást kérte.

Az alperes fellebbezése

[15] Az alperes az elsőfokú ítélet megváltoztatásával a kereset elutasítását, és a felperes első-, valamint másodfokú perköltségében való marasztalását kérte. Érvelése szerint az elsőfokú bíróság a becsatolt okiratokat nem vette figyelembe, tanúl tanúvallomását helytelenül értékelte, így a levont következtetései megalapozatlanok.

[16] Az elsőfokú eljárásban előadottakat teljeskörűen fenntartva hangsúlyozta, a felperes a 2023. január 16-án kelt e-mailben foglalt feladatkiírással túllépte a hatáskörét. Az emlékeztetőből megállapítható, az elrendelés nem forgalmi szempontú felülvizsgálatra vonatkozott, mint ahogy arról a 2023. január 17-én megtartott vezetői értékelésen tájékoztatást adott a felperes, utóbbival megtévesztve az értekezleten jelenlévő vezetőket. A 2023. január 16-i feladatelrendelésről szóló e-mail címzettjei között tanúl nem szerepelt, így az abban foglaltakról nem is lehetett tudomása. Mindezek miatt tanúl pályavasúti területi igazgató csak a 2023. február 3-án kelt e-mailből értesült a hatáskör túllépésről.

[17] A felperes azt állította, hogy a felmérésre a baleseti kockázatok csökkentése miatt volt szükség, amennyiben azonban ilyen körülményt észlelt a felperes, akkor a munkavégzés, vagy a vonatforgalom leállítására azonnali intézkedési kötelezettsége lett volna, ami azonban nem történt a perbeli esetben.

[18] Hangsúlyozta, tanúl a felperes kezdeményezéséről nem tudott, arról előzetes egyeztetés vele nem történt, így a feladat elvégzésére rendelkezést sem adott. Az F.2. számú Forgalmi Utasítás szerinti – felperes által hivatkozott – ellenőrzést a 4/2021. (II. 05. Alperes2 Ért. 2.) EVIG utasítás 1. számú melléklete részletezi, meghatározva a forgalombiztonsági ellenőrzés szempontrendszerének elemeit, az ott rögzítettek és a perben A/10. szám alatt csatolt táblázat elemei között nincsen összefüggés. A táblázat az ellenőrzési szempontrendszerrel eltérő megállapításokat tartalmaz. Az EVIG utasítás szerint a forgalmi és műszaki szakszolgálatok főnökségvezetői közös ellenőrzést tartanak, míg a felperes által kiadott rendelkezés szerint a műszaki szakterületek meghívása nélkül kellett a felmérést elvégezni. A forgalmi szakterületről azonban nem várható el, hogy a műszaki paramétereket vizsgálja, arra szakmai tudással és műszerekkel sem rendelkezik. A felperes az EVIG utasításban rögzített eljárásrendtől eltérő eljárásrendre adott ki rendelkezést. A heti ellenőrzés az ellenőrzésre kötelezettek (állomásfőnökök, koordinátorok) vonatkozik, a féléves közös ellenőrzés pedig a főnökség, vezetők hatásköre. Az eltérésre a pályavasúti területi igazgató sem adott ki rendelkezést, ami szintén azt támasztja alá, hogy a 2023. január 12-i üzemviteli értekezleten ez nem hangzott el. A felperesi rendelkezés kiadása kizárólag az a célt szolgálta, hogy a forgalmi szolgálat elsődlegességét hangsúlyozza, ami téves megközelítés. A forgalmi

területet is érintő műszaki hibák jelzésének szabályozott eljárásrendje van, de még ebben az esetben sem adható ki a forgalmi terület részéről határidő a műszaki szakterületnek.

[19] A felperes téves érvelést adott elő az elsőfokú eljárásban az EVIG utasítás értelmezése kapcsán. A 8. pont szerint félévente a közös ellenőrzés a műszaki szakmákkal történik, azokkal mellérendeltségi viszonyban, ezért kerülnek be a jegyzőkönyvbe a műszaki jellegű megállapítások is. A 12. pont pedig arra utal, hogy a forgalmi szempontú használhatóság feltételeit kell ellenőrizni, amelynek körét az F.2. számú Forgalmi Utasítás tartalmazza. Emellett figyelembe kell venni, hogy tanúl tanú nem megerősítette a 2023. január 17-i vezetői értekezleten a felperes részéről elhangzott tájékoztatás tartalmát, hanem azt mondta, hogy az esetre nem emlékszik.

[20] Továbbá a kifogásolt táblázat tartalmából is téves következtetéseket vont le az elsőfokú bíróság, mivel nem a hiba helyét és annak rövid leírását tartalmazza, hanem olyan konkrét intézkedéseket is mint például azt, hogy a lassú jelet meg kell szüntetni, a gallyazást el kell végezni. Bár tanúl tanúkénti meghallgatása során a táblázat tartalmára nem emlékezett, ugyanakkor az ellenkérelemben tételesen felsorolásra került, hogy mely feladatok nem tartoznak a felperes kompetenciájába, és amelyek műszaki jellegű megállapításokat tartalmaznak. A rendelkezésre álló adatok alapján a felperes határidő tűzésére is utasítást adott, és válaszadási határidőt jelölt meg. Nem értelmezhető az elsőfokú ítélet azon megállapítása sem, miszerint a hibák kijavítására a felperes nem utasította a műszaki szakterületet, hanem azon hibákat tüntette fel, melyekről a műszaki szakterületnek már tudomása volt, mivel, ha ez helytálló, akkor miért kellett a felperesnek ezeket a hibákat felmérnie. Mindezekre figyelemmel az elsőfokú bíróság döntése sérti az Mt. 6. és 7. §, és a 81. § (2) bekezdését.

A felperes fellebbezési ellenkérelme

[21] A felperes az érdemben helyes elsőfokú ítélet helybenhagyását kérte annak helyes indokai alapján.

[22] Az elsőfokú eljárásban előadottakat változatlanul fenntartva hangsúlyozta, a fellebbezés új érveket nem tartalmaz, kizárólag a korábban előadott alperesi állításokat ismétli meg. Az elsőfokú bíróság azonban a rendelkezésre álló iratokat, tanúvallomásokat és a jogszabályokat helyesen értelmezve állapította meg, hogy a munkáltatói értékelés kifogásolt mondata valótlan ténymegállapításokat tartalmazott.

[23] Az alperesi állítással szemben a 2023. január 16-án kiadott feladatkiírással a hatáskörét nem lépte túl, és tévesen sugallta azt az alperes a fellebbezésében, hogy a kiadott feladat műszaki jellegű volt, amelyről megtevéstette a vezetői értekezleten a kollégáit. Az alperes is tisztában van azzal, hogy a forgalomszabályozási tevékenységhez számos vasúti,

műszaki berendezések körébe tartozó rendszert kell használni (biztosítóberendezés, váltó, jelzők, felsővezeték hálózat és fűtőberendezés kapcsolók, pályamenti diagnosztikai rendszerek, térvilágítás kapcsolók, informatikai rendszerek, számítógépek, irodai bútorzat, ergonómia megfelelése), amelyek bizonyított módon befolyásolják a biztonságos munkavégzést. A forgalmi végrehajtó személyzet a munkavégzéshez szükséges valamennyi műszaki berendezés kezelése során felmerülő hiba esetén követendő eljárási szabályokból vizsgával rendelkezik. Az F.2. számú Forgalmi Utasítás 1.4.16.1. pontja előírja az állomásfőnökök heti rendszerességgel tartandó, mindenre kiterjedő ellenőrzési kötelezettségét, az ellenőrzéssel érintett terület körét az EVIG utasítás 5. számú függelék tartalmazza. Ide tartozik a berendezések, eszközök, váltók, jelzők, és egyéb külső téri berendezések állapota.

[24] Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy az F/5. sorszám alatti, teljes adattartalmú táblázatos kimutatáshoz képest az alperes által A/10. sorszám alatt benyújtott táblázat csökkentett adattartalmú. Abból az alperes törölte azokat az oszlopokat, amelyek bizonyítják, nem adott sem feladatot, sem határidőket a műszaki szakszolgálatok felé az egyes fennálló infrastrukturális hiányosságok megszüntetése vonatkozásában. Ennek ellenére az alperes fellebbezésében mégis az A/10. sorszám alatti táblázatra hivatkozik érvelése alátámasztásául. Továbbá az alperes a baleseti kockázatok és a balesetmegelőzés fogalmát összemosza a fellebbezésében a 2023. január 16-án kiadott „infrastrukturális státusz felülvizsgálata” feladat kapcsán, a forgalombiztonsági ellenőrzésekre kiadott utasítást hangsúlyozva, szabályok sajátos kontextusba helyezésével. Ezzel szemben a felmérés céljaiban megfogalmazottak szerint is az intézkedésre a forgalmi munkavégzést negatívan befolyásoló, állandó jellegű infrastrukturális problémák megszüntetésével kapcsolatos intézkedés kezdeményezése került megfogalmazásra. Területi forgalmi osztályvezetőként az infrastrukturális státusz felmérésével kapcsolatos feladatmeghatározás és végrehajtása vonatkozásában a feladat- és hatásköre szerint járt el mindvégig.

[25] A 2023. január 12-i reggeli üzemértekezleten az előző napon városban bekövetkezett tolatási balesettel összefüggésben a biztosítóberendezés tartós hibájával összefüggésben vetődött fel az, hogy egyes állomásokon a műszaki hibák eltűrése a napi munka részévé vált. Ez alapján született az a döntés, hogy fel kell mérni a forgalombiztonsággal összefüggő infrastrukturális státuszt. A feladat a forgalmi végrehajtó szolgálat felé 2023. január 16-án került kiadásra szóban és a vezetői emlékeztetőben írott formában is (F/3.). Erről adott a szokásos heti keddi (2023. január 17-i) igazgatósági vezetői értekezleten tájékoztatást.

[26] Az alperes a Alperes2 saját működési elvének ellentmondó állításokat tett a per folyamán és nem tér ki arra, hogy mi a teendő akkor, ha egy forgalombiztonságot közvetlenül, vagy a forgalomszabályozó személyzetten keresztül közvetett módon befolyásoló infrastrukturális hiba tartósan fennáll, nincs elhárítva. A berendezések hiba- és zavarállapota esetén követendő forgalomszabályozási eljárások olyan módon vannak kialakítva, hogy a humánerőforrás felelőssége és szerepe felértékelődik. Ezzel szemben a gyakorlatban az alkatrész vagy forráshiány miatt elhúzódó műszaki hibák gyakoriak, ezek koncentrált összesítése volt a cél. A baleset okán került fókuszba az infrastrukturális állapotok forgalmi szempontú státuszának rögzítése annak érdekében, hogy a műszaki osztályvezetők majd

prioritási sorrendet határozzanak meg saját hatáskörben a humán és a pénzügyi forrás függvényében.

[27] A műszaki szolgálatnak nem volt szolgálati felsőbbbsége, feladatot nem is határozott meg részükre a 2023. január 16-i rendelkezésben. A teljes adattartalmú, összesítő táblázat adataiból ez megállapítható, amelyet a 2023. január 17-i vezetői értekezleten megbeszéltek szerint tájékoztatás céljából küldött meg 2023. február 3-án a műszaki osztályvezetőknek.

[28] Az elsőfokú bíróság a bizonyítékok helyes, komplex értelmezését adta, amelyekből az állapítható meg, jogosult volt a forgalombiztonsággal kapcsolatos valamennyi körülmény, különösen a munkakörülmények és munkavégzéshez alkalmazott infrastruktúra felhasználó (nem műszaki) szempontú monitorozására, a forgalombiztonsági ellenőrzések koordinálására, és az állomásfőnökök által végzett ellenőrzések figyelemmel kísérésére, kontrollálására. A 2023. január 17-i vezetői értekezleten a felmérést a pályavasúti területi igazgató nem kifogásolta, az összesítő táblázat kizárólag a hibák helyét és rövid leírását, továbbá a műszaki szakszolgálatok által előre jelzett elhárítási időpontot tartalmazta, műszaki vizsgálatot nem. Az alperes és tanú tanú sem tudott konkrét példát felhozni arra, hogy a táblázat műszaki szakszolgálatokra vonatkozó feladatrendelést tartalmazott volna. Az elvégzett feladat a munkaköri feladata része volt, és hatáskör átlépés részéről nem történt.

A másodfokú bíróság döntése és jogi indokai

[29] A fellebbezés nem alapos.

[30] Az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg, a rendelkezésre álló bizonyítékokat helytállóan értékelte, mérlegeléséről megfelelően számot adott és érdemben is megalapozott döntést hozott. A másodfokú bíróság egyetértett az elsőfokú bíróság jogi indokolásában kifejtettekkel, a fellebbezésben foglaltakra a következőket emeli ki.

[31] A felperesnek területi forgalmi osztályvezető munkakörében a munkaköri leírása szerint feladata volt a 2. pont alapján a vonatforgalom és a pályavasúti szolgáltatások lebonyolításának felügyelete és ellenőrzése a kiadott utasítások és technológiák alapján. Feladatát képezte továbbá a 9. pont szerint a vonatforgalom folyamatos elemzése, a szolgáltatási színvonal minőségének biztosítása, a 10. pont szerint a forgalombiztonsági szakellenőrzések elvégzése, azok kiértékelése, a feltárt hiányosságok megszüntetésének elősegítése, követése és a beszámoltatás. A 14. pont előírta, hogy javaslatot tesz a fejlesztésre, beruházásokra, illetve karbantartásokra és a végrehajtás prioritásának meghatározására forgalmi szempontból. Ezen kívül a 22. pont szerint az ellenőrzési tevékenység során a munkavégzés megfelelő tárgyi feltételeinek vizsgálata is munkaköri feladatai közé tartozott. Elvárás volt a felperessel szemben a munkaköri leírás szerint a munkakör betöltéséhez

szükséges kompetenciaként - a viselkedési jellemzők felsorolásában rögzítve – a rendszerszemlélet és a problémamegoldó készség.

[32] Ezen munkaköri feladatok rendszerszemlélet szempontú megoldásának megfelelt a 2023. január 16-i vezetői értekezlet emlékeztetőjében rögzített, infrastrukturális státusz felülvizsgálataként megjelölt problémák felmérése, amely a pályával, a biztosítóberendezésekkel, felsővezeték hálózattal és az épületekkel volt kapcsolatban. A 2023. január 17-ei vezetői értekezlet jegyzőkönyve tartalmazza, hogy a cél a problémák megszüntetésével kapcsolatos intézkedések kezdeményezése, amely magában foglalja azt is, hogy valamennyi forgalmi csomóponti főnökség a működési körzetében felméri az állandó jellegű infrastrukturális problémákat és az illetékes főnökségvezetők részére írásban jelzi 2023. január 27-ig. Az elhangzottakat és annak írásban is rögzített tartalmát az értekezleten jelenlévő tanúl pályavasúti területi igazgató sem kifogásolta.

[33] Az 1.M.70.810/2024/7. számú felperesi válaszirathoz F/5. alatt csatolt táblázat részét képezi többek között az az adatszolgáltatás, hogy az adott probléma a műszaki szakszolgáltatnak mikor került lejelentésre. Ezek között fellelhetők a 2023. januári időpontnál jóval korábbi jelzések is, illetve olyanok is, amit a perbeli felméréskor jeleztek az érintett állomásfőnökségek területéről és tartalmazza, hogy ezek kapcsán milyen válasz érkezett az intézkedésre, összesítést képezve a megjelölt tárgykörben.

[34] A táblázatból megállapítható, hogy a felperes a tanúl által nem kifogásolt, a pályával, a biztosító berendezésekkel és felsővezeték hálózattal, épületekkel összefüggő problémák összesítésével kapcsolatos vállalását, kezdeményezését nem lépte túl. Az abban rögzített adatok helytálló értékelését adta az elsőfokú bíróság és a munkaköri feladatok, vonatkozó szabályzatok alapján helyesen vonta le azt a következtetést, hogy a felperes feladat- és hatáskörében járt el. Az alperes egyébként maga is azt állította a perben és a fellebbezésben is, hogy van feladata a forgalmi szakterületeknek az általuk bejelentett, de el nem hártott hibák menedzselésében. A tanúként meghallgatott tanúl nem tudta megjelölni, hogy az elkészített lista melyik része tartalmaz egyébként műszaki és nem forgalmi szempontú felmérést, és arra sem tudott nyilatkozni az alperes, hogy a konkrét feladat kapcsán mi minősül felperesi utasításadásnak a műszaki osztály felé.

[35] A másodfokú bíróság álláspontja szerint is – egyezően az elsőfokú ítéletben rögzítettekkel – az alperes által kifogásolt lista a forgalmi területet érintően felmért problémákat tartalmazza, azt, hogy az állomásfőnökök a műszaki osztály részéről milyen visszajelzést kaptak a hibák, problémák kijavítása, kijavíthatósága kapcsán. Emellett hangsúlyozottan utal arra a másodfokú bíróság, hogy a peradatok tanúsága és a felek nyilatkozata szerint is a forgalom és üzembiztonság, a zavartalan, az utasok és a munkavállalók biztonságát garantáló vasútüzem működtetéséhez a forgalmi és a műszaki szakterületnek elengedhetetlen volt az együttműködése. A felperesnek pedig munkaköri feladata volt egyébként is a karbantartásokra és forgalmi szempontból ezek prioritásának meghatározására vonatkozó javaslattétel, ehhez a fennálló hiányosságok táblázatos összefoglalója, a korábban rendelkezésre álló adatok aktualizálása nem minősült feladat- és

hatáskörön kívüli munkavégzésnek. Az ettől ellentétes, a munkaviszony megszüntetését követően az Mt. 81. § (1) bekezdése alapján kiállított munkáltatói értékelés valótlan ténymegállapítást tartalmazott, amit – az érintett körben – az Mt. 81. § (2) bekezdése alapján megalapozottan semmisített meg az elsőfokú bíróság.

[36] A fentiekre tekintettel a másodfokú bíróság az érdemben helyes elsőfokú ítéletet a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 383. § (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

Záró rendelkezések

[37] A pernyertes felperes a Pp. 81. §-a szerinti perköltség felszámítással nem élt, ezért a másodfokú bíróság a Pp. 81. és 82. §-a alapján mellőzte a határozathozatalt a perköltség körében.

[38] A pervesztes alperes a költségmentesség és a költségfeljegyzési jog polgári és közigazgatási bírósági eljárásban történő alkalmazásáról szóló 2017. évi CXXVIII. törvény 3. § (1) bekezdés d) pontja szerinti tárgyi költségfeljegyzési jog ellenére a fellebbezésével egyidejűleg előzetesen már megfizette az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény (Itv.) 39. § (3) bekezdés c) pontja és 46. § (1) bekezdése szerint számított fellebbezési illetéket. Erre figyelemmel további illetékfizetési kötelezettsége nem keletkezett, a másodfokú bíróságnak mindössze az illeték viselési kötelezettségre kellett megállapítást tennie.

Budapest, 2026. március 19.

dr. Orosz Andrea s.k.
s.k.

dr. Szalai Beatrix s.k.

dr. Laczó Adrienn Lilla

a tanács elnöke

előadó bíró

bíró