

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága a dr. Buzinkay Zoltánné által képviselt felperesnek dr. Lengyel Zsolt ügyvéd által képviselt alperes ellen elmaradt munkabér megfizetése és egyéb iránt a Kecskeméti Munkaügyi Bíróságnál 1.M.1579/2005. szám alatt megindított, és másodfokon a Bács-Kiskun Megyei Bíróság 3.Mf.21.767/2007/8. számú ítéletével jogerősen befejezett perében az említett számú jogerős határozat ellen a felperes és az alperes által előterjesztett felülvizsgálati kérelem folytán - tárgyaláson kívül - meghozta a következő

r é s z í t é l e t e t :

A Legfelsőbb Bíróság a Bács-Kiskun Megyei Bíróság 3.Mf.21.767/2007/8. számú ítéletét az elsőfokú bíróság ítéletét nem érintő részében nem érinti, abban a részében, amelyben helybenhagyta a munkaügyi bíróságnak a felperes délutáni és éjszakai műszakpótlék iránti keresetét elutasító rendelkezését, hatályában fenntartja. Ezt meghaladó részében a Kecskeméti Munkaügyi Bíróság 1.M.1579/2005/57. számú ítéletére is kiterjedően hatályon kívül helyezi és a felperes elmaradt munkabér és rendkívüli munkavégzés pótléka iránti kereseti kérelme tárgyában a munkaügyi bíróságot új eljárásra és új határozat hozatalára utasítja.

Kötelezi a felperest, hogy a hatályában fenntartott rész tekintetében tizenöt nap alatt fizessen meg az alperesnek 16.000 (tizenhatezer) forint + 4000 (négyezer) forint áfa együttes első, másodfokú és felülvizsgálati eljárási részki költséget. A hatályon kívül helyezett rész tekintetében a Legfelsőbb Bíróság a felek felülvizsgálati eljárási részki költséget egyenként 5000 (ötezer) forint + 1250 (ezerkettőszázötven) forint áfa összegben állapítja meg.

A felülvizsgálati eljárás illetékét az állam viseli.

I n d o k o l á s

A felperes 1991. szeptember 23-ától áll az alperessel munkaviszonyban, autóbuszvezető munkakörben. A munkaszerződése szerint munkavégzési helye az alperes ...i, 2006. július 1-től a ...i telephelye, munkavégzése során helyközi menetrend szerint

közlekedő autóbuszjáratokat vezetett Kiskunfélegyháza vonzaskörzetében.

A felperes a keresetében - különböző számítások alkalmazásával az érvényesített igény összezszerűségét vagylagosan meghatározva - 2004. január 1-jétől 2007. február 28-ig terjedő időre elmaradt munkabér és a teljesített rendkívüli munkavégzés pótléka, 2002. július 1-jétől 2007. február 28-ig 46.847 forint délutáni és 2004. május 1-jétől 2007. február 28-ig 9.291 forint éjszakai műszakpótlék, valamint kamatok megfizetésére kérte kötelezni az alperest.

A Kecskeméti Munkaügyi Bíróság 1.M.1579/2005/57. számú ítéletével kötelezte az alperest, hogy tizenöt napon belül fizessen meg a felperesnek 572.415 forint munkabért, valamint 253.799 forint túlórapótlékot és ezen összegek után 2005. december 3-ától a kifizetésig járó törvényes kamatát, valamint 144.000 forint perköltséget. Ezt meghaladóan a felperes keresetét elutasította.

A megállapított tényállás szerint a felperes a munkaköre szerint 50 km vonalhosszat meg nem haladó menettávolságon közlekedő helyközi autóbuszvezető. A munkáját a fordabeosztások szerint vezénylés alapján végzi, 2 havi munkaidőkeretben. A felperes az alperes beosztása alapján a 15-ös, a 16-os és 17-es, 2006. július 1-től (átszámozás folytán) a 127-es, 128-as, 129-es fordákat teljesíti. Nem volt a perben vitatott, hogy a felperes minden hónapban előre, napokra lebontva megkapta, hogy mely fordákat kell teljesítenie. A fordákból is kitűnően a járatok között különböző időtartamú (10-20 perces, illetve ezt meghaladó tartamban, esetenként egy órát meghaladó tartamban is) a menetrendbe beépített várakozási idők (kiállási idők) vannak. Az autóbuszvezető munkaköri feladatai közé ugyanakkor nemcsak az autóbusz vezetése tartozik, hanem egyéb feladatok ellátása is, így az utas kiszolgálás, különböző adminisztráció, napi karbantartás, a gépjármű napi takarítása, a napi bevétel elszámolása, a gépjármű előkészítése és átadása stb.

Az alperes 2004. április 30-áig a közúti közlekedési alágazatban megkötött kollektív szerződés (ÁKSZ) alapján munkaidőként ismerte el a szolgálatban töltött időt, ezen belül a járatok közötti idő legalább felét. Az alperes 2004. május 1-jétől a kollektív szerződés alapján munkaidőként ismerte el és számolta el a vezetési időt, valamint a fordákban ténylegesen előírt, ennek hiányában a kollektív szerződésben az egyéb feladatok elvégzésére napi átalányidőben meghatározott minimum mértékeket, így a jármű előkészítésére és átadására fordított időt (kétszer 15 percet), az utas kiszolgálásra fordított időt (járatonként 5 percet), utasok ki- és beszállására fordított időt (az induló állomáson és a végállomáson járatonként 10 percet), a napi bevétel elszámolásra fordított időt (tételen elszámolás esetén 15 percet, egyéb

elszámolás esetén 5 percet), a gépjármű napi karbantartási feladataira fordított időt (15 percet), valamint a járatok közötti teljes időt abban az esetben, ha tartalék szolgálatot rendelt el. A járatok közötti idő egy részét az alperes rendelkezésre állási időnek minősítette, és arra kifizetette a kollektív szerződés szerint a munkabér 50 százalékát, de a járatok közötti idő nagyobb hányadát (mint munkavégzésre elő nem írt kiállási időt) munkaidőként nem számolta el, és arra munkabért sem fizet. A felperes erre a körülményre alapította az elmaradt munkabér iránti igényét.

A délutáni és éjszakai műszakpótlék iránti kereseti kérelme körében a felperes arra hivatkozott, hogy a 17-es fordát váltásos több műszakban látta el.

A munkaügyi bíróság a lefolytatott bizonyítás eredményeként azt állapította meg, hogy a fordák szerinti azon időszakokban, amikor a felperes az autóbust nem vezette, akkor is munkát végzett, hiszen a kiállási idők nem olyan időszakok, amikor az idejével szabadon gazdálkodott és bármit megtehetett. Ezekben az időszakokban ugyanis nem volt lehetősége a felperesnek, hogy a munkavégzése helyétől eltávozzon, az általa vezetett gépjárművet otthagyja, azért sem, mert a felperes az általa vezetett gépjármű épségéért is felelt, valamint a vonaljegyeket, illetve a bevételt illetően elszámolási kötelezettséggel tartozott, a bevételt nem hagyhatta őrizetlenül a gépjárműben. Ezért a munkaügyi bíróság arra a jogi következtetésre jutott, hogy az Mt. 117. § (1) bekezdés a) pontja alkalmazásával a felperes munkaideje a munkavégzésre előírt idő kezdetétől annak befejezéséig tartó időtartam, amibe be kell számítani a munkavégzéshez kapcsolódó előkészítő és befejező tevékenység időtartamát. Ezért a perbeli kiegészített igazságügyi könyvszakértői bizonyítás alapján a munkaügyi bíróság megalapozottnak találta a felperes elmaradt munkabér iránti kereseti kérelmét 6248 órára az érvényesített időszakban irányadó órabérekkel számolva, és ebből következően - az alkalmazott munkaidőkeret szerinti óraszám túllépése miatt - megállapította a felperes által teljesített rendkívüli munkavégzés ellenértékét is.

A munkaügyi bíróság a felperes délutáni és éjszakai műszakpótlék, valamint kiküldetési díj iránti kereseti kérelmét megalapozatlannak találta. E körben kiemelte, hogy a felperes által teljesített 17/2-es fordában nem volt megállapítható a felperesi igényt megalapozó rendszeresség, valamint az, hogy a munkavállalók egymást váltották. Ugyanis kivétel nélkül több óra telt el az egyik munkavállaló munkavégzésének befejezése és a másik munkavállaló munkakezdése között, így a műszak átadása és átvétele sem valósult meg.

A munkaügyi bíróság ítélete ellen mindkét fél fellebbezést terjesztett elő.

A Bács-Kiskun Megyei Bíróság 3.Mf.21.767/2007/8. számú ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét a megfellebbezett részében helybenhagyta azzal, hogy az elsőfokú ítélet szerint fizetendő szakértői költséget az alperes köteles megfizetni.

A másodfokú bíróság egyetértett a munkaügyi bíróság érdemi döntésével, de annak indokolását módosította, illetve kiegészítette. Ennek keretében kiemelte, hogy a felperes az elmaradt munkabér és túlórapótlék iránti igényét 2004. január 1-jétől 2007. február 28-ig terjedő időszakra érvényesítette, e kereseti kérelem vonatkozásában azonban a jogi szabályozás eltérő a 2004. január 1-jétől 2004. április 30-ig, és a 2004. május 1-jétől 2007. február 28-ig terjedő időszak tekintetében.

A 2004. január 1. napjától 2004. április 30-ig terjedő időszakot illetően a jogerős ítélet kifejtette, hogy az Mt. 117/A. § (3) bekezdésében meghatározott, a felperes munkavégzésére vonatkozó szakmai szabály a munkaidőre és a pihenőidőre nem tartalmazott eltérő rendelkezéseket, a kollektív szerződés pedig az Mt. 117/A. § (1) bekezdés b) pontja alapján eltérést a Munka Törvénykönyve rendelkezéseitől csak a napi munkaidő korlátozására (119. § (3) bekezdés), a munkaközi szünetre (122. §), a napi pihenőidőre (123. §), a heti pihenőnapra, illetve pihenőidőre, a vasárnapi és a munkaszüneti napon történő munkavégzésre (124-125. §), valamint a rendkívüli munkavégzés éves mértékére (127. § (4) bekezdés) vonatkozó rendelkezések tekintetében, illetve az itt szabályozott mértékig a megállapított munkaidőkeretet illetően engedett. Ebből következően a jogerős ítélet szerint a munkaidőt az Mt. 117. § (1) bekezdés a) pontja alapján kell meghatározni, és miután a közlekedési alágazatban megkötött 2004. április 30-ig hatályos kollektív szerződés (ÁKSZ) forgalmi utazó munkavállalók munkaidejére és pihenőidejére vonatkozó szakmai szabály hiányában az Mt. 117. § (1) bekezdés a) pontja szerinti munkaidő meghatározástól az Mt. 13. § (2) és (3) bekezdéseiből következően a munkavállaló hátrányára nem térhetett el, ezért a másodfokú bíróság megállapította, hogy az ÁKSZ munkaidőre vonatkozó rendelkezései az Mt. 13. § (4) bekezdése alapján semmisek. Következésképpen a 2004. január 1-jétől 2004. április 30-ig terjedő időszakra - mivel kollektív szerződés vagy a felek megállapodása hiányában az Mt. 120. § (2) bekezdésében meghatározott osztott munkaidő nem volt alkalmazható - munkaidőként kell figyelembe venni és elszámolni a felperes vonatkozásában a munkavégzésre előírt idő kezdetétől, annak befejezéséig tartó időtartamot, és ide tartoznak a járatok közötti ún. kiállási idők is.

A 2004. május 1-jétől 2007. február 28-ig előterjesztett elmaradt munkabér iránti kereseti kérelmet illetően a másodfokú bíróság a közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek

munkaidejének tervezéséről szóló az Európai Parlament és Tanács 2002. március 11-ei 2002/15/EK irányelvére utalt, továbbá arra, hogy az EK irányelvben foglaltakkal azonos tartalmúak az Mt. 117/A. § (3) bekezdésének felhatalmazása alapján született, az utazó munkavállalók munkaidejét szabályozó, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 2005. március 23-ától hatályos rendelkezései, a „munkaidő” és a „rendelkezésre állási idő” törvényi fogalma. Miután az ÁKSZ-t és a helyi kollektív szerződést 2005. március 23-át, a kötelező jogi szabályozást megelőzően 2004. május 1-től kezdődő hatállyal már „a vonatkozó irányelvek előírásai alapján” módosították, ezért annak munkaidőre és a rendelkezésre állási időre vonatkozó meghatározásait „az irányelvek fényében kell értelmezni, és ez alapján kell eldönteni, hogy a járatok közötti idő munkaidőnek vagy rendelkezésre állási időnek minősül-e.” Az ÁKSZ szerint a rendelkezésre állási időre (a kiállási időre) vonatkozó szabályokat a munkahelyi kollektív szerződésben kellett meghatározni, azonban az alperes kollektív szerződése sem a rendelkezésre állás elrendelésére, sem annak feltételeire szabályozást nem tartalmazott, az a rendelkezése pedig, hogy a rendelkezésre állási idő nem minősül munkaidőnek, az ÁKSZ előírását is sérti, mely szerint a rendelkezésre állási idő egy részét munkaidőnek kell elismerni.

Ilyen szabályozás mellett pedig a jogerős ítélet szerint nem állapítható meg, hogy a járatok közötti idő egy részét milyen szempontok alapján minősítette a munkáltató rendelkezésre állási időnek, avagy kiállási időnek. Az alperes a rendelkezésre állást az 1988. évi I. törvény 18/E. § (3) bekezdése szerint nem rendelte el, ezért az ez okból sem vehető figyelembe. Mindezeket értékelve arra vont le következtetést a másodfokú bíróság, hogy az alperes által rendelkezésre állási időként meghatározott és ekként díjazott időszakokat is munkaidőnek kell tekinteni.

Egyetértett a másodfokú bíróság a munkaügyi bíróságnak azon ténymegállapításával, miszerint a felperesnek nem volt lehetősége a munkahelye elhagyására. Nem fogadta el az alperes arra vonatkozó érvelését, mely szerint a 3820/85/EGK rendeletben foglaltakból az következik, hogy az egy óra, vagy az ezt meghaladó járatok közötti időt pihenőidőként kell elszámolni, mert az ÁKSZ az 50 km vonalhosszat meg nem haladó belföldi személyszállítás forgalmi utazó munkaköreiben foglalkoztatottakra az osztott napi pihenőidő alkalmazását kizárja. Ezért a másodfokú bíróság jogi álláspontja szerint a fordákban meghatározott járatok közötti valamennyi időt munkaidőnek kell tekinteni, és ekként kell elszámolni.

A másodfokú bíróság egyetértett a munkaügyi bíróság érvelésével, miszerint a többműszakos munkarend alkalmazásának feltételei a vezénylés alapján egyenlőtlen munkaidő beosztásban foglalkoztatott autóbuszvezető felperes tekintetében nem állapíthatók meg.

A jogerős ítélet ellen mindkét fél felülvizsgálati kérelmet nyújtott be.

A felperes a felülvizsgálati kérelmében a jogerős ítéletnek részben történő „megváltoztatását”, délutáni és éjszakai műszakpótlék iránti kereseti kérelmének helyt adó döntés meghozatalát kérte. Álláspontja szerint a jogerős ítélet sérti az Mt. 117. § (1) bekezdés e) pontjában, az Mt. 105. §-ában foglaltakat, illetve tévesen jogszabálysértő módon értelmezi a változó munkavégzési helyen való foglalkoztatás szabályairól szóló Mt. 76/C. §-át. Érvelése szerint az Mt. nem tartalmaz olyan megszorító feltételt, hogy egyenlőtlen munkaidő beosztás mellett dolgozó munkavállalókat nem lehet többműszakos munkarendben foglalkoztatni. Amennyiben teljesülnek a törvényi feltételek, tehát az, hogy a munkavállalók rendszeresen, egymást váltva, azonos tevékenységet végeznek, és a munkáltató üzemelési ideje meghaladja a munkavállalók teljes munkaidejét, a többműszakos munkarendet meg kell állapítani. Az általa teljesített 17-es fordá ilyen volt, két részre 17/1-es és 17/2-es fordára lett szétszedve, az alperes meghatározott időszakban fizetett is részére délutáni műszakpótlékot. A felperesi érvelés arra is vonatkozott, hogy az Mt. nem tartalmaz arra feltételt, hogy a váltás azonnal történjen meg, a munka jellege miatt ez adott esetben nem is valósulhatott meg az alperesnél, hiszen a járatok indulását a menetrend határozza meg.

A felperes felülvizsgálati ellenkérelmében a jogerős ítélet ezt meghaladó részének hatályában való fenntartását kérte.

Az alperes a felülvizsgálati kérelmében a jogerős ítélet megváltoztatását és a felperes keresetének teljes körben történő elutasítását kérte.

Az alperes a Pp. 206. §-ában foglaltak megsértésére hivatkozott, sérelmezte a tényállás megállapítását abban a körben, hogy a felperes a járatok közötti, az alperes által nem fizetett időszakokat munkavégzéssel töltötte. Érvelése szerint ez a megállapítás a bizonyítás adataival, a tanúk vallomásaival, de még a felperes előadásával is ellentétben áll, és iratellenes az a megállapítás is, mely szerint a kiállási időszakokban az autóbust a felperes nem hagyhatta el, mert azt őriznie kellett, ezért az eljáró bíróságok az Mt. 141. §, 142. §, illetve 103. §-ban írtakkal szemben a felperesnek munkabért ítéltek meg olyan időszakokra, amikor a felperes bizonyítottan nem végzett munkát, és nem is kellett munkát végeznie.

Az alperes a 2004. január 1-jétől 2004. április 30-ig terjedő időszak tekintetében arra hivatkozott, hogy az ÁKSZ 12. cikk 4. pontja és a 11. cikk 5. pontja biztosította az osztott napi

munkaidő alkalmazási lehetőségét, ami tartalmilag azt jelentette, hogy osztott napi munkaidő esetén a járatok közötti időben a munkavállaló részére nem járt díjazás. Ezért az alperes vitatta a jogerős ítéletnek az ÁKSZ munkaidőre vonatkozó rendelkezésének semmisségével összefüggő érvelését. Az alperesi álláspont szerint az ÁKSZ 10. cikkében írt munkaidő szabályok a munkavállalókra kedvezőbb feltételeket állapítottak meg, mert osztott napi munkaidős kollektív szerződéses szabályok alkalmazása esetén a köztes, a munkavégzéssel nem töltött időkre a munkavállalóknak a törvény alapján semmilyen juttatást nem kellett volna fizetnie, ezzel szemben a 10. cikk előírásai alapján a munkavégzéssel nem töltött idők felére munkabért fizetett.

A 2004. május 1-jétől 2006. december 31-ig terjedő időszak tekintetében az alperes arra hivatkozott, hogy a jogerős ítélet tévesen alkalmazta a 2002/15/EK irányelvet, az Mt. 117/A. § (3) bekezdésében és a szakmai jogszabályként szereplő 1988. évi I. törvény 18/A. §-ban és 18/B. §-ban írtakat. Hangsúlyozta, hogy ezen irányelv 3. cikk a) pontja és a törvény 18/B. ab) pontja szerint a be és kirakodásra történő várakozás ideje csak akkor számít munkaidőnek, ha ennek időtartama előzetesen nem volt meghatározva, ugyanakkor a munkáltató a fordákban előre meghatározta a munkavállaló részére azt, hogy percre pontosan a járatok között mikor nem kell munkát végeznie. Az alperes a 2004. május 1-jétől kezdődő időszakot illetően azzal is érvelt, hogy mind az ÁKSZ, mind a KSZ részletesen szabályozta, hogy mely időtartamokat lehet az autóbuszvezetőknél munkaidőként elszámolni, amiből álláspontja szerint az következik, hogy a járatok közti, a meghatározott munkaidő elemeken túli kiállási idők nem minősülnek munkaidőnek, „tartalmilag” így ezen szabályozás osztott munkaidős megállapodásnak minősül.

Az alperes azt is sérelmezte, hogy a jogerős ítélet figyelmen kívül hagyta a 3820/85/EGK rendelet pihenőidőre vonatkozó rendelkezését, továbbá jogszabálysértően állapították meg az eljáró bíróságok, hogy a felperes 50 km vonalhosszt meg nem haladó menettávolságon közlekedő helyközi autóbuszvezető, mert a fellebbezéséhez csatolt kimutatás szerint a felperes valamennyi fordában végzett 50 km feletti menetrend szerinti, illetve nem menetrend szerinti tevékenységet is.

Az alperes végül azt panaszolta, hogy az eljáró bíróságok a 2004. május 1-jét követő időszakra a köztes időknek rendelkezésre állási időként való elszámolására sem találtak lehetőséget. Álláspontja szerint a KSZ-ben rögzítettek 2005. március 23-ig összhangban voltak a 2002/15/EK rendelet 3. cikk b) pontjában írt készenléti idő fogalmával, ezt követően pedig megfeleltek az 1988. évi I. törvény 18/B. § b) pontjában foglaltaknak. Ezért a KSZ-ben további szabályozásra az alperesi álláspont szerint nem volt szükség.

Miután a fordákban az alperes meghatározta azt az időszakot, amikor munkát kell végezni a munkavállalónak, ezzel meghatározta azt is, hogy mely időszakok azok, amikor nem kell munkát végezni, és az alperes szerint ez önmagában elegendő munkáltatói intézkedés volt ahhoz, hogy a köztes időszakokat rendelkezésre állási időnek lehessen tekinteni.

A Legfelsőbb Bíróság a felülvizsgálati kérelmeket a Pp. 274. § (1) bekezdése alapján tárgyaláson kívül bírálta el.

A felperes felülvizsgálati kérelme alaptalan, míg az alperes felülvizsgálati kérelme a következők szerint alapos.

I.

A jogerős ítéletnek helytálló és jogszerű a jogi következtetése a délutáni és az éjszakai műszakpótlék iránti felperesi kereset elutasítása körében.

A felperes többműszakos munkarendre meghatározott időszakban csak meghatározott fordá (17-es) tekintetében hivatkozott. A keresettel érvényesített időszakon belül egyébként a 2004. december 1-jén kelt munkaköri leírása azt rögzítette, hogy egy műszakban és vezénylés alapján dolgozik. A kimutatásokból kitűnően nem vitásan a 17-es fordát naponként két munkavállaló teljesítette, de a munkaügyi bíróság nem alaptalanul állapította meg, hogy az egyik munkavállaló munkavégzése és a másik munkavállaló munkakezdete között több óra is eltelt, valamint a felperesi kimutatásból is kitűnik, hogy a 17-es fordát hónapokig a beosztása szerint esetenként csak a délutáni, vagy csak az éjszakai munkaidőre esően teljesítette. Mindezekből követően egymagában azon körülmény, hogy a munkavállalók egy-egy napon belül esetenként meghatározott járatot illetően egymást váltva végezték azonos tevékenységüket, még nem alapozza meg a műszakpótlékra való jogosultságot, mert hiányzott a műszakbeosztás rendszeres változása.

II.

Az irányadó jogerős ítéleti tényállás szerint az alperes a felperest autóbuszvezető munkakörben fordabeosztások szerint vezénylés alapján két havi munkaidőkeretben egyenlőtlen munkaidő beosztásban foglalkoztatta.

Az alperesi kollektív szerződés 2003. április 9-e óta nem szabályozta az osztott munkaidőt, ilyen megállapodást a felek sem kötöttek, ezért osztott munkaidőre vonatkozó megállapodás hiányában az Mt. 120. § (2) bekezdése feltételei fennállására az alperes alaptalanul hivatkozott. Ebben a körben az eljáró bíróságok jogi álláspontja helyes volt.

A felperes minden hónapban előre, napokra lebontva megkapta, hogy mely fordákat (útvonalakat) kell teljesítenie, és a fordabeosztások szerinti vezénylés tartalmazta a napi munkavégzés minden adatát: a munkarend szerinti autóbusz vezetési konkrét adatokat (menetrend adatai), a vezetési időn kívüli tevékenységekre fordítandó átalányidők adatait (jármű napi karbantartása, utas kiszolgálás, bevétel elszámolás, gépjármű előkészítés és átadás). Nem volt vitatott, hogy az alperes a vezénylések alapján a vezetésre fordított időket és az ÁKSZ alapján országosan egységes mérések alapján meghatározott egyéb munkavégzési átalányidőket teljes munkabérrel a felperes részére megfizette.

A felek között a perben vita tárgyát képezte az egyéb munkavégzésekre fordított idők hossza, és az ún. kiállási idők (rendelkezésre állási idők) minősítése, mivel ez utóbbi időkre az alperes azon az alapon, hogy ezek nem minősülnek az Mt. 117. § (1) bekezdés a) pontja szerinti munkaidőnek, semmilyen díjazást nem fizetett.

Az autóbuszvezetők - így a felperes is - nem vitatottan a vezetési tevékenységen felül kötelesek voltak a munkaköri leírásuk szerint olyan egyéb tevékenységek elvégzésére, amely a belföldi menetrend szerint személyszállítást végző munkavállaló munkaköri kötelezettsége. E feladatok (utas kiszolgálás, jármű karbantartás stb.) a forgalomtól, és egyéb, a tevékenység jellegéből adódó körülményektől függően eltérő időtartamban végezhetők, ezért a per adatai szerint az ÁKSZ a szakszervezetekkel együtt a szakmai kívánalmak alapján meghatározta az egyéb tevékenységek átalányidejét, ezt az alperesi KSZ is átvette. A munkáltatók és a szakszervezetek által elfogadott átlagos számítással szemben a felperest terhelte a bizonyítás, hogy rendszeresen lényegesen eltérő az egyéb munkatevékenységekre fordított ideje (Pp., 164. § (1) bekezdés). A per adatai ezt a felperesi kereseti állítást nem támasztották alá, az eljáró bíróságok erre vonatkozó megállapításokat hitelt érdemlő bizonyítékok nélkül tettek az ÁKSZ és a KSZ szakmai alapon nyugvó meghatározásai ellenében. A felperes eszerint a járatonként számított átalányidők utáni díjazást megkapta, és ez átalánként megfelelt az elvégzett munkának.

Az előbbiekből következően, minthogy a vezénylésekben a vezetési idők, valamint az egyéb tevékenységek átalány ideje törvénysértés nélkül meghatározásra került, és a felek osztott munkaidőben nem állapodtak meg, a továbbiakban abban a jogkérdésben kellett állást foglalni, hogy a menetrend szerinti járatok közötti további időre jár-e a felperesnek díjazás. Ezt az időt a perben kiállási időnek (két járat közötti várakozási időnek) vagy rendelkezésre állási időnek nevezték meg a felek, figyelemmel az ÁKSZ és a KSZ

meghatározásaira. E jogkérdés eldöntéséhez arra kellett választ adni, hogy a kiállási idő munkaidőnek minősült-e.

Az eljárás bíróságok a járatok közötti kiállási időket az Mt. 117. § (1) bekezdés a) pontja, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvénynek az utazó munkavállalók munkaidejére vonatkozó rendelkezései és a munkaidőre vonatkozó közösségi irányelvek alapján (melyeket álláspontjuk szerint az Európai Unióba belépéstől alkalmazni kellett) munkaidőnek minősítették, és eszerinti díjazást (elmaradt munkabért és túlmunkavégzési pótlékot) állapítottak meg. Az eljárás bíróságok ezen álláspontja megalapozatlan, és a jogszabályok téves értelmezésén alapul.

Mindenek előtt megállapítható, hogy a közösségi irányelv a tagállamra ró kötelezettséget, hogy annak előírásait beépítse a hazai jogrendszerbe, meghatározott szűk kivételtől eltekintve a nemzeti bíróságok előtt azokra közvetlenül nem lehet hivatkozni.

A járatok közötti kiállási idő illetve rendelkezésre állási idő az előre közölt havi vezénylésekből (fordákból) egyértelműen megállapítható volt, így az eljárás bíróságok alaptalanul hiányolták a kiállási idő külön, ilyenként való elrendelését.

A felperes az elmaradt munkabér és túlmunkavégzés pótléka iránti igényét 2004. január 1-től 2006. december 31-ig terjedő időre érvényesítette, és ezen időszakon belül eltérő volt az irányadó jogi szabályozás a járatok közötti kiállási időket illetően.

A 2004. január 1-étől 2004. április 30-áig terjedő időre a másodfokú bíróság az Mt. 117. § (1) bekezdés a) pontjára hivatkozva minősítette munkaidőnek a kiállási időket, mivel álláspontja szerint az Mt. 117/A. § (1) bekezdésében és (3) bekezdésében meghatározott eltérések nem álltak fenn. A másodfokú bíróság azonban figyelmen kívül hagyta az Mt. 117. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározottakat, miszerint munkaidőnek a munkavégzésre előírt idő minősülhet, márpedig a perbeli kiállási időkre nem volt munkavégzés előírva, az alperes felülvizsgálati kérelme e körben alapos és helytállóan hivatkozott a felperes állítását cáfoló tanú nyilatkozatára. Önmagában az a körülmény, hogy a felperes - saját választása szerint - a két járat közötti időben az autóbust esetlegesen nem hagyta el, és mintegy készenlétben állt a következő járat megkezdésére, a kiállási időt nem minősíti munkaidőnek. Nem vitatott peradat, hogy ezen időtartamra az alperes 50 százalékot mértékű bért fizetett, ami meghaladta a tartalma szerint a nem a munkavállaló által meghatározott helyen, és a munkáltató által meghatározott ideig történő rendelkezésre állásra vonatkozó díjazás 40 százalékos mértékét (Mt. 129. § (1) bekezdés, 148. § (1) bekezdés). A perbeli időszakban az autóbuszvezető felperes munkavégzéssel nem töltött kiállási (rendelkezésre állási) idejére

adott díjazás eszerint nem volt ellentétes az ekkor irányadó törvényi rendelkezésekkel, a felperes ezen időszakra vonatkozó keresete megalapozatlan volt.

Az előbbi időszaktól meg kell különböztetni a 2004. május 1-étől 2005. március 22-ig terjedő, majd a 2005. március 23-ától kezdődő időszakot, mivel ekkortól került sor az utazó munkavállalók munkaidejére vonatkozó 3820/85/EGK rendelet (és az ehhez kapcsolódó, az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve) alapján a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosítására, kiegészítésére (18/A - J. §-ok).

A 2004. május 1-től 2005. március 22-ig terjedő időszakban - változatlan tényállás mellett - a kiállási idők díjazására vonatkozó felperesi keresetet a közösségi jogszabályként minden tagállamban kötelezően és közvetlenül alkalmazandó 3820/85/EGK rendelet (figyelemmel az ezt kiegészítő 2002/15/EK irányelvre is) és az Mt. szabályai alapján kellett elbírálni. Megjegyzendő, hogy a hivatkozott EGK rendelet és az ahhoz kapcsolódó irányelv - ágazati jellegük alapján - elsőbbséget élveztek a munkaidő szervezés egyes szempontjairól szóló 93/104/EK tanácsi irányelvvel szemben, ezért ez utóbbi irányelvre és az ezen alapuló, az Európai Bíróság több határozatára a felperes alaptalanul hivatkozott.

Az EGK rendelet 4. cikk 3. pontja szerint e rendelet hatálya nem terjedt ki a menetrend szerinti személyszállításra használt azon járművekre, amelyeknek menetrend szerinti útvonala az 50 kilométert nem haladja meg. (A 2002/15/EK irányelv hatálya is az EGK rendelet hatálya alá tartozó munkavállalókra vonatkozott).

Az EGK rendeletet és a hozzá kapcsolódó irányelvet Magyarországnak 2005. március 23-áig kellett a hazai jogrendszerbe illesztenie, amelyre az 1988. évi I. törvénynek az utazók munkaidejére vonatkozó 18/A-J. §-ai beiktatásával kerül sor, ezért a 2005. március 23-ától kezdődő időszakra vonatkozó felperesi igényt már az 1988. évi I. törvény 18/A. A.-J. §-ai és az Mt. figyelembevételével kellett elbírálni.

Az 1988. évi I. törvény 18/A. § (1) bekezdése előírta, hogy az Mt.-t e törvényben meghatározott eltérésekkel a közúti szállításban közreműködő azon személyek tekintetében kell alkalmazni, akik a 3820/85/EGK rendelet hatálya alá tartozó munkát végeznek.

Az előbbiekből következően a 2004. május 1-től 2005. március 22-ig, majd az ezt követő időszakra is a felperes igényét - noha más-más jogszabályra hivatkozva - annak alapján lehet elbírálni, hogy az általa vezetett járatok menetrend szerinti útvonala az 50 kilométert meghaladja-e. Ha nem haladja meg, a felperes munkaidejére az Mt. szabályait, amennyiben meghaladja, úgy az Mt.-t

az 1988. évi I. törvényben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni. Ha a felperes a reá irányadó munkaidőkeret időtartama alatt a közösségi jogszabály (EGK rendelet) hatálya alá tartozó munkát (50 km feletti járatvezetést) is végez, e munkavégzésére az 1988. évi I. törvény rendelkezései és az Mt., a többi (50 km-t el nem érő menetrendszerinti járatok végzett) munkára csak az Mt. rendelkezéseit kell alkalmazni (1988. évi I. törvény 18/A. § (2)-(3) bekezdések).

A perben a 2004. május 1-jét követő időszakra érvényesített igény tekintetében mindenekelőtt abban a kérdésben kellett dönten, hogy ebben az időszakban a felperes 50 km vonalhosszat meghaladó, vagy 50 km vonalhosszat meg nem haladó menetrend szerint közlekedő autóbust vezetett-e. Ennek meghatározása azért lényeges, mert eltérő a jogi szabályozás, melyet az eljáró bíróságok nem észleltek. Jóllehet egyezően állapították meg, miszerint a felperes a munkaköre szerint 50 km vonalhosszat meg nem haladó menettávolságon közlekedő helyközi autóbuszvezető, de nem adták indokát annak, hogy a felek egymással ellentétes nyilatkozatai és adatok ellenére megállapításukat mire alapozzák, érdemi döntésüket ugyanakkor - többek között - az Európai Parlament és Tanács 2002. március 11-ei 2002/15/EK irányelvben foglaltakkal és a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény perbeli időszakban hatályos rendelkezéseivel indokolták, melyek olyan autóbuszvezető tekintetében, aki 50 kilométer vonalhosszat meg nem haladó menetrend szerint közlekedő járművet vezet, nem alkalmazhatók. Ezért a jogerős ítélet e körben ellentmondásos és jogsértő.

A megismételt eljárásban értelmezni szükséges az Európai Tanács 3820/85/EGK rendeletének 4. cikk 3. pontjában foglaltakat a perbeli munkavégzéshez képest. Eszerint a rendelet hatálya nem terjed ki a menetrend szerinti személyszállításra használt járművekre, amelyeknek „menetrend szerinti útvonala az 50 kilométert nem haladja meg”. Ez alapján szükséges vizsgálni, hogy az ÁKSZ 11. cikkében foglalt „50 kilométer vonalhosszat meghaladó”, illetve a 12. cikk szerinti „50 kilométer vonalhosszat meg nem haladó” megkülönböztetés milyen ismérveken alapul, és a felperes tekintetében melyik időszakban melyik az irányadó. A menetrend szerinti útvonal fogalmának értelmezését illetően (melyhez képest az 50 km alatti vagy feletti mérték elbírálható) a felek között vita volt, de ebben a körben nem került sor bírósági állásfoglalásra, megállapíthatóan az eljáró bíróságok ezt az alapkérdést szakmai szempontból nem vizsgálták. A vonalhossz illetve a járáthossz fogalmát a felek eltérően értelmezték.

Abban az esetben, ha a bíróság azt állapítja meg, hogy a felperes által vezetett autóbusz menetrend szerinti útvonala az 50 kilométert nem haladja meg, a per tárgyát képező teljes időszakban azonos jogi szabályozás irányadó. Ez esetben ugyanis a felperes nem

tartozik tagállamban kötelezően és közvetlenül alkalmazandó a 3820/85/EGK rendelet hatálya alá.

Az 1988. évi I. törvény az utazó munkavállalók munkaidejére vonatkozó előírások között csak 2008. január 1-jétől kezdődő hatállyal tartalmaz rendelkezést az 50 kilométer távolságot meg nem haladó járáthosszon menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző gépjármű vezetőjének munkabeosztására (18/K. §).

Az előbbiekből következően a per tárgyát képező időszakban az esetben, ha a felperes által vezetett jármű útvonala az 50 kilométert nem haladja meg, az elmaradt munkabér iránti igényét az Mt. rendelkezései alkalmazásával kell elbírálni, vizsgálva, hogy az ÁKSZ és a KSZ előírásai annak megfeleltek-e.

Az EGK rendelet illetve az 1988. évi I. törvény 18/A. § (1) bekezdése szerint minősülő munkavégzés esetén a perbeli kiállási idők (figyelemmel az EGK rendeletet kiegészítő 2002/15/EK irányelvre: 2. cikk (4) bekezdés) rendelkezésre állási időnek minősülnek (1988. évi I. törvény 18/B. § b) pont), míg az EGK rendelet illetve az 1988. évi I. törvény hatály alá nem tartozó munkavégzés esetén a kiállási időket az Mt. 129. § (1) bekezdése és a 148. § (1) bekezdése alkalmazásával kell elbírálni, hasonlóan, mint a 2004. január 1. - április 30. közötti időszakban. A perben eddig felmerült adatok szerint - bár erre az eljárás bíróságok tényállást nem állapítottak meg - az egyes járatok között eltérő hosszúságú idők merültek fel a néhány perces várakozási időtől a hosszabb, egy órát meghaladó vagy annál hosszabb egybefüggő időtartamig. Annak bírói mérlegelésénél, hogy ezek közül melyek minősíthetők tartalmuk és rendeltetésük szerint a munkaidőt megszakító kiállási, illetve rendelkezésre állási időként, arra kell figyelemmel lenni, és ezen időket úgy kell meghatározni, hogy a vezetési és pihenőidők mértéke, aránya a gépjármű vezetőjének biztonságos vezetésre alkalmas állapotát folyamatosan biztosítsa.

Annak meghatározása, hogy mely rövidebb időtartamok minősülhetnek ilyen vezetési szünetnek, és mely (hosszabb) időtartamok kiállási, rendelkezésre állási időnek, szakmai szempontok figyelembevételével lehetséges.

A kifejtettekre tekintettel a Legfelsőbb Bíróság a Bács-Kiskun Megyei Bíróság 3.Mf.21.767/2007/8. számú ítéletét az elsőfokú bíróság ítéletét nem érintő részében nem érinti, abban a részében, amelyben helybenhagyta a munkaügyi bíróságnak a felperes délutáni és éjszakai műszakpótlék iránti keresetét elutasító rendelkezését, hatályában fenntartotta. Ezt meghaladó részében a Kecskeméti Munkaügyi Bíróság 1.M.1579/2005/57. számú ítéletére is kiterjedően

hatályon kívül helyezte és a felperes elmaradt munkabér és rendkívüli munkavégzés pótléka iránti kereseti kérelme tárgyában a munkaügyi bíróságot új eljárásra és új határozat hozatalára utasította.

A hatályában fenntartott rész tekintetében a Pp. 81. § (1) bekezdése szerint kötelezte a felperest együttes első, másod és felülvizsgálati eljárási részköltség megfizetésére. A hatályon kívül helyezett rész tekintetében a felek felülvizsgálati eljárási részköltségét csupán megállapította azzal, hogy annak viselése felől az új határozatot hozó bíróság dönt.

A 6/1986.(VI.26.) IM rendelet 14. §-a értelmében a hatályában fenntartott rész tekintetében az első, másodfokú és a felülvizsgálati eljárás illetékét az állam viseli.

Budapest, 2009. július 8.

Dr. Tálné dr. Molnár Erika a tanács elnöke, Dr. Stark Marianna s.k.
előadó bíró, Dr. Földényi Gyuláné s.k. bíró

A kiadmány hitelével:

bírósági tisztviselő