

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG LEGFELSŐBB BÍRÓSÁGA
mint felülvizsgálati bíróság
Mfv.II.11.108/2009/7.szám

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága a dr. Tóth Edina ügyvéd által képviselt felperesnek a dr. Lengyel Zsolt ügyvéd által képviselt alperes ellen elmaradt munkabér megfizetése és egyéb iránt a Kecskeméti Munkaügyi Bíróságnál 1.M.184/2008. szám alatt megindított és másodfokon a Bács-Kiskun Megyei Bíróság 3.Mf.20.348/2009/7. számú ítéletével jogerősen befejezett perében az említett számú másodfokú határozat ellen az alperes által előterjesztett felülvizsgálati kérelem folytán - tárgyaláson kívül - meghozta a következő

v é g z é s t :

A Legfelsőbb Bíróság a Bács-Kiskun Megyei Bíróság 3.Mf.20.348/2009/7. számú ítéletének azon részét, mellyel helybenhagyta a Kecskeméti Munkaügyi Bíróság 1.M.184/2008/26. számú ítéletének a felperes keresetét részben elutasító rendelkezését, nem érinti. Ezt meghaladó részében hatályon kívül helyezi és a munkaügyi bíróságot ebben a körben új eljárásra és új határozat hozatalára utasítja.

A felek felülvizsgálati eljárási költségét 8000 (nyolcezer) forint + 2000 (kettőezer) forint ÁFA összegben állapítja meg.

I n d o k o l á s

A felperes 1991. november 1-től létesített az alperessel munkaviszonyt autóbuszvezető munkakörre. A munkaügyi bírósághoz benyújtott keresetében 2004. január 1-jétől 2007. december 31-ig terjedő időre elmaradt munkabér és a teljesített rendkívüli munkavégzés pótléka, valamint délutáni és éjszakai műszakpótlék megfizetésére kérte az alperest kötelezni.

A Kecskeméti Munkaügyi Bíróság 1.M.184/2008/26. számú ítéletével kötelezte az alperest, hogy tizenöt napon belül fizessen meg a felperesnek 716.597 forint munkabért, valamint 245.623 forint „túlórापótlékot” és mindezen összegek után 2006. január 1-től kifizetésig járó törvényes késedelmi kamatát. Egyebekben a felperes keresetét elutasította.

A megállapított tényállás szerint a felperes az alperesi társaság ...i telephelyén a 15-ös, 16-os és 17-es fordák szerinti járatokat vezette, 2005. december 1-től pedig ...án a 23-as fordabeosztás szerinti ... járatot.

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 (tételes 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 tényállás szerint a kollektív szerződés (KSZ) 7/B. cikk 3. pontja az 50 kilométer vonalhosszt meg nem haladó belföldi és nemzetközi személyszállítás forgalmi utazó munkakörére vonatkozó eltérő szabályok alapján a rendelkezésre állási idő alkalmazását az 50 kilométer vonalhosszt meg nem haladó foglalkoztatásra is megállapította a 7/A. cikkben szabályozottak szerint. A KSZ 2007. június 1-től kezdődően akként módosult, hogy a járatok közötti kiállási idők rendelkezésre állási időnek minősülnek. Az alperes ezen időponttól a kiállási időkre (mint rendelkezésre állási időre) a munkavállalók részére, így a felperesnek is 40 százalékos pótlékot fizet.

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. A munkaügyi bíróság szerint a KSZ 2007. június 1-jét követő módosítása után sem lehetett a munkaidőt szakaszokra osztani, és a perbeli bizonyítékokkal ellentétesen a munkaidő egy részét rendelkezésre állási időként elszámolni. Ezért a perbeli igazságügyi könyvszakértői bizonyítás alapján a munkaügyi bíróság megalapozottnak találta a felperes elmaradt munkabér iránti kereseti kérelmét 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 ítélete ellen mindkét fél fellebbezést terjesztett elő.

A Bács-Kiskun Megyei Bíróság 3.Mf.20.348/2009/7. számú ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét kizárólag az alperes által fizetendő szakértői költség és eljárási illeték összege tekintetében változtatta meg, egyebekben az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta.

A másodfokú bíróság azzal egészítette ki a tényállást, hogy a felperes a perbeli időszakban a fordákban 50 km alatti járáshosszon teljesített menetrendszerinti személyszállítást, továbbá ezen kívül végzett nem menetrendszerinti tevékenységet is.

A másodfokú bíróság egyetértett a munkaügyi bíróság érdemi döntésével. Kiemelte, hogy a felperes az elmaradt munkabér és túlórapótlék iránti igényét 2004. január 1-jétől 2007. december 31-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. december 31-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. december 31-ig előterjesztett elmaradt munkabér iránti kereseti kérelmet illetően a másodfokú bíróság utalt a közúti szállításban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének tervezéséről szóló az Európai Parlament és Tanács 2002. március 11-ei 2002/15/EK irányelvére, 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.

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 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.

A másodfokú bíróság egyetértve a munkaügyi bírósággal akként foglalt állást, hogy a 2004. május 1-től 2007. december 31-ig terjedő időszakban - miután a felperes 50 kilométer távolságot meg nem haladó járáthosszon végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást - nem alkalmazhatók a 3820/85/EGK rendelet, illetve annak hatályon kívül helyezését követően az 561/2006/EK rendelet és az 1988. évi I. törvénynek a 18/A. § (1) bekezdésének rendelkezéseiből következően a 18/A-18/J. §-ában foglaltak, valamint e szabályozáson alapuló kollektív szerződéses és az ágazati kollektív szerződéses rendelkezések sem. Miután a szabályozást illetően az Mt.-nek a 2004. május 1-től 2007. december 31-ig terjedő időszakra irányadó rendelkezései megegyeznek a 2004. január 1-től 2004. április 30-ig terjedő időszakra vonatkozó rendelkezésekkel, ezért 2004. május 1-jét követő időszakban is munkaidőnek kell tekinteni a fordák szerinti járatok közötti kiállási időt.

A jogerős ítélet ellen az alperes nyújtott be felülvizsgálati kérelmet, melyben annak hatályon kívül helyezését és a felperes keresetének 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 ítélték 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 2007. december 31-ig terjedő időszak tekintetében az alperes sérelmezte, hogy a jogerős ítélet figyelmen kívül hagyta a 2002/15/EK irányelv 3. cikkében, 14. cikkében, a 3820/85/EGK rendeletben, az 561/2006/EK rendeletben, a Kollektív Szerződésekben, az Mt. 13. §-ában, az Mt. 117/A. § (4) bekezdésében és a szakmai jogszabályként szereplő 1988. évi I. törvény 18/A. §-ában és a 18/B. §-ában írtakat. Arra hivatkozott, hogy a felperes minden fordában végzett nem menetrend szerinti, azaz a rendeletek hatálya alá tartozó tevékenységet. Azzal is érvelt, hogy a rendeletek egyáltalán nem tartalmazzák azt, hogy az 50 kilométer felettiesség tekintetében járáthosszokat kellene vizsgálni. A menetrend szerinti szolgáltatások útvonalhossza a döntő. Az ÁKSZ 11.12. cikkében és a KSZ 7. cikkében foglaltak szerint a vonalhosszaknak van jelentősége, nem pedig a járáthosszaknak.

Az alperes azt is sérelmezte, miszerint a jogerős ítélet ugyan megállapította, hogy a felperes minden fordában végzett nem menetrend szerinti tevékenységet, ezzel szemben jogszabálysértően azt állapította meg, hogy a felperes ezen munkavégzéseire nem lehet alkalmazni az uniós szabályokat és a szakmai jogszabályt.

Az alperes azzal is érvelt, hogy 2004. január 1. és 2004. április 30-a közötti időszakban az ÁKSZ rendelkezett az osztott napi munkaidő alkalmazásának lehetőségéről, 2004. május 1-től kezdődően pedig 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 munkaidőelemeken túli kiállási idők nem minősülnek munkaidőnek, „tartalmilag” így ezen szabályozás osztott munkaidős megállapodásnak minősül.

Az alperes azt is panaszolta, hogy az eljáró bíróságok a 2004. május 1-jét követő időszakra a köztes időknél 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.

Az alperes sérelmezte, hogy a jogerős ítélet a 2007. június 1-től 2007. december 31-ig terjedő időszak tekintetében külön indokolást nem tartalmaz. Hivatkozott arra, hogy 2007. június 1-től a KSZ III. rész 7/A. cikk 3.4. alpontjában részletesen meghatározta, hogy mely idők minősülnek rendelkezésre állási időnek, így rendelkezésre állási időnek minősülnek a járatok közötti kiállási idők is, melyről az alperes bizonyítottan tájékoztatta az autóbuszvezető munkavállalókat.

A felperes felülvizsgálati ellenkérelmet nem terjesztett elő. Előkészítő iratában azzal érvelt, hogy a teljes kiállási idők munkaidőnek minősülnek. E körben arra hivatkozott, hogy a fordajegyzékek miután azt tartalmazták, hogy az autóbussszal mikor kellett elindulnia, és a nap végén mikor fejezhette be a munkát, nem értelmezhetők másként, mint hogy a munka kezdetétől a végéig terjedő idő munkaidő. Amennyiben a bíróság a vezénylést, a fordajegyzékeket nem tekinti a munka elrendelésének, legalább a munkaidőkeret óraszámát munkaidőnek kell minősítenie, és csak a munkaidőkeret és JELTA közti időket vizsgálhatja, hogy munkaidő vagy kiállási idő.

A felperes azzal is érvelt, hogy amennyiben a 3820/85/EGK rendelet és 2002/15/EK irányelv nem vonatkozik rá, mert annak hatálya alól ki vannak zárva az 50 kilométer alatti útvonalat teljesítő autóbuszvezetők, akkor a 93/104/EK irányelv – melynek hatályát 2004. augusztus 2-től a 2003/88/EK irányelv kiterjesztette – vonatkozik rá, és ezért alkalmazható valamennyi ezen irányelven alapuló európai bírósági döntés is.

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

Az alperes felülvizsgálati kérelme a következők szerint alapos.

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, 2007. május 30-ig 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, járműkarbantartás 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 átalányként 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 eljáró bíróságok a járatok közötti kiállási időket az Mt. 117. § (1) bekezdés a) pontja alapján munkaidőnek minősítették, és eszerinti díjazást (elmaradt munkabért és túlmunkavégzési pótlékot) állapítottak meg. Ez az álláspont megalapozatlan.

A járatok közötti kiállási idő illetve rendelkezésre állási idő az előre közölt havi vezénylésekből (fordákból) 2007. június 1-jét megelőző időszakban is egyértelműen megállapítható volt, így az eljáró bíróságok alaptalanul hiányolták a kiállási idők külön, ilyenként való elrendelését.

A felperes az elmaradt munkabér és túlmunkavégzés pótléka iránti igényét 2004. január 1-től 2007. 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 százalékos 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 százalékot 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 jogerős ítélet mindezek alkalmazhatóságát kizárta, melynek jogszerűsége kérdésében a perbeli adatok alapján nem lehet megalapozottan állást foglalni.

A 2004. május 1-től 2005. március 22-ig, majd az ezt követő időszakra is a felperes igényét - 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 ezért mindenekelőtt abban a kérdésben kell döntenie, hogy ebben az időszakban a felperes 50 km vonalhosszat meghaladó, vagy 50 km vonalhosszat meg nem haladó menetrend szerint közlekedő autóbuszt vezetett-e. A másodfokú bíróság jóllehet megállapította, miszerint a felperes a munkaköre szerint 50 km vonalhosszat meg nem haladó menettávolságon közlekedő helyközi autóbuszvezető, de nem adta indokát annak, hogy a felek egymással ellentétes nyilatkozatai és adatok ellenére megállapítását mire alapozta, miként értelmezi a felperes nem menetrendszerinti tevékenységét.

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

A Legfelsőbb Bíróság megjegyzi a felperes előkészítő iratában foglaltak alapján, hogy az általa hivatkozott 93/104/EK irányelv és

az annak helyébe 2004. augusztus 2-án hatályba lépett 2003/88/EK irányelv szerint az ügyeleti idő jöllehet munkaidő, ugyanakkor az irányelvek a díjazás szempontjából nem érintették az ügyelet megítélését (EBH.1800.). Következésképp a felperes azon igényét, mely szerint valamennyi kiállási időt munkaidőként kell elszámolni (díjazni), a 2003/88/EK irányelv nem alapozza meg akkor sem, ha a bizonyítási eljárás eredményeként az ágazati jellegű speciális rendelet és irányelv (3820/85/EGK rendelet, 2002/15/EK, 561/2006/EK) a perben nem alkalmazható.

Az EGK rendeletek 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 rendeletek illetve az 1988. évi I. törvény hatálya 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. Mindezek alapján külön értékelést igényel a KSZ 2007. június 1-től hatályos azon rendelkezése, miszerint a kiállási idő rendelkezésre állási időnek minősül.

A kifejtettekre tekintettel a Legfelsőbb Bíróság a jogerős ítéletnek azon részét, mellyel helybenhagyta a munkaügyi bíróság ítéletének a felperes keresetét (a délutáni és az éjszakai műszakpótlék iránti igény tekintetében) elutasító rendelkezését - felülvizsgálati kérelem hiányában - nem érintette. Ezt meghaladó részében a jogerős ítéletet a Pp. 275. § (4) bekezdése alapján hatályon kívül helyezte és a munkaügyi bíróságot új eljárásra és új határozat hozatalára utasította.

A felülvizsgálati eljárásban felmerült költség összegét a Legfelsőbb Bíróság a Pp. 275. § (5) bekezdése szerint csupán megállapította, azzal, hogy annak viselésre felől az új határozatot hozó bíróság dönt.

Budapest, 2010. július 7.

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

A kiadmány hiteléül:

bírósági tisztviselő