

Mfv.I.10.726/2012/5.

A Kúria a dr. Bándi Gábor ügyvéd által képviselt felperesnek a dr. Németh Adrienn Judit ügyvéd alperes ellen rendkívüli felmondás jogellenességének megállapítása és jogkövetkezményei iránt a Székesfehérvári Munkaügyi Bíróságnál 1.M.272/2011. szám alatt megindított és másodfokon a Székesfehérvári Törvényszék 3.Mf.21.030/2012/4. számú ítéletével jogerősen befejezett perében az említett másodfokú határozat ellen az alperes által benyújtott felülvizsgálati kérelem folytán - tárgyaláson kívül - meghozta a következő

í t é l e t e t :

A Kúria a Székesfehérvári Törvényszék 3.Mf.21.030/2012/4. számú ítéletét hatályon kívül helyezi és a Székesfehérvári Munkaügyi Bíróság 1.M.272/2011/18. számú ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi a felperest, hogy fizessen meg az alperesnek - tizenöt nap alatt - 56.000 (ötvenhatezer) forint és 15.120 (tizenötezer-egyszázhusz) forint áfa együttes fellebbezési és felülvizsgálati eljárási költséget.

A le nem rótt fellebbezési és felülvizsgálati eljárási illetéket az állam viseli.

I n d o k o l á s

Az alperes a felperesnek tehergépkocsi-vezető munkakörben fennálló munkaviszonyát 2011. március 7-én kelt rendkívüli felmondással megszüntette. Az intézkedésben egyidejűleg a felperest 199.976 forint kártérítés megfizetésére kötelezte.

A felperes keresete a rendkívüli felmondás jogellenességének megállapítására, ennek jogkövetkezményei alkalmazására és a kártérítési határozat hatályon kívül helyezésére, elmaradt üzemanyag-megtakarítás kifizetésére irányult.

A Székesfehérvári Munkaügyi Bíróság 1.M.272/2011/18. számú ítéletével az alperes rendkívüli felmondásának a felperes 199.976 forint megfizetésére kötelező rendelkezését hatályon kívül helyezte. Az ezt meghaladó keresetet elutasította. Marasztalta a felperest az alperes perköltségében, és kötelezte az alperest az állam javára illeték megfizetésére.

A munkaügyi bíróság által megállapított tényállás szerint a felperes a 2010. december-2011. február közötti időszakban a forgalmi rendszámú S. típusú tehergépkocsival közlekedett, melyet ebben az időszakban rajta kívül még két másik munkatársa is vezetett. A fuvarfeladatokat a munkavállalóknak a menetlevelek, a műszaknaplók vezetésével, tachográf alkalmazásával kellett adminisztrálniuk. Az alperes a tehergépjárműveit GPS-szel is felszerelte, amely elsődlegesen a gépjárművek tartózkodási helyének pontos meghatározására szolgált, de tájékoztató adatokat is közölt az átlag menetsebesség, a megtett kilométer, a megállások és a menetidők tartama, az üzemanyag tankolás időpontja és az üzemanyag fogyasztás mértéke, a teherautók rakterének ajtaja kinyitása, zárása és ezek időtartama vonatkozásában.

A GPS szolgáltatást az alperes számára a L.C. M.F. Kft. biztosította online műholdas járműfelügyelet szolgáltatásával. A gépjárművekben elhelyezett egység az adatokat a szolgáltató felé továbbította, és csak itt volt lehetőség az adatsor olvashatóvá tételére. A kódolt adatok nem voltak módosíthatóak és átírhatóak. Az alperes gépjárműveiben beszerelt GPS egységek nem hitelesítettek, az üzemanyagszint változásával kapcsolatos adatok 8-10 %-os hibahatárral szolgáltatnak információt.

Az alperesnél érvényes „Üzemanyag felhasználási, elszámolási szabályzat” melléklete a felperes által vezetett gépjármű 100 km-es útra elfogadott pótkocsi nélküli fogyasztásaként 33 liter, vontatmánnyal 42 liter normát határoz meg.

2011. február 18-án a GPS adatokat elemző adminisztrátorok a felperes által vezetett gépjármű üzemanyag fogyasztása normájának túllépése miatt vizsgálatot tartottak a GPS adatok, a műszaknapló, valamint a menetlevelek egybevetésével. Megállapították, hogy 2010. december 8. és 2011. február 19. közötti időszakban 21 olyan alkalommal, amikor a járművet a felperes vezette, indokolatlanul magas üzemanyagfogyasztás mutatkozott.

A vizsgálat eredményeként a felperes meghallgatását követően bocsátotta ki az alperes a rendkívüli felmondást. Ennek indokolása szerint a 2010. december 8. és 2011. február 19. közötti időszakban a felperes által vezetett forgalmi rendszámú teherautó tartályában mintegy 21 alkalommal esetenként 23-65,1 literrel indokolatlanul csökkent az üzemanyag mennyisége. A munkavállaló a munkaköri kötelezettségét megszegte azáltal, hogy nem kívánt vagy nem tudott számot adni a nagyobb mennyiségű üzemanyag sorsáról. Az eset kapcsán legalább súlyosan gondatlan magatartása állapítható meg az Mt. 103. § (1) bekezdés b) és c) pontjának megsértése alapján.

A felperes terhére értékelték, hogy a történetek feltárásánál nem működött együtt, és nem közölte az üzemanyag eltulajdonításával kapcsolatos információkat. Arra tekintettel, hogy a felperes tartozott felelősséggel a gépjárműért, a keletkezett kár megtérítésére is köteles.

A munkaügyi bíróság által levont jogkövetkeztetés szerint a rendkívüli felmondási jog gyakorlásával az alperes nem késlekedett, az indokolásban közölt Mt. 96. § (1) bekezdés a) pontjára alapított okok valóságok, és jogszerűen alátámasztják a munkáltató intézkedését.

A munkaügyi bíróság a GPS által szolgáltatott információkat a bizonyítás köréből egészében nem rekesztette ki, mert az adatok manipulálhatóságával kapcsolatos felperesi felvetések valóságát jelen esetben semmilyen ténybeli körülmény nem támasztotta alá. A munkaügyi bíróság a GPS adatokat az azokban rejlő hibaforrások figyelembe vételével az egyéb bizonyítékokkal egybevetve értékelt. Rögzítette, hogy a munkáltató által kifogásolt indokolatlan üzemanyagfogyás mellett nem kizárólag a GPS adatok szólnak. A műszaknaplóban és a menetleveleken rögzítettek alapján nyomon követhető, hogy a GPS által tanúsított indokolatlan üzemanyagfogyás

idején a felperes volt szolgálatban. A menetleveleken a megjelölt útviszonylatok mellett, a feltüntetett időpontokban a tankolt üzemanyag mennyisége is látható, ennek alapján az üzemanyag fogyasztás alakulása követhető. A műszaknapló és a menetlevél adatai alátámasztják, hogy a felperes a peresített időszakban a munkáltató által rögzített időpontokban és helyszíneken a gépjárművel közlekedett. Ezen információk lényegi összefüggést mutatnak az „utak és állomások” jelöléssel kimutatott GPS adatokkal. A felperes is elismerte, hogy a szóban forgó útviszonylatokban maga is szokott közlekedni, illetve előfordult, hogy ezen egyes helyszíneken nem a fuvarfeladat teljesítésével összefüggő okból megállt. Azt nem erősítette meg azonban, hogy ezek a megállások a munkáltató által feltárt időpontokra esnének.

A peradatokból kitűnik, hogy a 2011. februári vizsgálatot a forgalmi rendszámú tehergépkocsi kiugró fogyasztási adatai alapján rendelték el. Ugyanakkor a fuvarfeladatokban nem következett be kiugró fogyasztásnövekedést eredményező változás, és illet előidéző műszaki hibára nézve sincs adat. A fogyasztásnövekedés ésszerű műszaki magyarázata ellen szól az a körülmény is, hogy ugyanezen gépkocsit vezető három munkatárs közül L.P. esetében az üzemanyag felhasználással kapcsolatosan érdemi változás nem volt tapasztalható.

A munkaügyi bíróság azt is megállapította, hogy az alperes az egyes gépjárművek fogyasztási normáit a tényleges átlagfogyasztás felett határozza meg. A megtakarítás után a belső szabályzata szerint adómentes kifizetést teljesít a dolgozóknak. Ezen konstrukció mellett sem kizárt, hogy a gépkocsivezető akár indokolatlan üzemanyagfogyás mellett is a megállapított normán belül maradjon, csekély mértékű megtakarítást érjen el. Ezért önmagában a megtakarítás ténye az indokolatlan üzemanyag fogyasztást nem cáfolja.

A munkaügyi bíróság a lefolytatott bizonyítás eredményeként tényként rögzítette, hogy a felperes által vezetett járművön a peresített időszakban jelentős fogyasztásnövekedés volt tapasztalható. A növekedésnek műszaki, vagy egyéb indoka nem állapítható meg.

A műszaknapló és a menetlevelek összhangban a GPS adatokkal a munkáltató által megjelölt időpontokban és helyszíneken történő felperesi munkavégzést igazolják. Arra nem lehet következtetést levonni, hogy a több forrásból megerősített GPS adatok közül kizárólag a megállás és az üzemanyag fogyasztás adatai lennének teljességgel pontatlanok függetlenül attól, hogy a GPS nem hitelesített mérőműszer, és hogy elvi szinten nem kizárt az általa rögzített adatok manipulálhatósága. Az adatokat a munkáltatótól független szerződéses partner szolgáltató zárt rendszerben, nem írható és módosítható fájl formátumban kezeli. A perbeli esetben nagy számú, és a hibahatáron jelentősen túlmutató mértékű üzemanyagfogyásról van szó, amely - szakmai tapasztalat szerint - a GPS adatszolgáltatás 8-10 %-os esetleges eltéréseivel nem

magyarázható.

Mindezen rendelkezésre álló közvetlen és közvetett bizonyítékok zárt logikai összefüggéseire tekintettel a bíróság arra következtetett, hogy az indokolatlan üzemanyagfogyás a felperes fuvarfeladataihoz, megállásaihoz kapcsolódott.

A gépkocsivezető a fuvarfeladat teljesítése során a gépjárműért és a rakományért felelősséggel tartozik. Ehhez képest a munkavállaló saját nyilatkozata szerint sem zárta le az autó kulcsaival egyébként zárható tanksapkát a fuvarfeladatok teljesítése során. Erre tekintettel alappal rótt a felperes terhére a munkáltató, hogy őt az üzemanyag indokolatlan, több alkalomhoz köthető fogyasztásával kapcsolatban legalább súlyos gondatlanság terheli. Nem érzékelte ugyanis az üzemanyag fogyasztás indokolatlan megnövekedését, azt nem is jelezte a munkáltatójának annak ellenére, hogy a tanúvallomások szerint a fogyasztás alakulása a gépkocsivezetők számára mindig kiemelt fontosságú volt, a minimális fogyasztásváltozásra is érzékenyen reagáltak. Akár egyetlen, a munkáltató károsodásához vezető ilyen eset rendkívüli felmondás okszerű indokát képezheti. Erre tekintettel a bíróság az alperes rendkívüli felmondását jogszerűnek ítélte.

Az üzemanyag felhasználás elszámolásának alperesnél hatályban volt szabályzata alapján a felperes a rendkívüli felmondással érintett elszámolási időszakra nem jogosult az üzemanyag felhasználásban mutatkozó megtakarításra. Ezért a felperes erre irányuló 26.000 forint összegű keresetét elutasította.

Arra hivatkozással, hogy a munkáltató a kollektív szerződés előírásainak meg nem felelő eljárás eredményeként marasztalta a felperest a kártérítés összegében, azt jogszabálysértőnek ítélte, és ezért a munkavállalót kötelező kártérítési rendelkezést hatályon kívül helyezte.

A felperes fellebbezése folytán eljáró Székesfehérvári Törvényszék 3.Mf.21.030/2012/4. számú ítéletével az elsőfokú ítélet fellebbezett részét megváltoztatta és megállapította, hogy az alperes jogellenesen szüntette meg a felperes munkaviszonyát. Kötelezte az alperest a ki nem fizetett üzemanyag megtakarítást is magába foglaló elmaradt jövedelem, végkielégítés kamatokkal történő, valamint 6 havi „sérelemdíj” megfizetésére. Marasztalta az alperest az első- és másodfokú felperesi perköltségben és kereseti, valamint fellebbezési illetékben.

A másodfokú bíróság álláspontja szerint megalapozatlan az elsőfokú bíróság megállapítása, miszerint a sofőr foglalkozású felperes a gondjaira bízott kamion üzemanyagtartályából 2010. december 8. és 2011. február 19. között a fuvarjai közben az országutakon pár percre meg-megállva apránként illegálisan kivett, vagy másnak hagyott kivenni összesen 737 liternyi 199.976 forint értékű gázolajat.

Az elsőfokú bíróság ugyanis nem vizsgálta, hogy a GPS által regisztrált, hitelesnek tekinthető 2-10 perces megállások alatt mi történt valójában, az esetenként 30-60 liternyi gázolaj kivétele

milyen módszerrel történt, és ez ennyi idő alatt megtörténhetett-e. Az csak feltételezés, hogy a kérdéses 21 - indokolatlan - megállás idején őrizetlenül hagyhatta, hozzáférhetővé tehetette az autót. Ennek bizonyítása az alperest terhelte.

Nincs közvetlen bizonyíték arra, hogy a szóban forgó megállások idején „megcsapolta volna vagy másnak engedte volna megcsapolni” az üzemanyagtartályt. Az elsőfokú bíróság által a GPS jelekkel egybehangzó bizonyítéknak mondott okiratok (műszakbeosztás, menetlevél) mindössze a felperes fuvarjainak beazonosítására, a fuvarok egészének üzemanyag felhasználására, a tachográf korongok pedig csak a megállások időpontjára vonatkoznak, de az üzemanyagszint eseti (perbeli) hirtelen csökkenésére adatot nem szolgáltatnak.

A bizonyítékok egybevetése alapján sem állapítható meg, hogy túlzott mennyiségű gázolaj fogyott volna a tankból. A GPS egyrészt nem hiteles műszer, és 10 %-os hibahatárral mutatja a mért adatokat, illetve a kamion állapotára vonatkozóan hamis adatokat küld olykor a diszpécsernek. Az alperes nem vitatta azt sem, hogy ugyanazon az autón dolgozó három munkavállaló között akár 300 literes fogyasztáskülönbség is mutatkozhatott egy hónapban.

Kétségesse teszi az alperes elszámolásának helyességét az a tény is, hogy ha a felperes az adott esetekben 50-60 liter olajat kivett a tankból, akkor a „papír szerinti maradékkal” az adott fuvar teljesítése lehetetlen lett volna.

Minderre tekintettel a másodfokú bíróság a rendkívüli felmondás jogellenességét állapította meg és az Mt. 100. § alkalmazásával rendelkezett a felperesnek járó ki nem fizetett üzemanyag megtakarítást is magába foglaló elmaradt jövedelem, végkielégítés, valamint a „sérelemdíj” megfizetéséről.

Az alperes felülvizsgálati kérelme a jogerős ítélet hatályon kívül helyezésére, az elsőfokú ítélet helybenhagyására irányult.

Hivatkozása szerint iratellenes, a Pp. 206. § (1) bekezdésébe ütköző a jogerős ítélet által megállapított tényállás a rendkívüli felmondás tartalmát, valamint az elsőfokú ítélet által levont jogkövetkeztetést illetően. Az alperes a rendkívüli felmondásban nem állította, hogy a felperes eltulajdonította a gázolajat, csupán azt róta a felperes terhére, hogy miért nem szerzett tudomást az üzemanyag hiányról, ha pedig tudomása volt róla, azt miért nem jelezte a munkáltatójának. Az elsőfokú bíróság pedig szintén nem azt állapította meg, hogy a felperes eltulajdonított, vagy hagyott eltulajdonítani üzemanyagot az általa vezetett gépkocsi tankjából, hanem azt, hogy a rendelkezésre álló közvetlen és közvetett bizonyítékok zárt logikai összefüggéseire tekintettel megállapítható, hogy az indokolatlan üzemanyagfogyás a felperes fuvarfeladataihoz, megállásaihoz kapcsolódott.

Álláspontja szerint a másodfokú bíróság jogellenesen telepítette a bizonyítási terhet az alperesre azon tényállítások bizonyítása körében, amelyet a felperes a megállások szükségességét illetően tett.

Sérelmezte, hogy a másodfokú bíróság a bizonyítékok köréből a GPS kimutatást kirekesztette, ezzel a Pp. 163. és 164. §-ába ütközően járt el. A GPS adatok egyértelműen megmutatták, hogy csökkent az üzemanyag, valamint hogy mikor, hol állt a jármű, amikor az üzemanyag csökkent, de ezt az alperes közvetett bizonyítékokkal is alátámasztotta. A műszaknaplóval és a menetlevelekkel igazolta, hogy azon az útvonalon haladt a felperes, ahol az üzemanyag csökkenés történt, és a menetlevelek tanúsága szerint többet is tankolt, mint amennyi a jármű igazolt, megszokott fogyasztása volt. A GPS kimutatásán az üzemanyag elnevezésű oszlopban látható, hogy a felperes által vezetett teherautóba mikor, mennyi üzemanyagot tankoltak, és hogy mikor, mennyi az üzemanyagfogyás. A 10 %-os hibahatárra tekintettel csupán az üzemanyag fogyasztás tényleges mennyisége, de nem a fogyasztás ténye kérdőjelezhető meg. A GPS annak kimutatására alkalmas, hogy a tartályban a váratlan fogyás bekövetkezett-e, de mivel az üzemanyagtartály tartalmát számítással végzi el a GPS rendszer, ezért pontos adattal a tankolás szolgál. Ha a menetlevelek szerinti tankolási adat egybeesik a GPS adataival, akkor megkérdőjelezhető, hogy a csökkenést mutató GPS adat miért nem valós. Az alperes a GPS adatait teljes körűen csatolta, mely 3 hónapos időtartamban azokat az időszakokat is tartalmazta, amikor nem a felperes volt a jármű vezetője. Az adatokban megszakadás, hiba nem volt, a kimutatás nem mutatott semmilyen hiányt. Ebből kifolyólag a törvényszék azon megállapítása, hogy a GPS hamis adatokat küldött a diszpécsernek, nem bizonyított a konkrét 21 alkalommal.

A GPS szolgáltatást végző cég alkalmazottja, K.Z. tanúvallomása szerint az adatközvetítésben merülhet fel hiba, amikor a műholdas kapcsolat megszakad. Ezzel magyarázható, hogy adott pillanatban - tévesen - a rendszer azt tünteti fel, minthogyha a munkavállaló elhagyta volna a pótkocsit. A perben vizsgált 21 esetben azonban semmilyen műholdas hiba nem lépett fel, és nem volt megállapítható semmilyen, a GPS rendszer feltörésére vonatkozó adat sem.

A meghatározott üzemanyagnorma biztosította azt, hogy az üzemanyag kivételét követően is tudta a felperes a fuvarfeladatot teljesíteni. Az egyes sofőrök fogyasztásai közötti eltérést műszaki hiba, vezetési stílusuk és az üzemanyag elszámolás alapjául szolgáló időszakban történő esetleges távollétük is okozhatja.

Sérelmezte, hogy a törvényszék ítéletében szubjektív megfogalmazásokat is rögzített („alperes nem firtatta”).

A felperes felülvizsgálati ellenkérelme a jogerős ítélet hatályban tartására irányult.

Sérelmezte, hogy az elsőfokú bíróság az alperes perbeli késlekedései ellenére a Pp. 141. § (2), (6) bekezdés, valamint a 164. § (1) bekezdésében foglalt rendelkezéseket nem alkalmazta. A bizonyításra biztosított határidők elmulasztása miatt álláspontja szerint a késedelmesen csatolt bizonyítékokat a bíróságoknak figyelmen kívül kellett volna hagyniuk.

Hivatkozása szerint az alperes nem bizonyította a rendkívüli

felmondásban terhére rótt kötelezettségszegést. Erre a tanú- és okirati bizonyítás nem volt elégséges, szakértői bizonyításnak lett volna helye. Az alperes nem tudta bizonyítani, hogy a rendkívüli felmondásban rögzített 21 alkalommal az ott megjelölt mennyiségű üzemanyag eltűnt a felperes által vezetett gépjárműből.

A Kúria a felülvizsgálati kérelmet a Pp. 274. §-ának (1) bekezdése alapján tárgyaláson kívül bírálta el.

A felülvizsgálati kérelem alapos.

A rendkívüli felmondás indokolása szerint (1. számú keresetlevél melléklete) a munkáltató az Mt. 96. § (1) bekezdés a) pontjához kapcsolódóan megállapította, hogy a felperes által vezetett gépjárműből legalább 763,96 liter üzemanyag tűnt el, melyre a munkavállaló magyarázattal nem tudott szolgálni annak ellenére, hogy a gépjárműért a munkavégzés időtartama alatt kizárólagosan ő felel. Ezért a munkáltató lényeges munkaköri kötelezettségszegésnek tekinti, hogy a munkavállaló nem tudta, vagy nem kívánta elmondani hogy mi történt az üzemanyaggal. Hivatkozott még a rendkívüli felmondás - többek között - az Mt. 3. § (1) - (3) bekezdése és a 103. § (1) bekezdés b) és c) pontja rendelkezéseire is.

Annak érdekében, hogy a felperes részéről a rendkívüli felmondásban felrótt szándékosan vagy súlyos gondatlansággal megvalósított kötelezettségszegés megállapítható legyen, az alperesnek elsősorban azt kellett bizonyítania, hogy az általa megjelölt 21 alkalommal üzemanyag tűnt el a felperes által vezetett gépjárműből.

A jogerős ítélet egyik fél által sem vitatott ténymegállapítása szerint a felperes a megjelölt 21 alkalommal a fuvarfeladat teljesítése során megállt. Ennek munkavégzéssel összefüggő indokát a munkavállaló nem adta. Ezért helyes az alperes érvelése, miszerint a felperes által hivatkozott egyéb, megállást indokló körülmények bizonyítása a felperest terhelte [Pp. 164. § (1) bekezdés]. A rendkívüli felmondás valóságának bizonyítása körében azonban nem a megállás okának van jelentősége, hanem annak, hogy ezen alkalmakkor csökkent-e az üzemanyagszint a tartályban.

Az alperes a rendkívüli felmondás okának valóságát a Pp. 166. § (1) bekezdésben foglalt bizonyítási eszközökkel bizonyíthatta, amelyek közül csak az egyik a szakértői vélemény. Ezért nem volt akadálya annak, hogy a rendkívüli felmondás valóságára tanú vagy okirati bizonyítást ajánljon fel.

Alaptalanul állította a felperes, hogy a Pp. 141. § (2) és (6) bekezdés alapján az alperes bizonyítékait mellőzni kellett volna. A Pp. 141. § (6) bekezdés lehetőséget biztosít a bíróságnak arra, hogy a fél előadásának előterjesztését - késlekedése ellenére - bevárja, akkor ha ez a per befejezését nem késlelteti. Ugyanakkor nincs olyan előírás, hogy a tárgyalás berekesztését megelőzően (akár késve is) előterjesztett bizonyítékot a döntés meghozatalánál a bíróság nem veheti figyelembe.

Helyesen érvelt az alperes a felülvizsgálati kérelmében, miszerint az indokolatlan üzemanyagfogyást nem kizárólag a GPS adatok igazolják. A menetlevelek is tartalmazzák az üzemanyagvételezés

mennyiségét és időpontját, ebből következően a fogyasztás is megállapítható. Az alperes a peresített időszakra vonatkozó nyilvántartási adataival (műszaknapló, menetlevél) nemcsak azt igazolta, hogy az üzemanyagfogyások időpontjában a járművet a felperes vezette azon az útvonalon, amit a GPS is mutatott, hanem azt is, hogy mikor, hol, milyen mennyiségű üzemanyagot tankolt, tehát mennyi volt az üzemanyagfogyás az adott útviszonyok mellett, az adott fuvarfeladat teljesítése során, az adott rakománnyal a munkáltatónál alkalmazott normával számítva.

Az okiratokon feltüntetett fentebbi fuvarozási adatok megegyeznek a GPS-en rögzített ugyanezen adatokkal, ezért nem okszerű azon következtetés, hogy az üzemanyagfogyás ténye a GPS alapján nem igazolható. K.Z. jegyzőkönyvben foglalt vallomása szerint ugyan az adott pillanatban a tartályban lévő üzemanyag mennyiségének meghatározásakor 10 % eltéréssel szolgáltat adatokat a GPS, ebből azonban nem következik, hogy az adott pillanatban (jelen esetben a felperes megállásai időpontjában) az állóhelyzetben történő üzemanyagfogyás tényét ne közölné valósan. Ezen ugyanis a konkrét üzemanyagfogyás mennyiségének pontos meghatározhatósága hiánya nem változtat.

Ugyanezen tanú a fenti jegyzőkönyvben nyilatkozott arról is, hogy a GPS által esetenként tévesen közölt adatok adatátviteli vagy gyűjtési hiba miatt fordulhatnak elő, de a rendszerben nincs adatvesztés, minden adatot rögzítenek, így a hibát is. Helyes az elsőfokú bíróság következtetése, miszerint a perbeli 21 napra vonatkozóan nem merült fel adat arra nézve, hogy az üzemanyagtartály állapotáról valótlan adatokat továbbított a GPS, hiszen az alperes kimutatásaiból megállapítható az üzemanyagfogyási tendencia. Arra sincs példa, hogy egy üzemanyag leszívásra vonatkozó adatközlést követően utóbb nagyobb üzemanyag mennyiséget mutatna a tartályban lévőként a GPS.

A perben nem merült fel arra vonatkozóan sem adat, hogy a felperesnél jelentkező indokolatlan üzemanyagfogyásnak műszaki oka lett volna. E körben helytállóan értékelte az elsőfokú bíróság azt, hogy L.P. esetében nem volt az üzemanyag felhasználást érintő érdemi változás ugyanazon a gépkocsin.

Helyesen érvelt az alperes, hogy a - másodfokú bíróság által is megállapíthatóan - tág üzemanyagnorma miatt (amely a tényleges fogyasztáshoz képest 10-12 liter többletfogyasztással számol 100 kilométerenként) állhatott elő olyan helyzet, hogy a felperes a túlzott üzemanyagfogyás ellenére is havi átlagban üzemanyag-megtakarítást ért el, illetve hogy ezen tágan vett fogyasztási norma mellett az üzemanyag eltűnése ellenére teljesíteni tudta adott esetben a fuvarfeladatokat.

A perben rendelkezésre álló közvetett és közvetlen bizonyítékok egybevetéséből adódó térbeli és időbeli összefüggésre tekintettel a logika szabályainak megfelelő következtetést vont le az elsőfokú bíróság arról, hogy indokolatlan üzemanyagfogyás volt megállapítható a felperes fuvarfeladatainak teljesítése során a

munkafeladathoz nem kapcsolódó megállásai időpontjához köthetően. A felperesnek a rábízott tehergépkocsival a munkáját az elvárható szakértelemmel és gondossággal, az előírásoknak, utasításoknak megfelelően kellett végeznie úgy, hogy a munkáltató anyagi károsodását ne idézze elő [Mt. 103. § (1) bekezdés b) és c) pont]. Együttműködési kötelezettségéből adódóan pedig a munkavégzésével összefüggésben az általa használt gépjárművet érintő lényeges tényről, körülményről (üzemanyag hiányról) köteles volt a munkáltatóját tájékoztatni.

Miután az nem volt megállapítható kétséget kizáróan, hogy a felperes az üzemanyagtartályból eltulajdonított volna üzemanyagot, ezért a rendkívüli felmondás azon indoka valós, miszerint a fenti szabályokat megszegve súlyosan gondatlanul végezte a munkáját, és nem tett eleget az együttműködési kötelezettségének. E körben helytállóan értékelte az elsőfokú bíróság a tanúk vallomását, miszerint bármilyen üzemanyag felhasználás során jelentkező probléma esetén a gépjárművezetők azonnal jeleztek a munkáltatónak, valamint hogy a felperes saját nyilatkozata szerint is a biztosított kulcsot nem használta, a tanksapkát nem zárta, így lehetőséget teremtett az üzemanyag eltulajdonításához.

Mindezek alapján a másodfokú bíróság részéről volt megállapítható a bizonyítékok kirívóan okszerűtlen, logikátlan, Pp. 206. § (1) bekezdésébe ütköző mérlegelése. Ezért a Kúria a jogerős ítéletet a Pp. 275. § (4) bekezdés alapján hatályon kívül helyezte és az elsőfokú ítéletet helybenhagyta.

A Pp. 78. § (1) bekezdés alapján kötelezte a pervesztes felperest az alperes együttes fellebbezési és felülvizsgálati eljárási költsége viselésére, míg a felperest megillető munkavállalói költségkedvezmény folytán a le nem rótt fellebbezési és felülvizsgálati eljárási illetéket a 6/1986. (VI.26.) IM rendelet 14. §-a alapján az állam viseli.

Budapest, 2013. szeptember 4.

Dr. Hajdu Edit s.k. a tanács elnöke, előadó bíró

Dr. Tallián Blanka s.k. bíró, Dr. Mészárosné dr. Szabó Zsuzsanna s.k. bíró

A kiadmány hitelélül: Nné tisztviselő