



Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság
45. M. 48/2017/10.



A bíróság a VDSZSZ Szolidaritás Szakszervezet (1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.; eljáró képviselő: dr. Szabó Imre jogi ügyvivő) által képviselt **Németh Zsolt**) felperesnek - a dr. Milovecz Márk jogtanácsos által képviselőt **MAV START Zrt.** (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.) alperessel szemben **munkaviszony megszüntetése** iránt indult perében meghozta az alábbi

í t é l e t e t :

Kötelezi a bíróság az alperest, hogy a munkaviszony jogellenes megszüntetésére figyelemmel fizessen meg a felperesnek 15 napon belül

1.000.000,- Ft elmaradt jövedelemkénti kártérítést, valamint további 1.000.000,- Ft kártérítést.

Kötelezi a bíróság az alperest, hogy a NAV külön felhívására fizessen meg 121.600,- (Egyszázhuszonegyezer-hatszáz) Ft feljegyzett eljárási illetéket. A fennmaradó illetéket az Állam viseli.

Az ítélet ellen a kézbesítéstől számított 15 napon belül fellebbezésnek van helye, melyet a Fővárosi Törvényszékhez címezve a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróságon lehet három példányban előterjeszteni.

A felek a jogorvoslati határidő lejárta előtt közösen kérhetik a fellebbezésnek tárgyaláson kívül történő elbírálását. Amennyiben a fellebbező fél a fellebbezéssel egyidejűleg a tárgyalás tartását nem kéri, a másodfokú bíróság a fellebbezést tárgyaláson kívül bírálja el, ha a fellebbezés csak a perköltség viselésére vagy összegére, illetve a meg nem fizetett illeték megfizetésére vonatkozik, vagy az csak a teljesítési határidővel kapcsolatos, illetőleg csak az ítélet indokolása ellen irányul.

INDOKOLÁS

A bíróság a felek előadása, a csatolt iratok, valamint a tanúvallomások alapján az alábbi tényállást állapította meg:

Felperes 2008. december 29. napjától állt munkaviszonyban a MÁV START Zrt.-vel. A munkaviszony megszüntetése előtt vezető jegyvizsgáló munkakörben dolgozott.

Felperes 2016. június 24-én 17:18 órakor jelentkezett szolgálatra, mely megfelel a két jegyvizsgálói beosztás szerinti jelentkezési időnek, ugyanis egyedül dolgozó jegyvizsgálónál az átadási idő 10 perccel meghosszabbodik

Felperes megkérdezte a vezénylőt, hogy egyedülként került-e beosztásra a 2618-as számú Monorra tartó vonatra, melyre igenlő választ kapott, azonban a kialakult gyakorlat szerint ez nem jelentette azt, hogy egyedül kell továbbítani a vonatot, mivel még „kerülhetett volna elő ember”. A szerelvény 17:52 perkor érkezett meg a pályaudvarra, a felperes a vonatról leszálló két kollégájától megkérdezte, hogy jön-e vele valaki vissza, de ők nemmel feleltek.

A felperes ezt követően jelezte a HAVARIA irányítónak, hogy egyedül van beosztva és az előre összeállított 6 db kocsit nem áll módjában továbbítani, tekintettel arra, hogy a technológiai norma szerint ilyen esetekben két jegyvizsgálónak kell a vonaton tartózkodnia. Többszöri telefonos megbeszélést követően a felperes végül vállalta volna, hogy az egyik kocsi lezárása esetén a vonat továbbítását, azonban amire erre sor került a területi irányító a vonatot lemondta. A 2618. vonat nemzetközi forda volt és 6 db kocsiból volt összeállítva, ezért a KSZ alapján a kötelező létszámnorma két jegyvizsgáló volt.

A monori vonalon olyan peronívek találhatóak, mely indokolja a két jegyvizsgáló jelenlétét.

Az alperes a 2016. július 8. napján kelt azonnali hatályú felmondással a felperes munkaviszonyát megszüntette. A felmondás indokolása szerint:

„Ön 2016. év június hó 24. napján 17:18 órakor jelentkezett szolgálatra Budapest-Nyugati vezényleten. A Hálózati HAVARIA irányítót Ön csak fél óra elteltével 17:58 órakor hívta, hogy a 2618 számú vonat 6 kocsiból áll, ezért egyedül nem továbbítja. A HAVARIA irányító megpróbálta megoldani az Ön vonattovábbítás megtagadása miatt kialakult helyzetet azzal, átvezényeltet egy jegyvizsgálót másik vonatról. Tájékoztatta Önt, hogy jegyvizsgálót nem tudnak átvezényelni. Ekkor Ön azt mondta, hogy ha a vonatból kisoroznak 1 kocsit, akkor azt továbbítja. A HAVARIA irányító még arra is nyitott lett volna, hogy 1 kocsi lezárásához hozzájáruljon a vonat elindulása érdekében, de Ön így sem volt hajlandó továbbítani a vonatot. A HAVARIA irányító tájékoztatta a Területi Főirányítót arról, hogy a vonatot Ön lezárt kocsival sem továbbítja. Ekkor a Területi Főirányító úgy döntött, hogy a 2618 számú vonat lemondásra kerül, mivel a vonatból történő kocsi kisorozása nagy késést és a további vonatok esetében forgalmi fennakadást okozott volna. A HAVARIA irányító visszahívta Önt és tájékoztatta, hogy a 2618 számú vonat lemondásra kerül, ezért az utasokat le kell szállítani a vonatról és át kell irányítani a következő vonatra. Ekkor Ön már el akarta vinni a 2618 számú vonatot lezárt kocsival, de erre már az idő múlására tekintettel nem volt lehetőség. Fenti események nagy hőségben, a munkából való hazautazás időszakában történtek.

Önnek a vonatot pontos időben, az utasok és a munkáltató érdekeit sem előtt tartva kellett volna továbbítania, munkatársaival együtt kellett volna működnie, tájékoztatási kötelezettségének megfelelően időben kellett volna eleget tennie.

Ön fentiek szerint együttműködési, tájékoztatási és gondos, a szakmai szokásoknak és szabályoknak megfelelő munkavégzési kötelezettségének megszegésével jelentős mértékben és vétkeesen megsértette a munka törvénykönyve 6. § (1), (2) bekezdését, 8. § (1) bekezdését és az 52. § (1) bekezdés c), d), e) pontjaiban foglalt rendelkezéseket, valamint cselekedetével a munkáltató jó megítélését és gazdasági érdekeit sértette, ami a munkaviszonyának további fenntartását lehetetlenné teszi.

Az eset összes ismert, jelen azonnali hatályú felmondásban részletezett tényeinek, körülményeinek megvizsgálása után megállapítottam, hogy munkaviszonyból származó

lényeges kötelezettségét vétkesen, jelentős mértékben megszegte. Az azonnali hatályú felmondás alkalmazásáról a munka törvénykönyvében foglalt feltételek teljesülése okán az előírt határidőn belül döntöttem.”

Felperes a munkaviszony megszüntetését követően 2016. december 1. napjától a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál helyezkedett el ügyeletes munkakörben. Felperes távolléti díja alperesnél Ft, átlagkeresete Ft volt.

* * *

A felperes 2016. július 21. napján nyújtott be keresetlevelet a bírósághoz, melyben kérte, hogy a bíróság állapítsa meg az azonnali hatályú felmondás jogellenességét és kötelezze alperest az Mt. 83. § (1) bekezdés a) pontja alapján a jogviszonyának helyreállítása, elmaradt jövedelemként kártérítés, valamint sérelemdíj megfizetésére, személyiségi jogsérelmei okán.

Előadta, hogy az alperes köztudottan súlyos létszámhiánnyal küzd, így folyamatosan a minimális létszámnorma alatt közlekedtetni a vonatok egy részét, mely álláspontja szerint veszélyezteti mind az utasok, mind a munkavállalók biztonságát. 2016. június 24-én a technológiai normával ellentétesen egyedül kellett volna szolgálatot teljesítenie a 2618. számú vonaton, melyre a hat kocsi vonatkoztatva még egy jegyvizsgálót be kellett volna osztani. A területi főirányító döntése alapján ez a vonat lemondásra került.

Az induló vonatra megállapított technológiai normaidő sem volt biztosítva, ami önmagában is késedelmet okozott volna az indulásnál. Ennek azért van jelentősége, mert végül is kész lett volna a vonat továbbításra, feltéve, hogy a technológiai szerinti kocsiszám lett volna biztosítva, ezért az alperes együttműködési készségének hiányára történő hivatkozása valótlan. Álláspontja szerint a munkáltató döntése szokatlan, egyértelmű üzenetet kíván megfogalmazni azon szervezett munkavállalók, a szakszervezeti tagjai felé. A munkaviszony megszüntetése és a szakszervezeti tagsága között szoros összefüggés van.

Az Mt. 54. § (1) és (2) bekezdése alapján jogszerűen élt az utasítás megtagadás lehetőségével, egyértelmű ugyanis, hogy a technológiai normák feletti kocsiszám mellett közlekedő vonat továbbítása a munkaviszonyra vonatkozó szabályba ütközik, másrészt mások, az utasok egészségét közvetlenül is súlyosan veszélyeztetné. Ezen túlmenően a munkáltató intézkedése megtorló jellegű is volt.

Felperes /4. sorszám alatti beadványában a kereseti kérelmét felemelte. Előadta, hogy a felperes június 20-án jelezte és a vezénylő rögzítette is az átadó könyvben azt, hogy csak egyedül került június 24-én beosztásra. A munkaidő beosztás készítése és annak felelőssége a munkavállalóra nem hárítható át, a felperes alappal bízott ugyanis a munkáltató jogkövető magatartásában. A jogszerű utasítás megtagadásnak időbeli korlátja nem lehet, így az nem lehet sem idő előtti, sem elkésett. A jelen helyzetben a felperes az induló vonat beérkezésekor került abba a tudati és lélektani helyzetbe, hogy vállalhatatlannak tartotta az egyedüli szolgálatot.

A felperes elmaradt jövedelemkénti kártérítési igényét Ft-ban jelölte meg, melyből a munkanélküli járadékot levonásba helyezte, kérte továbbá cafeteria juttatás, jogalap nélküli levonások, önkéntes nyugdíjpénztári hozzájárulás elvesztése, utazási kedvezmény elvesztése, életbiztosítás idő előtti felbontása és lakáspénztár megszüntetése miatt további elmaradt jövedelem és egyéb kár megtérítésére kötelezni az alperest. A felperes elmaradt jövedelme tekintetében utalt a Kúria joggyakorlat elemző csoportjának véleményére, mely alapján a kártérítés mértékét az átlagkereset alapján vette figyelembe, így 2016. december 1. napjáig, amikor is új munkaviszony létesített, mindösszesen megfizetését kérte

azzal, hogy ebből a megtérült munkanélküli ellátást levonásba helyezte. Álláspontja szerint az Mt. 82. §-a csak elmaradt jövedelemkénti kártérítés maximális összege tekintetében utal a távolléti díjra, – ennek összege annak tizenkétszeresét nem haladhatja meg – azonban nincs akadálya annak, hogy az elmaradt jövedelemként kárként a teljes elmaradt átlagkeresetét érvényesítse.

A felperes a 2017. május 18. napján tartott tárgyaláson a keresetét leszállította. A sérelemdíj iránti kereseti kérelmétől elállt, az Mt. 169. §-a alapján igényelt kártérítési igény tekintetében pedig annak összegszerűségét szállította le, az egyenlő bánásmód megsértésére nem hivatkozott, ezzel kapcsolatban bizonyítási indítványt nem tett. A bíróság a 45.M.48/2017/10. számú 2017. május 18. napján jogerős végzésével a pert a sérelemdíj tekintetében megszüntette.

Az alperes mindezekre úgy nyilatkozott, hogy a leszállított kereseti kérelmet sem összegszerűségében, sem jogalapjában nem vitatja, amennyiben a bíróság a jogellenesség jogalapja tekintetében helyt adna a keresetnek, azzal azonban, hogy álláspontja szerint az elmaradt jövedelemkénti kártérítésnél a számítás alapja csak a távolléti díj lehet. Ugyanígy nem vitatta az alperes sem jogalapjában, sem összegszerűségében felperes által megjelölt egyéb kárt, amennyiben a bíróság a jogviszony jogellenessége tekintetében a keresetnek helyt adna.

Alperes érdemi ellenkérelmében a kereset elutasítását és a felperes perköltségben marasztalását kérte. Előadta, hogy a felperes a 2016. június 23-án 17 óra 47 percig volt szolgálatban, így a szolgálat leadásakor már láthatta, hogy a következő szolgálatában jegyvizsgálói feladatokat milyen továbbítandó vonatok esetében kell ellátnia. A felperes a beosztás napján, tehát 2016. június 24-én 17 óra 18 perckor jelentkezett szolgálatra, ekkor már ismerhette a felolvasókönyv rendelkezéseit és újfent megbizonyosodhatott arról, hogy a 2618. számú vonatot vezető jegyvizsgálóként egyedül fogja továbbítani. Ennek ellenére felperes csak 17 óra 58 perckor jelezte a HAVARIA üzemirányítás felé, hogy a vonatot – mivel az több mint 5 kocsiból áll – egyedül nem továbbítja. A felperes többször beszélt az üzemirányításon HAVARIA irányítóval és csak 18 óra 04 perckor közölte a felperes azt a HAVARIA irányítóval, hogy abban az esetben, hogyha kisoroznak egy kocsit a szerelvényből, akkor továbbítja a vonatot, azonban az idő rövidsége miatt erre már ekkor nem volt lehetőség és a területi főirányító 18 óra 08 perckor úgy határozott, hogy a 2618 számú vonatot lemondja.

Az alperes előadása szerint a Magyar Államvasutak Zrt. F2 számú forgalmi utasításának 12.2.d. pontja értelmében a vonatok mozdonyvezetővel és egy, vagy több vonatkísérővel közlekedhetnek, mindezek alapján az utasítás egyértelműen a vasútállatok jogkörébe utalja, hogy a vonatok közlekedtetéséhez a mozdonyvezető mellett egy, vagy több vonatkísérőről gondoskodnak. A felperes által hivatkozott kollektív szerződés az Mt. 277. §-ával összhangban nem a vasútközlekedés biztonsági szempontjait rögzíti, hanem az alperes munkavállalóinak munkaviszonyból származó vagy ezzel kapcsolatos jogait, illetve kötelezettségeit szabályozza. A KSZ 9. számú mellékletének 1.2. pontja egyértelműen utal arra, hogy a vonatok közlekedtetése egy fő jegyvizsgálóval is szabályos, illetőleg a kollektív szerződés 63. §-a szerint azokat a jegyvizsgálókat, akik olyan vonaton teljesítenek egyedül szolgálatot, amelynek a KSZ 9. számú melléklet alapján két fő vonatkísérővel kellene közlekednie, e teljesítményért két külön díjazás illeti meg. Mindezek alapján tehát álláspontja szerint a KSZ a vonatkísérők számára vonatkozó rendelkezései nem vasútbiztonsági szempontokon alapulnak, hanem munkaszervezés és díjazási kérdéseket szabályoznak, így tényként rögzíthető, hogy az utasítás teljesítésével sem a felperes, sem az utasok biztonsága,

sem a felperes, sem az utasok egészsége nem került volna veszélybe, az ezzel ellentétes felperesi hivatkozás alaptalan.

Hivatkozott továbbá az alperes arra, hogy felperes megsértette az Mt. 6. § (1) bekezdésében foglalt kötelezettségét. A felperes a 2618-as számú vonat indulását megelőzően legalább 50 perccel egyértelműen értesült arról, hogy a kialakult körülmények miatt a vonatot vezető jegyvizsgálóként egyedül kell továbbítania, az ezzel kapcsolatos fenntartásait csak 17 óra 58 perckor jelezte. Mindezek alapján a felperes a tájékoztatási és együttműködési kötelezettségének nem tett eleget.

Alperes álláspontja szerint nem bír jelentőséggel, hogy a felperes kért-e maga mellé még egy jegyvizsgálót, hogyha nem tájékoztatta előre a munkáltatót, hogy nem hajlandó egyedül a vonat továbbítására, az alperes ugyanis alkalmas időben történő közlés esetén tudott volna intézkedni arról, hogy átcsoportosítson munkaerőt más járatairól, azonban a felperes az utolsó pillanatig nem közölte, hogy egyedül nem hajlandó a vonat továbbítására. A felperes ezzel együttműködési és különösen tájékoztatási kötelezettsége teljesítését alapjaiban mulasztotta el.

Az alperesi álláspont szerint téves a felperes Ebktv. 7. § (1) bekezdésére történő hivatkozása. Az alperes döntése olyan rendelkezés, amely tárgyilagos mérlegelés szerint az adott jogviszonnyal közvetlen összefüggő ésszerű indoka van, mégpedig a következőket bírői gyakorlat értelmében az utasítás megtagadása súlyos kötelezettségzegésnek tekinthető. Hasonló körülmények esetén az alperes a felperes esetéhez hasonlóan ugyanilyen jogkövetkezményt alkalmazott.

Alperes / 3. sorszámú beadványában indítványozta több vezénylő meghallgatását abban a kérdésben, hogy történt-e korábban jelzés a felperes részéről arra vonatkozóan, hogy egyedül van beosztva június 24-én.

A felperes kereseti kérelme az alábbiak szerint alapos:

A 2015. augusztus 1. napjától hatályos MÁV Start Zrt. Kollektív Szerződés (a továbbiakban: KSZ) 9. számú melléklete szerint:

1.1. Az előírt minimális létszámnorma személyszállító vonatok esetén 1 fő vezető jegyvizsgáló és 1 fő jegyvizsgáló, kivéve az 1.2. pontban foglalt eseteket.

1.2. Az alábbi, SZVÖR szerinti összeállítások esetén az előírt minimális létszámnorma 1 fő vezető jegyvizsgáló:

BDV 4 egység

53-41, 53-42, 63-41, 63-42 motorvonat 1 egység

53-41, 53-42, 63-41, 63-42, 50-47, 51-47 (Jenbacher) motorvonat 2 egység, nem Budapest, elővárosi forgalmában

Hagyományos (nem távzárású) szerelvény 4 kocsiig

Nem hagyományos (távzárású) szerelvény 5 kocsiig

Bz motor(ok)ból és mellék kocsi(k)ból (63-12 is) kiállított szerelvény

Charter és különvonatok

Balatonfenyves GV 1 fő vonali tolatásvezető

1.2.2.3. A szerelvény rendkívüli esetben a SZVÖR-ben előírtakhoz képest eltérő összeállítással közlekedik (ebben az esetben a SZVÖR-ben előírt alapszerelvényen felül a vonatba sorozott kocsik utasokat nem szállíthatnak, azokat az indulás előtt le kell zárni oly módon, hogy azokat a vonatban utazás céljára ne lehessen igénybe venni.)

1.2.3. A létszámnormára vonatkozó előírásokat kötelezően be kell tartani. Az ettől eltérő foglalkoztatás esetén ki kell vizsgálni annak okát. A vizsgálatnak ki kell terjednie arra, hogy történt-e munkaviszonyból származó vétkes kötelezettségszegés.

A megállapított vétkes kötelezettségszegést a munkáltatónak szankcionálnia kell.”

A Munka Törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (a továbbiakban: Mt.) 54. § (1) A munkavállaló köteles megtagadni az utasítás teljesítését, ha annak végrehajtása más személy egészségét vagy a környezetet közvetlenül és súlyosan veszélyeztetné.

(2) A munkavállaló megtagadhatja az utasítás teljesítését, ha annak végrehajtása munkaviszonyra vonatkozó szabályba ütközik, vagy a munkavállaló életét, testi épségét vagy egészségét közvetlenül és súlyosan veszélyeztetné.

(3) A munkavállaló az utasítás megtagadása esetén is köteles rendelkezésre állni.

(4) A munkavállaló a munkáltató utasításától akkor térhet el, ha ezt a munkáltató károsodástól való megóvása feltétlenül megköveteli és a munkáltató értesítésére nincs mód. Az utasítástól való eltérésről a munkáltatót haladéktalanul tájékoztatni kell.

A perben az alperest terhelte annak a bizonyítása, hogy az azonnali hatályú felmondás indoka valós, a felperes számára világos volt, azaz a felperes az utasítás végrehajtását jogellenesen megtagadta, együttműködési, tájékoztatási kötelezettségét megszegte, mely a munkaviszonyból származó lényeges kötelezettségszegésnek minősül. Az alperesnek kellett továbbá bizonyítania azt, hogy a felperes jogellenesen tagadta meg a munkáltatói utasítást, az nem ütközött a munkaviszonyra vonatkozó szabályba és az utasok egészségét közvetlenül és súlyosan nem veszélyeztette.

Az nem volt vitás a felek között, hogy a 2618. számú vonaton a KSZ szerint kettő jegyvizsgálónak kellett volna dolgozni. A felek eltérő jogi álláspontja abban állt, hogy felperesi álláspont szerint fenti rendelkezés nem teljesülése esetén megtagadhatta a munkavégzését balesetvédelmi szempontok és amiatt, hogy munkaviszonyra vonatkozó szabályszegésnek minősül, míg alperesi álláspont szerint a KSZ rendelkezései kizárólag munkaszervezésre és díjazásra vonatkoznak.

A felperes személyes előadása során elmondta, hogy már június 18-án látta a felolvasókönyvből, hogy június 24-én egyedül van beosztva, ezt a vezénylőnek ezt jelezte is. Június 24-én 17 óra 18 perckor jelentkezett szolgálatra, 17 óra 38 perckor ért ki a váróteremhez. A vonatnak 18 óra 08 perckor kellett volna indulnia Monorra. A szerelvény még nem volt ott, csak 17 óra 52 perckor érkezett meg a 15. vágányra. A szerelvényről leszálló két kollégáját kérdezte is, hogy közülük jön-e valaki vele vissza, azt mondták, hogy nem. Számára ekkor derült ki véglegesen az, hogy egyedül lesz. Ekkor kérte telefonon a HAVARIA irányítót, hogy keressenek még egy embert. Megkérdezték tőle, hogy elvinné-e úgy a vonatot, hogy egy kocsit lezárnak, végül először erre azt mondta, hogy balesetveszélyes, majd amikor 18 óra 08 perckor ismételtén hívta a HAVARIA irányítót, akkor jelezte neki,

hogya ha lezárnak egy kocsit, akkor továbbítja a vonatot, de addigra már a területi irányító a vonatot lemondta.

A 2618-as vonat nemzetközi fordó volt, ezért eleve két embernek kellett volna lenni, függetlenül a kocsiszámtól, de egyébként a hat kocsit a KSZ szerint is két jegyvizsgálónak kellett volna továbbítania. Amennyiben egy ember továbbítja a vonatot, akkor 10 perccel korábban kell szolgálatra jelentkezni, de a szolgálat kezdőidőpontját sem módosították, ezért is gondolta, hogy lesz még egy ember a vonaton.

A bíróság tanúként hallgatta meg [redacted], aki vezénylőként dolgozott június 24-én. Elmondta, hogy 17 óra 18 perckor jelentkezett szolgálatra a felperes, rákérdezett hogy egyedül lesz-e, erre ő azt válaszolta, hogy igen. Annak ellenére, hogy a felperes egyedül szerepelt a felolvasókönyvben, még kerülhetett volna elő ember. Valóban megnő a vonat átadási idő 10 perccel, hogyha egyedül van a jegyvizsgáló, ezt a szolgálati lapon fel kellett volna tüntetni, de ezt ő elmulasztotta. Általában van tartalék kolléga, de ebben az esetben csak más vonatról tudott volna levenni másik jegyvizsgálót, így a HAVARIA irányítóval abban maradtak, hogy ennek semmi értelme nincs.

A felperes vonatára is két emberre lett volna szükség. A monori vonal azért számít problémásnak, mert olyan ívek vannak a peronon, ami ezt indokolja. Az is előfordulhatott volna, hogy az a két kolléga közül, akik a vonattal érkeztek, osztanak be valakit a felperes mellé, erre azonban csak a HAVARIA lett volna jogsult.

HAVARIA irányító tanúvallomásában elmondta, hogy a kollektív szerződés írja elő a kocsiszámtól függően, hogy hány embernek kell a vonaton lennie. Őt 17 óra 58 perckor hívta a felperes és jelezte, hogy a 2618-as vonatra egyedül van beosztva. Ő a vonatszámot alapján ezt ellenőrizte, valóban két embernek kellett volna lennie. Ekkor felhívta a vezénylőt, aki azt mondta, hogy nincs szabad ember, csak olyan vonatról tudtak volna levenni, ahol ugyanúgy két embernek kellett lennie. Telefonon megkérdezte a felperest, hogy továbbítja-e úgy a vonatot, hogyha lezárnak egy kocsit, de a felperes ekkor is a kollektív szerződésre hivatkozott és azt mondta, hogy nem továbbítja a vonatot. Ekkor a területi irányító úgy döntött, hogy lemondja a vonatot. Amikor visszahívta a felperest, hogy erről tájékoztassa 18 óra 08 perckor, akkor a felperes már vállalta volna a vonat továbbítását egy kocsi lezárása mellett, de ekkor ez már késő volt.

A bizonyítási eljárás során meghallgatásra került az a felvétel, ami a felperes és a HAVARIA irányító közti beszélgetésekről készült, ez alátámasztotta a felperes, illetőleg a tanúk által elmondottakat.

tanúvallomása alátámasztotta azt a felperesi előadást, miszerint a monori vonalon több olyan állomás is van amely ívelt peronú. Szakértői bizonyítás nélkül, köztudomású tények alapján is rögzíthető, hogy a jegyvizsgáló egy ívelt peronú megállóhelyen nem minden esetben láthatja át a vonat teljes hosszát, így a szerelvény elindítása veszélyhelyzetet teremthet. A jogszabály pedig már abban az esetben is lehetőséget ad a munkáltató utasításának megtagadására, hogyha az mások (pl. az utasok) egészsége veszélyeztetésének a lehetőségét felveti.

A kollektív szerződésben a felek rögzítették, hogy bizonyos típusú kocsiknál/szerelvényeknél mi a kötelező jegyvizsgáló személyzet létszáma. A bíróság álláspontja szerint az alperes tévesen hivatkozott arra, hogy ezen rendelkezés csak és kizárólag munkaszervezési és bérfizetési oldalról rendelkezik a létszámról.

A bíróságnak ugyan nem volt feladata a felek szándékának vizsgálata a KSZ megkötésekor, azonban a szerződés szövegezése egyértelműen arra utal, hogy a felek az *előírt minimális létszámnormát* kívánták szabályozni a személyszállító vonatoknál.

Amennyiben valóban csak munkaszervezési kérdések és különböző pótlékok megfizetésének módja lenne a cél, úgy a szerződés nem írta elő, hogy „*a létszámnormára vonatkozó előírásokat kötelezően be kell tartani. Az ettől eltérő foglalkoztatás esetén ki kell vizsgálni annak okát.*”. (KSZ 9. számú melléklet 1.2.3. pont)

A kialakult bírói gyakorlat alapján a kollektív szerződés munkaviszonyra vonatkozó szabály, meghatározott körben jogokat és kötelezettségeket keletkeztet mind a munkáltatóra, mind a munkavállalókra, ezért nem lehetséges azt a megkötő felek olyan fenntartása alapján értelmezni, amely a szerződésből egyébként világosan nem tűnik ki. (BH1998. 451.) Mindezek alapján tehát a KSZ rendelkezéseit a munkaszervezésénél alkalmazni kell.

Az alperes arra is hivatkozott, hogy a felperes az együttműködési és tájékoztatási kötelezettségét megszegte, hiszen már korábban tudomása volt arról, hogy egyedülként került a vonatra beosztásra, de mégsem jelezte, hogy az nem továbbítja. A bíróság nyomatékosan utal arra, hogy a munkaidő beosztás elkészítése, a munka szervezése kizárólag a munkáltató feladata. A munkáltatónak kellett volna tehát oly módon összeállítani, megtervezni a munkaidőbeosztást, hogy az mind a jogszabálynak, mind a kollektív szerződéses szabályoknak megfeleljen, ennek felelőssége a munkavállalóra nem hárítható át. Alperes készítette a munkabeosztást, tehát tisztában volt azzal, hogy arra nem a KSZ-nek megfelelően került sor, félrőható magatartására előnyök szerzése végett nem hivatkozhat.

Nincs jelentősége annak, hogy a felperes jelezte-e és ha igen mikor, hogy a munkaszervezés nem felel meg a KSZ-nek. Az alperes a felperes szolgálatra jelentkezésének idejét, - annak ellenére, hogy a tanúvallomások által is alátámasztottan ezt az egyedül szolgálatot teljesítő jegyvizsgálóknál 10 perccel előbbre kellett volna hozni – nem módosította. A felperes tehát okkal feltételezhette, hogy egy másik munkavállaló is beosztásra kerül akár a beérkező vonatról. A felperes jelezte a HAVARIA irányítóval történt telefonbeszélgetésnél is, hogy egyedül került beosztásra. Fel sem merülhet a munkavállaló tájékoztatási, együttműködési kötelezettségének elmulasztása olyan esetben, ahol a munkáltató mulasztotta el a munkavégzésre vonatkozó szabályok betartását. A jelzés késedelme azért sem merülhet fel, mert a tanúvallomások alapján nem volt lehetőség más jegyvizsgáló beosztására, mert csak másik, szintén kötelezően két jegyvizsgálóval közlekedő vonatról lehetett volna munkavállalót levenni.

Mindezek alapján a bíróság szükségtelennek tartotta további szolgálattevőknek a tanúkenti meghallgatását arra, hogy a felperes jelezte-e és mikor azt a körülményt, hogy egyedül került beosztásra.

Mindezek alapján tehát megállapítható volt, hogy a felperes jogszerűen tagadta meg a munkáltató utasítását, azaz a vonat továbbítását, mivel az Mt. 54.§ (1) és (2) bekezdésébe ütközött. A felperes együttműködési és tájékoztatási kötelezettségét sem szegte meg, ezért a felmondás indokolása nem valós, így az jogellenes.

Az elmaradt jövedelemkénti kártérítés számítása tekintetében a felperes helyesen hivatkozott arra, hogy az Mt. 82. §-a kizárólag az elmaradt jövedelemkénti kártérítés maximális összegét, azaz egy keretösszeget határoz meg. Ennek számításánál alkalmazza a távolléti díj összegét. Az elmaradt jövedelemkénti kártérítés összege ezt a keretösszeget nem haladhatja meg, de ez nem jelenti azt, hogy az elmaradt jövedelem nem számítható ki az átlagkereset figyelembevételével.