

## Alkotmánybíróság

1535 Budapest, Pf. 773.

### Tisztelt Alkotmánybíróság!

[REDACTED] a továbbiakban: panaszos(ok) vagy indítványozók által indított, a IV/1513/2022. sz. alatt folyamatban lévő ügyben az alábbi álláspontot terjesztem elő.

A Technológiai és Ipari Minisztérium (továbbiakban: Minisztérium), mint az indítvánnyal támadott törvényhely kezdeményezője, az ügyben 2022. október 11. napján az Abtv. 57. § (1b) bekezdés szerinti véleményt (továbbiakban: vélemény) terjesztett elő az alkotmányjogi panasz vonatkozásában.

A panaszosok szükségesnek tartják a Minisztérium véleményével összefüggésben ismertetni az álláspontjukat, hiszen az Abtv. 57. § (2) bekezdésének és 58. § (1) bekezdésének szövegéből következik, miszerint a panaszosok nincsenek elzárva attól, hogy szükség esetén a korábbi nyilatkozataikat kiegészítsék. Ezt erősíti meg az AB Ügyrendjének 35. §-a, amelynek értelmében a panaszosok az alkotmányjogi panasz eljárásban külön felhívás nélkül is terjeszthetnek elő indítvány-kiegészítést.

1. A Minisztérium véleménye szerint az indítványunk nem tartalmaz hivatkozást az Alaptörvény 24. cikk (3) bekezdés a) pontjára, valamint az Abtv. 41. § (1) bekezdésére.

Nem felel meg a valóságnak, hogy az indítványunk nem tartalmazza az Abtv. 41. § (1) bekezdésére, hiszen a panasz 1. oldalán maga a vastagon szedett kérelem tartalmazza ezt a hivatkozást.

Álláspontunk szerint ilyen kérelem mellett, ami a megsemmisítés alapja, az Alaptörvény 24. cikk (3) bekezdés a) pontjára történő hivatkozás szükségtelen, de fölös óvatosságból mégis megtesszük, tehát az eredeti indítványt kiegészítve, hivatkozunk arra is, hogy a T. Alkotmánybíróság az 24. cikk (3) bekezdés a) pontja és az Abtv. 41. § (1) bekezdése alapján szíveskedjen a megjelölt jogszabályhelyet megsemmisíteni.

2. Ugyancsak valótlan a vélemény azon állítása, hogy nem tettünk eleget teljeskörűen az egyértelmű indokolási kötelezettségnek. A vélemény szerint az indítvány az Lt. 63/A. § megsemmisítésére irányul, míg az alapvető alkotmányjogi jellegű kérdés jellegét tartalmazó alpontban csupán a 63/E. § (8) és (9) bekezdését jelöltük meg. A hatályos indítványunk a teljes 63/E. § megsemmisítését kéri, a 63/A. § megsemmisítését nem kértük.

3. Szakmai álláspont:

Tekintettel arra, miszerint a vélemény 2. pontja rögzíti, hogy beadványunk tárgya összefügg a IV/1530/2022. sz. alkotmányjogi panasszal és ezért jelen ügyben fenntartják a hivatkozott ügyben benyújtott beadvány 2. pontjában foglalt szakmai álláspontjukat, ezért álláspontunk szerint jogunkban áll (megnyílt a lehetőségünk) észrevételeket tenni ezzel kapcsolatban is.

3.1. A panasz érdemi vizsgálatához kapcsolódóan utalunk az indítványunkban a tényállás körében ismertetett jogerős bírósági határozatnak a még elégséges szolgáltatást megállapító részére. Kiemeljük, hogy a még elégséges szolgáltatás mértékét a nemperes eljárásban a bíróság a felek ajánlatai alapján

határozta meg, mely során figyelembe kellett vegye az azokban kifejezésre juttatott szakmai és egyéb szempontokat. A jogerős bírósági végzés rámutat arra, hogy a felek közötti korábbi megállapodást azért nem lehetett figyelmen kívül hagyni, mivel azt nyilvánvalóan szakmai alapon, a légiforgalom biztonságát érintő érvek ütköztetését követően hozták létre, és hosszabb időre irányadónak tekintették. E körülménynek azért van a jelen eljárásban ügydöntő jelentősége, mert – mint más közszolgáltatás esetén – a légiforgalom tekintetében is a még elégséges (és egyúttal biztonságos) szolgáltatás biztosítása tisztán szakmai kérdés. Míg azonban e szakmai vitát az abban leginkább kompetens szereplők, azaz a munkáltató és a szakszervezet lefolytatták, s ezen alapszik a bíróság által meghatározott még elégséges szolgáltatás mértéke, addig ilyen szakmai vita lefolytatására a támadott törvényhely indokolása nem utal, s a valóságban sem történt ilyen a törvény előkészítése során. Talán ennek is a folyománya az, hogy a támadott törvényi rendelkezés nem egy elemében szakmailag értelmezhetetlen.

Az alkotmányjogi panasz elbírása kényszerűen magában foglalja az előzőekben hivatkozott szakmai szempontok vizsgálatát, minthogy e nélkül nem foglalható állás az indítványozók sztrájkhoz való jogának korlátozása szükségességéről és arányosságáról. Az előzőekben írtak okán ugyanakkor az Alkotmánybíróság a még elégséges szolgáltatás mértéke vizsgálatakor kizárólag a hivatkozott bírósági döntésben meghatározottakat tudja alapul venni, azaz az abban meghatározott még elégséges szolgáltatás kell zsinórmértékül szolgáljon a jelen ügyben.

3.1.2. Az egyes szektorok kapacitásának összege nem azonos a légtér teljes kapacitásával. Nevezetesen, ha egy légi jármű két szektoron keresztül is közlekedik, akkor az mindkét szektor kapacitásába beleszámít; tehát, ha például két, óránként 40 gépet kiszolgálni képes szektoron keresztül közlekedik 40 légi jármű (keleti szektor-nyugati szektor), a két szektor fejenként legfeljebb 40 légi járművet szolgál ki, míg a törvény értelmében – mivel a szektorkapacitások számát össze kell adni – 60 gépet kellene kiszolgálni (a 40 gép 75%-a 30 gép, így a két szektorra összesen 60 gép jut). Ténylegesen természetesen nem ilyen szélsőségesen egyoldalú a forgalmi áramlat, de minél nagyobb a forgalmi igény, annál több légi jármű közlekedik több szektoron keresztül, mert annál több szektor üzemel (ami azt jelenti, hogy annál több egyre kisebb légtérre osztják a magyar légtérrel), és annál nagyobb lesz a különbség a szektorok kapacitásának összege és a teljes magyar légtér tényleges kapacitása között. Meg kell továbbá jegyezni, hogy az előzetes forgalmi igény jelentősen eltérhet a ténylegesen közlekedő repülőgépek számától, igen gyakran magasabb annál. Az időjárás is jelentősen befolyásolhatja az adott napon a légi járművek számát (pl. ha az ország területének jelentős részén zivatarkegyenység van, akkor átlagosan 20%-kal csökkenteni kell a szektorok kapacitását). Világosan látni tehát, hogy a törvényhely a még elégséges szolgáltatásként olyan mértéket ír elő, amely még a teljes kapacitás mértékét is meghaladja.

3.1.3. Ha az előbbieket figyelmen kívül is hagynánk, igen lényeges körülmény az, hogy a Budapest CTA légtérben a Közeti Irányítás (ACC) és KFOR légtérben nem kizárólag az indítványozókkal azonos munkáltatónál dolgozó munkavállalók nyújtanak léginavigációs szolgáltatást, hanem a Magyar Honvédségnél szolgálatot teljesítő, vezényelt katonák is, akik a sztrájkról szóló 1989. évi VII. törvény (Sztrájkvt.) 3. § (2) bekezdése alapján *ab ovo* nem szüntethetik be a munkát. Ergo, még ha nem is a fentiek szerint (a szektorkapacitások összesítésével) számíthatna a 75%-os szolgáltatási szint, a honvédség kötelekébe tartozó légiirányítók – három napon át legfeljebb napi 6 órában – még akkor is pótolni tudják a sztrájk folytán „kieső” 25%-ot, ha egyébként a törvény szerinti még elégséges szolgáltatás mértéke nem haladná meg a gyakorlatban nyújtott teljes szolgáltatás mértékét (ld. alább 6.3-6.5. alpontok).

3.1.4. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér érkező kapacitása 26 légi jármű óránként. Ennek 75%-a 19,5, amit az Lt. 63/E. § (2) bekezdése értelmében felfelé kell kerekíteni, vagyis elégséges szolgáltatásként óránként 20 érkező légi járművet kell kiszolgálni. Ez napi szinten 480 (24x20) érkező légi járművet jelentene. Ennyi légi jármű egy nap alatt még megközelítőleg sem érkezett soha a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtérre. Napi 200 járatnál több legfeljebb csúcsidejében, s akkor is csak elvétve érkezik, de például 2022 októberében átlagosan napi 142 járat érkezett, ami óránként átlagosan 6 érkező légi járművet jelent. Nyilvánvaló tehát, hogy a kifogásolt törvényi szabályozás az átlagos érkező forgalmat többszörösen meghaladó elégséges szolgáltatást ír elő, megtoldva ezt az induló forgalom teljes kiszolgálási kötelezettségével.

3.1.5. Tekintve, hogy a közelkörzeti irányítók esetén az Lt. 63/E. § (1) bekezdés b) pontban leírt szolgáltatás az irányadó, hiszen ők is alapvetően a Budapest LFNR-et szolgálják ki, a törvény tőlük is az átlagos érkező forgalmat többszörösen meghaladó elégséges szolgáltatást követel meg, megtoldva azt az induló forgalom teljes és az átrepülő forgalom teljes kiszolgálásával.

3.1.6. A KFOR légtérben maximum két szektor üzemelhet, az esetek 99 %-ban azonban csak egy üzemel. Ennek kiszolgálását a honvédség kötelékébe tartozó vezényelt katonák 100%-ban el tudják látni, nem csak három nap napi 6 órában, de akár folyamatosan is. Ez az egy szektor is jellemzően kapacitásának 75%-a alatt üzemel, azaz a törvény a jellemző forgalmi igényt meghaladóan határozza meg a még elégséges szolgáltatás mértékét.

3.1.7. Az Lt. 63/E. (4) bekezdésében foglalt előírás két szempontból is különösen aggályos. Egyrészt, a normaszöveg szerint a munkavállalók az ott hivatkozott *szolgáltatások teljesülését* kötelesek biztosítani, ami a TWR és APP esetén gyakorlatilag lehetetlen, a KFOR esetén általában nem lehetséges, az ACC esetén pedig nagy valószínűséggel nem lehetséges. Ahogy arra az evidenciára már a bírósági eljárásban is fény derült, s ezt a TIM sem vitatja, hogy a munkavállalóknak semmilyen ráhatása nincs a forgalom tényleges alakulására, s ekképpen az általuk nyújtandó szolgáltatás mértékére, ők csak az ehhez szükséges kapacitást tudják biztosítani, melynek igénybevétele azonban nem tartozik az ő kompetenciájukba, a forgalom biztonságos megszervezése a munkaadó feladata. Másrészt, a Budapest CTA légtérben a Körzeti Irányítás (ACC) és KFOR légtérben nem csak munkavállalók nyújtanak léginnavigációs szolgáltatást, hanem a honvédség kötelékébe tartozó vezényelt katonák is, s ez bizonytalanná teszi, hogy egy adott légi járművet valójában ki is szolgál ki, ha az több olyan szektoron is átrepül, ahol katonák és munkavállalók közösen vagy egymás mellett dolgoznak. Ennélfogva a még elégséges szolgáltatás nyújtása kötelezettségének teljesíthetősége, annak igazolhatósága erősen bizonytalan.

3.2. Az előzőekben írtak egyértelművé teszik, hogy az átlagos napi szolgáltatási szintet alig alulmúló, vagy éppenséggel még azt is meghaladó még elégséges szolgáltatási szint elvárása kiüresíti a kérelmezők sztrájkhoz való jogát. A vélemény szerint azonban ennek ellenére alaptalan az indítványozók azon állítása, miszerint a támadott Lt. 63/E. § előírásai alapján tartott sztrájk nem képes betölteni nyomásgyakorló funkcióját. E körben úgy érvel, hogy a munkabeszüntetés eredményességét nemcsak a szolgáltatások korlátozásának mértéke, hanem számos más tényező is befolyásolja, úgy, mint a résztvevők aránya, a sztrájk társadalmi támogatottsága, nyilvánossága stb. Ugyanakkor, éppen a még elégséges szolgáltatás támadott törvény szerinti magas szintű meghatározása eredményezi a sztrájkban résztvevők számának erőteljes korlátját, továbbá a sztrájk társadalmi támogatottságára a sztrájkolók nem tudnak hatni, különösen, ha az csak három napig tarthat. A hivatkozott szempontok tehát teljességgel indifferensek. Ezen túlmenően, a sztrájk a

munkavállalók és a munkáltató relációjában jön létre, így azt ebben a jogviszonyban kell vizsgálni, ekképpen a sztrájk nyilvánosságára történő utalás nehezen értelmezhető.

3.3. A vélemény továbbá elismeri azt, hogy a légtér szektorizációját valóban a munkáltató állapítja meg, ekképpen döntően befolyást gyakorolva a még elégséges szolgáltatás aktuális mértékére. Hozzáteszi azonban, hogy előre nem látható tényezők miatt (úgy, mint háborús helyzet, pandémiás időszak, egy-egy lezárt légtérszakasz miatti forgalomcsökkenés vagy éppen a forgalom emelkedése) a támadott törvényhelyben írottánál részletesebb, - mind a munkavállalók sztrájkjogát, mint pedig „a magasabb védelmet igénylő alkotmányos jogokat” szem előtt tartva - még elégséges szolgáltatási szint nem volt meghatározható. Ez az érvelés azonban aligha fogadható el. Előre bocsátjuk, hogy önmagában azt a körülményt nem tekintjük Alaptörvény-ellenesnek, hogy a még elégséges szolgáltatás mértékét a jogalkotó törvényben határozza meg. Erre azonban nyilvánvalóan csak akkor kerülhet sor, ha a törvényi szabályozás képes ugyanazon alapjogi garanciákat biztosítani az érintetteknek, mint amit a felek megállapodása vagy a bíróságnak erről egyedi ügyben hozott határozata. A támadott törvényi szabályozás alapvető fogyatékosága, hogy azt nem előzte meg semmilyen szakmai vita vagy egyeztetés. Ellenkező esetben ugyanis – a szakmai érvek ütköztetése eredményeként – jóval részletesebb és – főleg – szakszerűbb szabályozás is elérhető lett volna. A jogszabály előkészítője a neki felróható egyeztetés elmaradására nem hivatkozhat alappal kimentésként a szabályozás felületességét, másképp fogalmazva: alkalmatlanságát illetően.

3.4. A fentiekből következően a még elégséges szolgáltatásnak törvényben történt szabályozása egy másik szempontú alkotmányossági problémát is felvet. Nevezetesen, az Alaptörvény 28. cikk második mondata értelmében a jogszabályok céljának megállapítása során elsősorban a jogszabály preambulumbát, illetve a jogszabály megalkotására vagy módosítására irányuló javaslat indokolását kell figyelembe venni. A sztrájkhoz való jog alkotmányos tartalmának meghatározásánál tehát nem hagyható figyelmen kívül a Sztrájkvt. indokolása. Ennek általános része világosan kinyilvánítja, hogy a sztrájkjogra és annak gyakorlására vonatkozó szabályokat a Gazdasági, Szociális és Kulturális Jogok Nemzetközi Egyezségokmányával és egyéb nemzetközi egyezményekkel összhangban állapítja meg. A Sztrájkvt. 4. §-hoz fűzött indokolás pedig a még elégséges szolgáltatás biztosítását a sztrájkjog nyilvánvaló korlátjaként jelöli meg azzal, hogy a „*még elégséges szolgáltatás teljesítése*” fogalma a jogszabályban nem határozható meg. Ez utóbbi jogalkotói kinyilatkozást a gyakorlat a jelen ügyben igazolta is, hiszen maga a vélemény is elismeri a kellően alapos részletes normatív definiálás megvalósíthatatlanságát. Mindemellett, vagy éppen mindezek dacára, a támadott törvényhely indokolása nem tartalmaz magyarázatot arra nézve, hogy a Sztrájkvt. 4. §-hoz fűzött előbbiekben hivatkozott indokolás (t.i. jogszabályi szintű meghatározás lehetetlensége) és a támadott norma (ennek ellenére történő) megalkotása között feszülő ellentmondás miként oldható fel, s hogy immár milyen okból tekinti mégis jogszabályban meghatározhatónak a még elégséges szolgáltatás teljesítésének fogalmát.

3.5. A jogalkotó a sérelmezett rendelkezések tartalmi indokolásának mindössze egy mondatot szentel: „*a sztrájk adott esetben az átrepülő repülőforgalmat, valamint egyéb, NATO Tagságból fakadó tagállami kötelezettséget is ellehetetlenítheti, ennek következtében a légiközlekedés biztonságának szem előtt tartása érdekében is elengedhetetlen a sztrájkkal kapcsolatos rendelkezések törvényi szinten történő rögzítése.*” Véleményünk szerint egyrészt e magyarázat minden ténybeli alapot nélkülöz. A NATO-kötelezettségeket a sztrájk nem érinti, eddig sem érintette, ezek megsértésével a támadott törvény hatályba lépése előtt sem lehetett jogszerűen sztrájkot tartani. Az átrepülő gépek pedig nem csak Magyarország légterében tudnak közlekedni, hanem a szomszédos országok légtereiben is; de még ha sincs is alternatíva, legfeljebb késnek, de a mozgásuk nem lehetetlenül el. Mindenesetre, a sztrájk magában hordozza a károkozás lehetőségét, a

kár bekövetkezését, ezért az a körülmény, hogy az egyes repülőjáratok késnek, vagy az eredeti úticéljuktól eltérésre kényszerülnek és az utasokat vagy a légiirányítók munkáltatóját kár éri, nem lehet alapos indoka a még elégséges szolgáltatások bővítésének, amennyiben ez már felveti a sztrájk ellehetetlenítését. A légiközlekedésben egyébként több alternatíva is létezik a hátrányos következmények elkerülésére, így semmi nem indokolta a már eddig is korlátozott sztrájkjog további szigorítását, kiüresítését, hiszen Magyarországon az utóbbi több mint 10 évben mindössze 2 órán keresztül volt munkabeszüntetés a légiforgalmi irányításban, egy 2019-ben jogszerűen megtartott figyelmeztető sztrájk keretében, s gyakorlat azt mutatta, hogy semmi nem lehetetlenült el. Az idézett veszélyekre való hivatkozások amúgy már a fent hivatkozott bírósági eljárásban is felmerültek a munkáltató részéről, amelyeket ekképpen a bíróság mérlegelt a még elégséges szolgáltatás meghatározásakor; a törvényalkotó azonban – a még mindig folyamatban lévő kollektív munkaügyi vita alatt – egyoldalúan foglalta törvénybe véleményét a témáról, figyelmen kívül hagyva a fent említett szakmai érvek ütköztetését is tartalmazó vitát és bírósági döntést, mely ekképpen nehezen egyeztethető össze a bíróságok szervezetéről és igazgatásáról szóló 2011. évi CLXI. törvény (Bszi.) 6. §-ában foglalt imperatív szabállyal.

3.6. A meglehetősen rövid törvényi indoklás másrészt nem ad választ arra, hogy a valótlanul hivatkozottakon túl milyen egyéb társadalmi, illetve gazdasági és szakmai okok, célok indokolták az addigiak szerinti azon gyakorlat felszámolását, hogy a felek megállapodása hiányában a bíróság állapítja meg a még elégséges szolgáltatás mértékét és feltételeit. Harmadrészt pedig, a légiközlekedés biztonságára, mint általános elvárásra történő utalás önmagában nem több egy jól hangzó, ámde konkrétumok nélkül semmitmondó szlogennél, ráadásul a törvényi szintű szabályozási kényszer indokaként értelmezhetetlen.

3.7. Noha a még elégséges szolgáltatás szintjének törvényi meghatározása tehát, mint szabályozási lehetőség, elvileg alkotmányos, a gyakorlatban azonban ez mégsem tud alkotmányos keretek között megvalósulni. Ennek indoka pedig abban a premisszában rejlik, miszerint a még elégséges szolgáltatás biztosításának kötelezettsége – más alkotmányos érdekek, célok védelmében – ténylegesen korlátozza a sztrájkjog gyakorlását, s ebből következően a sztrájk nyomásgyakorló erejét. A sztrájkjog lényeges tartalmát jelentő nyomásgyakorlás és az azzal konkuráló más alkotmányos érdekek, célok közötti egyensúlyt viszont kizárólag egyedileg, az adott eset valamennyi körülményeit mérlegelve lehet csak megállapítani, s éppen ez az oka annak, hogy a jogalkotó a Sztrájkvtv. megalkotásakor tartózkodott a még elégséges szolgáltatás fogalmának definiálásától.

3.8. A vélemény számos körülményt sorol fel a még elégséges szolgáltatás támadott törvény szerinti meghatározása, azaz az indítványozók, mint légiirányítók sztrájkhoz való joga korlátozásának igazolása céljából.

3.8.1. A repülésbiztonságra való hivatkozás semmilyen szempontból nem állja meg a helyét. Egyrészt ugyanis a repülés biztonságát a munkavállaló minden körülménynek között köteles a legjobb tudása szerint garantálni, így annak bármilyen jellegű kockáztatása eleve munkaköri kötelelességzegést, s egyben – nagy valószínűséggel – bűncselekményt valósít meg, amire a munkavállalónak sztrájk alatt sincs joga. Másrészt a munkavállalóknak eddig sem volt semmilyen lehetőségük beleszólni a forgalom szervezésébe, az a munkáltató felelőssége. E hivatkozás tehát az élethez való alapvető jog érvényesülése érdekében történő jogkorlátozás indokaként súlytalan.

3.8.2. Számos hivatkozást találni emellett az Európai Unió másodlagos jogforrásaiból eredő kötelezettségek teljesítésének szükségességére, többek között, egy teljesítményterv kielégítésére, valamint az uniós célokhoz igazított kapacitási, költséghatékonysági, biztonsági és környezetvédelmi célokra, illetve egyéb célkitűzésekre. Megjegyezzük, hogy tudomásunk szerint a támadott jogszabály elfogadásakor Magyarországnak nem volt a hivatkozott bizottsági rendelet szerinti elfogadott teljesítményterve. Megjegyezzük továbbá, hogy a vélemény által felsorolt ezen szempontok a még elégséges szolgáltatás szintjének meghatározása során nem mérvadók. Az egyetlen releváns szempont ugyanis a szóban forgó közszolgáltatással érintett lakosság érdekei, a nekik a sztrájkjal okozott hátrány, tehát ezeket – és nem más - kell figyelembe venni a még elégséges szolgáltatás meghatározásakor, mégpedig olyan mértékben, hogy az érintett lakosság normális életkörülményei, illetve alapvető szükségletei biztosítottak legyenek. Semmiképp nem a munkáltató anyagi helyzetének stabilitása a cél, vagyis a szolgáltatás elégséges volta nem a munkáltató, hanem a szolgáltatást igénybe vevők szempontjai szerint értékelendő. A sztrájk ugyanis a munkaharc egyik eleme: ezzel az eszközzel a munkavállalók (szervezeteiken keresztül) munkájuk nélkülözhetetlenségére hívják fel a figyelmet, így akarnak maguknak kedvezőbb munkakörülményeket és -feltételeket kiharcolni. A sztrájkjog gyakorlása, éppen ezért, akkor tölti be alkotmányos rendeltetését, ha a munkaadó rendeltetésszerű működését megzavarja, fennakadáshoz vezet: így nyer értelmet a kollektív nyomásgyakorlás mint a sztrájkjog lényegi eleme. Ha a sztrájkjog gyakorlása csak úgy képzelhető el, hogy az nem okoz fennakadást a munkaadónál, nem zavarja meg a megszokott munkaadói üzemenetet, tehát észrevétlen marad a sztrájkolóak világában, akkor valójában a sztrájkjog lényeges tartalma kerül korlátozásra, hiszen éppen annak nyomásgyakorló funkciója vesz el. Ahogy arra az Alkotmánybíróság a 3065/2022 (II.25.) AB. határozatában emlékeztet: az, hogy a még elégséges szolgáltatás és a munkáltató rendeltetésszerű működésének a fenntartása, vagy valamely közfeladatnak a zavartalan ellátása, nem azonos fogalmak, a munkabeszüntetés, mint az érdekérvényesítés eszköze jogintézményéből következik. A munkabeszüntetés a munkáltató rendeltetésszerű működésének a fenntartását akadályozza.

3.8.3. A vélemény azon további érve, hogy a személyszállítási szolgáltatások terén is legalább 50-66 %-os szolgáltatási szintet kell nyújtani a még elégséges szolgáltatás keretében, már a bírósági eljárásban sem fogott helyt. Semmi nem támasztja alá, hogy egyes szektorokban nyújtott egyes szolgáltatásokat nagyjából azonos szinten kellene nyújtani a lakosság alapvető szükségleteinek, illetve a biztonságos üzemeltetésnek a biztosításához. Az egyes közlekedési módokra ugyanis – az igénybe vevők száma és köre, az igénybevétel célja, ideje és gyakorisága, a szolgáltatás jellege és társadalmi funkciója stb. különbözősége miatt – eltérő mértékben mutatkozhat a lakosság körében alapvető szükséglet. Mi több, a még elégséges szolgáltatás szintjének meghatározását nem a teljes szolgáltatási igényhez kell mérni, hanem az alapvető szükségletekhez. Az ILO esetjoga is kiemeli, hogy az ilyen elégséges szolgáltatásnak a lakosság egészének vagy egy részének életének vagy normális életkörülményeinek veszélyeztetése elkerüléséhez szigorúan szükséges működésre kell korlátozódnia.

3.8.4. Visszatérő hivatkozás a véleményben, hogy az Európai Unióról szóló szerződésben és az Európai Unió működéséről szóló szerződésben biztosított szabad mozgás jogának érvényesülése, valamint az Alaptörvény XXVII. cikk (1) bekezdésében deklarált mozgásszabadság garantálása megkívánja „a légiforgalmi szolgálat teljeskörű és folyamatos működésének” biztosítását (*ibid.*, 10. o. első bek.). Ebből világosan látszik, hogy a támadott törvény előterjesztője *de facto* célként fogalmazza meg azt az elvárást, hogy a még elégséges szolgáltatás mértéke azonos, de legalábbis közel azonos legyen az általános, azaz teljes szolgáltatási szinttel. Ez *prima facie* beismerése annak, hogy a kifogásolt törvényi szabályozás eliminálni kívánja a munkáltató működésének legkisebb megzavarását is, azaz sztrájk esetére is biztosítani

kívánja a rendeltetészerű teljes működés fenntartását, mely által viszont teljesen megfosztja a sztrájkot a nyomásgyakorlás eszközétől. Márpedig a még elégséges szolgáltatás szintjének meghatározása nem irányulhat a sztrájkjog kiüresítésére, vagyis arra, hogy a munkavállaló elesse a hatékony nyomásgyakorlás lehetőségétől. Másrésztől nyomatékosan szükséges hangsúlyozni, hogy a légiközlekedés igénybevétele nem alapvető emberi jog. A szabad mozgás joga nem jelent elidegeníthetetlen és korlátozhatatlan jogot arra, hogy az egyén bármilyen módon, bármikor és bárhova utazzon, késedelem vagy kényelmetlenségek nélkül. Nem szükséges bővebben kifejteni, hogy egy légitársaság egy járat törlésével vagy egy bázis áthelyezésével, egy állam egy vasúti szárnyvonal megszüntetésével vagy járatritkítással nem sérti az egyén szabad mozgáshoz való jogát, ha ez utóbbi túlzott egyéni teher viselése nélkül amúgy más módon el tud jutni az úti céljához. Ennek megfelelően az üzemanyag árának (vagy adótartalmának) emelése sem eredményezi a hivatkozott jog sérelmét, noha bizonyos rétegek számára ellehetetlenül a személygépkocsival való közlekedés. Bár bizonyos értelemben egy közúti felújítás is korlátozást jelent, hiszen késedelmet okoz az utazónak, ez esetben sincs szó a mozgásszabadság alkotmányos jogának aránytalan korlátozásáról. E tekintetben egy légiközlekedési sztrájk hasonló megítélés alá esik, hiszen az is alapvetően pusztán késést generál, de nem lehetetleníti el a célállomáshoz való eljutást.

3.9. A fentebb részletesen ismertetett indokokon túl az indítványozók sztrájkjogának aránytalan és indokolatlan korlátozását eredményezi az is, hogy a sztrájk legfeljebb három napig tarthat azzal, hogy időtartama legfeljebb napi hat óra lehet. Ezen időbeli korlátokról önmagukban, a történelmi és az általános élettapasztalat alapján, vita nélkül megállapítható, hogy igen rövidre szabják a jogszerű sztrájk lehetőségét. Különösen rövid azonban a három nap, ha azt a Sztrájkvtv. 2. § (1) bekezdés a) pontja szerinti sztrájkot megelőző kötelező egyeztetés hét napos idejéhez viszonyítjuk, s akkor is, ha a napi maximális hat órát a Sztrájkvtv. (3) bekezdése szerinti figyelmeztető sztrájk kétórás időtartamával vetjük össze. A fent hivatkozottak szerint a sztrájk lényegi eleme a munkáltatónak való károkozás. Ebből az is következik, hogy minél tovább tart, annál nagyobb kárt okoz a munkáltatónak, következésképpen, a munkáltató érdeke a mielőbbi tárgyalás és megegyezés. A támadott törvényhely szerint folytatott sztrájk azonban – túl azon, hogy a még elégséges szolgáltatásként lényegében a rendes üzemű szolgáltatást kell nyújtani – azért nem alkalmas a nyomásgyakorlásra, mert a munkáltató tökéletes tisztában van azzal, hogy 72 óra (3 nap) elteltével, mely alatt összesen nem egybefüggő 18 órát tarthat pusztán a „munkabeszüntetés”, befejeződik. A munkavállalóknak pedig nem marad további eszköze arra, hogy a munkáltatót mégis rávegyék a tárgyalásra.

3.10. Az Alkotmánybíróság idevágó gyakorlata szerint az állam akkor nyúlhat az alapjog korlátozásának eszközéhez, ha másik alapvető jog és szabadság védelme vagy érvényesülése, illetve egyéb alkotmányos érték védelme más módon nem érhető el. Az alapjog korlátozásának alkotmányosságához tehát önmagában nem elegendő, hogy az másik alapjog vagy szabadság védelme vagy egyéb alkotmányos cél érdekében történik, hanem szükséges, hogy megfeleljen az arányosság követelményeinek: az elérni kívánt cél fontossága és az ennek érdekében okozott alapjogsérelem súlya megfelelő arányban legyen egymással. A törvényhozó a korlátozás során köteles az adott cél elérésére alkalmas legenyhébb eszközt alkalmazni. Állítjuk, hogy sztrájkhoz való jogunk korlátozása, mivel az a sztrájkjog lényeges tartalmának, nyomásgyakorló funkciójának korlátozásával jár, nem felel meg ezen alapjogi tesztnek.

4. Az aktuális érintettség követelménye: A panaszosok a 2023. január 9. napján kelt nyilatkozattal nyilatkoztak arról, hogy a munkabeszüntetéshez való jog gyakorlását tervezik, erre készülnek, tehát fennáll az aktuális, jelenvaló érintettség.

5. Az egyeztető eljárás folyamatban léte: Álláspontunk szerint az indítvány befogadhatóságához nem szükséges külön annak igazolása, hogy a Sztrájkvtv. szerinti egyeztető eljárás folyamatban van. Az

indítvány tényállási részében szerepel, miszerint a felek között 2021. évben egyeztetés történt, azonban az nem vezetett eredményre. Ezt követően került sor a bírósági eljárásra, amely folyamat ugyanazon kollektív munkaügyi vitát jelenti. A 2021. évben zajlott egyeztetés ugyan a munkaügyi vita alanyai, a szakszervezet és a munkáltató között történt, de az indítványozók valamennyien tagjai a szakszervezetnek, tehát a korábbi egyeztető eljárás személyi hatálya megegyezi egymással. A szakszervezet jelen esetben pedig nem jogosult alkotmányjogi panasz benyújtására, csak mi, a panaszosok.

Másrészről annak elvárása, hogy az aktuális érintettséghez igazolni kell a Sztrájktv. szerinti egyeztető eljárás folyamatban létét, merőben szokatlan, hiszen az Alkotmánybíróság fennállása óta ilyen irányú gyakorlatot nem folytatott.

Kelt [REDACTED] 2023. január 20.

[REDACTED]  
panaszosok képviselőjében

dr. PhD Rác Zoltán ügyvéd

Dr. Rác  
Zoltán

Digitálisan aláírta:

Dr. Rác Zoltán

Dátum: 2023.01.20

09:10:37 +01'00'