

Fővárosi Ítéltábla

mint másodfokú bíróság

2.Mf.31.246/2022/6.

A Fővárosi Ítéltábla mint másodfokú bíróság a személyesen eljáró **Felperes** (felperesi cím) felperesnek – a dr. Varsányi Péter kamarai jogtanácsos által képviselt **Alperes** (alperesi cím) alperes ellen fizetési felszólítás hatályon kívül helyezése tárgyában indult perében a Balassagyarmati Törvényszék 3.M.70.052/2021/27. számú ítéletével szemben a felperes által 28. sorszámon előterjesztett fellebbezés folytán meghozta az alábbi

végzést:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét hatályon kívül helyezi és az elsőfokú bíróságot új eljárásra és új határozat hozatalára utasítja.

A felperes másodfokú költségét 10.873 (tízezer-nyolcszázhetvenhárom) forintban, az alperes másodfokú perköltségét 18.000 (tizennyolcezer) forintban, a fellebbezési illetéket 15.000 (tizenötezer) forintban állapítja meg.

A végzés ellen fellebbezésnek nincs helye.

Indokolás

Az elsőfokú bíróság határozata és az általa megállapított tényállás

[1] A Balassagyarmati Törvényszék a 2022. június 1-jén meghozott 3.M.70.052/2021/27. számú ítéletével elutasította a felperes keresetét, amely az alperes által kibocsátott fizetési felszólítás hatályon kívül helyezésére irányult.

[2] Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a felperes 2014. március 26-tól állt munkaviszonyban az alperessel autóbuszvezető munkakörben. 2021. március 9-én az

rendszer forgalmi rendszámú, IK E95 típusú autóbusszal teljesített tartalékos szolgálatot. Helységnevről település autóbussz fordulójában a megforduláskor műszaki probléma lépett fel, emiatt a felperes a buszfordulóból tolatással jött ki. A tolatás közben azonban nekiütközött az úrnak, pannalnak, emiatt az autóbussz karosszériájában sérülés következett be. A felperes a tolatást megelőzően nem kért műszaki mentést és a tolatáshoz nem vett igénybe segítséget. A tolatás időpontjában az autóbusszon egy idős utas tartózkodott, tanúk nem látták az eseményt. A felperes a menetlevélen nem tüntette fel a káreseményt, műszaki állapotjelző lapot nem töltött ki. A tolatást követően a járatot megfelelően teljesítette, majd a telephelyre érkezéskor észlelte az autóbussz hátulján a sérülést. Ekkor az ott tartózkodó forgalmistát tanúként tájékoztatta a történetéről, aki a „Személyforgalmi Helyzetjelentés” elnevezésű dokumentumban azt rögzítette, hogy „Helységnevről fordulás közben az rendszer-as frsz-ú autóbussz jobb hátulját megnyomta”. A forgalmista aznap egy későbbi járatra ugyanezzel az autóbusszal szolgálatra vezényelte a felperest.

[3] A következő tíz napban az autóbusszt más autóbusszvezetők vezették, azonban senki nem jelentette a felperes által észlelt műszaki hibát, illetve a busz sérülését sem. 2021. március 19-én a felperesnek ismét az rendszer-as forgalmi rendszámú busszal kellett munkát végeznie. Munkakezdekodkor észlelte, hogy a sérülés kijavítására nem került sor, ezért a „Műszaki Állapot Jelzőlap”-on az alábbi bejegyzést tette: „Kérem az autóbussz kormány szervó javítását, mert több esetben váratlanul a szervó megszűnik. Az autóbussz balesetveszélyes.” Ezután a felperes a buszt az alperesi szerelőműhelybe vitte. A szerelőműhelyben a buszt átvizsgálták, próbamenetet hajtottak végre, mely során szervómeghibásodásból eredő hibát nem észleltek, a busz ékszíjait azonban lecserélték. 2021. március 30. és április 1-je között karosszéria munkálatokat is végeztek az autóbusszon. A „Saját hibás káresemény költségösszesítő, továbbá az „Elszámoló lap” elnevezésű nyomtatványokon karosszéria javítás és lökhárítófényezés lett feltüntetve, amely során anyagköltségként és a felhasznált anyag áráként 90.997 forintot állapítottak meg.

[4] Az alperes a káreseményt kivizsgálta, majd 2021. augusztus 18-án fizetési felszólítást bocsátott ki, amelyben 90.997 forint kár megtérítésére kötelezte a felperest arra hivatkozva, hogy nem a vezérigazgatói utasításoknak megfelelően járt el a káresemény bekövetkezésekor, mert nem kért műszaki mentést és a menetlevélen a káreseményt nem tüntette fel.

[5] Az elsőfokú bíróság a kártérítési felelősséget a Munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (a továbbiakban: Mt.) 52. § (1) bekezdés c) pontja, továbbá 179. § (1), (2), (5) bekezdései alapján vizsgálta, figyelemmel az Mt. 177. §-ában foglaltakra.

[6] Az elsőfokú bíróság relevánsnak találta a gépjárművezetők mindennapi munkavégzésével a busz működésével kapcsolatos adminisztrációs, illetve jelentési kötelezettség értékelését. Megállapította, hogy a műszaki mentési folyamat személyi és tárgyi szabályozásáról szóló szám3 Elnök-vezérigazgatói utasítás 5. pontja egyértelműen rendelkezett arról, hogy a gépjármű meghibásodása esetén milyen feladatai, lehetőségei vannak a gépjármű vezetőjének. A szám1 számú Elnök-vezérigazgató utasítás konkrét

rendelkezéseket tartalmazott a menetlevél eseményszerű vezetésével kapcsolatban, ezen kívül a gépjárművezetők kötelezettsége volt a műszaki állapotjelző lapon az észlelt hibák jelentése.

[7] Az adminisztrációs kötelezettségek mellett az elsőfokú bíróság értékelte, hogy a felperesnek a gépjárművezetés tekintetében nagy gyakorlata volt, az autóbuszok működési elvét jól ismeri, a munkáját lelkiismeretesen ellátta. A balesettel érintett autóbusz működését is ismerte, tehát tisztában volt azzal, hogy a forduláshoz nagyobb helyre van szükség. A felperes a sérülés bekövetkezését megelőzően a konkrét járművet már régebben nem vezette, annak műszaki hibájáról nem tudott. A káresemény helyszínén, vagyis a Helységnévtől autóbusz fordulójában rendelkezett helyismerettel, a tolatáskor azonban nem érzékelte a kár bekövetkezését.

[8] Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a felperes március 9-én nem járt el szabályszerűen az adminisztrálást illetően. Később, március 19-én a Műszaki Állapotjelző Lapon azt rögzítette, a busz balesetveszélyes és a forgalomirányítónak azt mondta, ilyen állapotban nem lehet forgalomban a jármű. Ugyanakkor a felperes azt is állította, hogy a második járat teljesítésekor nem találta balesetveszélyesnek a járművet, illetve annak problémáját tudta kezelni.

[9] Az elsőfokú bíróság tanú4 forgalmi irányító és tanú5 tanúvallomásából arra a következtetésre jutott, hogy a felperes az általa ismert utasítások ellenére 2021. március 9-én napján nem tett eleget a meghibásodás bejelentésére irányuló kötelezettségének, holott 18.00 óráig - a második járat befejezéséig - lett volna lehetősége pótolni a mulasztását.

[10] Az elsőfokú bíróság nem találta bizonyítottnak azt a felperesi állítást, hogy a szervó meghibásodásából eredő műszaki hiba összefüggésben állt a káresemény bekövetkezésével. A felperes a megnyúlt ékszíjra hivatkozva állította, hogy a Helységnévtől buszfordulóban a kanyar bevételekor kormányozhatatlanná vált a busz, illetve leállt a motor. Az ékszíj cseréje azonban a perben nem nyert bizonyítást és az sem, hogy a szervó miért állt le. tanú6 és tanú1 tanúk úgy nyilatkoztak, a 2021. március 19-ei próbakör során a szervízben nem észleltek szervóhibát a járművön. Ezt tanú3 alperesi szerelő is megerősítette. tanú6 tanúvallomásában arra is nyilatkozott, hogy szervoszivattyú javításához nem rendelt alkatrészt, márpedig az alkatrészrendelés mindenképpen a tanú feladata lett volna. Ugyanakkor tanú1 és tanú3 egybehangzóan megerősítették, hogy a ventilátor ékszíját kellett cserélni és bármely ékszíj cseréjekor a bevett gyakorlat szerint, valamennyi ékszíjat le szokták cserélni.

[11] tanú5 tanú valóban úgy nyilatkozott, hogy a kérdéses autóbusznak mindig voltak ékszíjproblémái. tanú4 és tanú5 is megerősítették, volt olyan szóbeszéd az autóbuszvezetők körében, hogy alacsony fordulaton a szervorásegítés megszűnik ennél a busznál. Az elsőfokú bíróság ezen tanúvallomásoknak azonban nem tulajdonított jelentőséget arra hivatkozva, hogy a tanúk valamennyien csupán hallomásból szereztek tudomást a meghibásodásról.

[12] Az elsőfokú bíróság a felperes nyilatkozata alapján tényként állapította meg, hogy a tolatási művelet végrehajtásakor az autóbussznak nem volt műszaki problémája, vagyis a szervo leállása a tolatási manőver végrehajtását már nem befolyásolta. Erre egyértelműen nyilatkozott a felperes az elsőfokú eljárás során, amikor azt adta elő, hogy „...nálam ez a probléma előremenetben jelentkezett...” „Hátramenetben semmilyen probléma nem volt.” Függetlenül attól, hogy a felperes érvelése szerint műszaki probléma hiányában nem lett volna indokolt tolatnia, megállapítható volt, hogy az autóbusz nem volt működésképtelen, tolatással lehetett azzal kijönni a gépjármű fordulóból. Ugyanakkor tolatás közben a felperes elmulasztotta a tőle, mint gépjárművezetőtől elvárható körültekintést. A busz sérülése a felperes magatartása miatt következett be, mivel az Mt. 52. § (1) bekezdés c) pontja és a KRESZ 33. § (3) bekezdése megsértésével járt el, a közúti közlekedés szabályait is megszegte, mert műszaki mentést nem kért és a tolatáshoz nem vett igénybe segítőt, holott ismerte a forduló szűkösségét. A magatartása ezért gondatlannak minősült, mivel a sérülés bekövetkezése elmaradásában könnyelműen bízott. A gondatlanságát igazolja az is, hogy a fordulási művelet befejezését követően nem szállt le az autóbusról, emiatt nem észlelte annak sérülését sem.

[13] Az elsőfokú bíróság tanú4 tanúvallomása alapján nem találta bizonyítottnak, hogy a felperes a telephelyre visszaérkezéskor tájékoztatta a diszpécser a busz műszaki hibájáról. A felperesnek írásban a Műszaki Állapotjelző Lapon kellett volna jelezni a hibát, függetlenül attól, hogy ezt a diszpécsernek szóban mondta-e vagy sem. Ennek hiányában a felperes által balesetveszélyesnek minősített járművel még tíz napig közlekedtek más gépjárművezetők. Az alperes tehát nem tudott eleget tenni a közúti közlekedés szabályainak megfelelő jármű biztosításával kapcsolatos kötelezettségének.

[14] Az elsőfokú bíróság azt állapította meg, hogy az alperes az általa becsatolt okiratokon kárként karosszériaajavítás, lökhárítófényezés munkadíjaként 78.000 forintot, a javításhoz felhasznált anyagok avultatott költségeként 12.997 forintot jelölt meg. A felperes vitatta, hogy a lökhárítócsere szükséges volt, azt állítva, hogy csak a jobb alsó saroklemez sérült meg a tolatás során. Ugyanakkor azt is állította, hogy a hátfalcsere nem is történt meg, mivel csak a saroklemez volt fényes, tehát csak azon eszközölt javítást az alperes. Ezzel kapcsolatban azonban a felperes nem tett bizonyítási indítványt és tanú1, illetve tanú2 tanúk pedig egyértelműen az alperesi állításokat erősítették meg és be tudták azonosítani a sérült gépjárművet az alperes által a perben becsatolt fényképfelvételeken. A „Saját hibás káresemény javítási költségösszesítő” és az „Elszámoló lap” elnevezésű irattal az alperes a konkrét, karosszériaajavítással kapcsolatos költségeit is igazolta. A munkálatok elvégzését tanú1 és tanú2 tanúk is megerősítették, előadva, hogy a jobb hátsó saroklemez megbontásakor, amelynek sérülését a felperes is állította, a lökhárító belső tartószerkezetének a sérülését is észlelték, ezért került sor a teljes lökhárítócsereire. A ragasztáshoz szélvédőragasztót használtak. Mindezek alapján megállapítható volt, hogy a teljes lökhárítócsere a felperesnek felróható módon következett be. Saroklemez nem szerepelt az elszámolásokon, mert tanú1 és tanú2 tanúk vallomása szerint a megrendelt elem nem volt beépíthető, ezért a megsérült karosszériaelemet javították meg a műhelyben és azt helyezték vissza az autóbuszra. A lökhárító pedig „hátfalburkolat” elnevezéssel szerepel az iratokban.

Mindezek alapján az elsőfokú bíróság bizonyítottan találta, hogy a felperes által okozott sérülések kijavítására a szükséges mértékben került sor.

[15] A munkáltatói vétkes kötelezettségszegését, illetve a kárenyhítési kötelezettség megszegését nem lehetett megállapítani. Az alperes ugyanis a gépjármű műszaki hibájáról a 2021. március 19-i Műszaki Állapotjelző Lapból értesülhetett először, mivel korábbi időszakra nem volt bejelentés a szervó meghibásodására vonatkozóan függetlenül attól, hogy a konkrét jármű karosszériasérülését a többi autóbuszvezetőnek is észlelnie kellett volna. Az alperes a hiba bejelentését követően azonnal eleget tett az átvizsgálási, javítási kötelezettségének és a javítás módja is költséghatékony volt ahhoz képest, mintha új alkatrész beépítésére került volna sor. Tekintettel arra, hogy az Mt. 179. § (3) bekezdésében rögzített négy havi távolléti díj összegét a követelt kárigény nem haladta meg, ezért a fizetési felszólításban megjelölt összeg szerű volt.

[16] Az elsőfokú bíróság nem találta igazoltnak azt a felperesi perbeli előadást, hogy a becsatolt fényképfelvételek hamisítványok voltak, mivel a fényképfelvételek eredetiségét tanú1 és tanú2 is megerősítették a tanúvallomásukban. A tanúk megfélemlítésére és az „Elszámoló Lap” meghamisítására vonatkozó felperesi előadás pedig nem volt igazolt.

A felperes fellebbezése

[17] Az elsőfokú ítélettel szemben a felperes terjesztett elő fellebbezést, melyben annak megváltoztatásával a kereset szerinti döntés meghozatalát kérte. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság lényeges, a per érdemi eldöntését befolyásoló bizonyítékokat nem vett figyelembe és szakértői bizonyítást sem folytatott le.

[18] A felperes fellebbezésében részletesen előadta a káresemény bekövetkezésével összefüggő eseményeket. 2021. március 9-én tartalékszolgálatot látott el, a járat megkezdése előtt a kötelező ellenőrzéseket elvégezte, a jármű műszaki könyvét átnézte és semmilyen hibára utaló bejegyzést nem talált. A Helységnevtől buszfordulót ismerte, mert 2-3 alkalommal már járt ott, ezért tudta, hogy az a falu végén van és nagyon szűk. A konkrét jármű az általa megszokottnál sokkal hosszabb volt és nem minősült modern autóbushoz.

[19] A buszfordulóban 2-es sebességi fokozatban, lépésben, nagy ívben kívánt megfordulni. A forduló közepén azonban hirtelen és váratlanul a kormány leblokkolt, a szervó leállt és a kezéből „kikapta” a kormányt. A busz haladt tovább előre, ezért erőteljes fékezésre volt szükség, mivel ott volt egy fa a kanyarban. A fékezés következtében a motor leállt. Több évtizedes gépjárművezetői tapasztalatai alapján biztos volt abban, hogy ez a jelenség a szervoszivattyú meghajtó ékszíjának meglazulásával kapcsolatos probléma, ezért újraindította a járművet. Gázt adott, ekkor a szervó ugyanúgy működött, mint előtte, a kormány pedig normálisan, könnyen forgatható volt. Ekkor már biztos volt abban, hogy az

ékszíj a helyén van, nem vált le, az csupán előregeedett, megnyúlt, ezért nem tudta alapjáraton működtetni a kormány szervot és emiatt szűnt meg a kormányrásegítés. Gázadásra, amikor a motor felpörgött, az ékszíj újra megfeszült és újra tudta működtetni a kormány szervot.

[20] A kanyarban lévő fa miatt döntött úgy, hogy kis gázadással, lépésben tolatva jön ki a szűk fordulóból. Az újraindítást követően, már megfelelően működött a jármű, lehetett tudni, hogy mire kell vigyázni, ezért az aznapi járatot probléma nélkül el tudta látni. A sérülést akkor vette észre, amikor a járat végén az autóbuszállomásra érkezett. Ekkor tanú4 forgalmistával nemcsak a kár bekövetkezését, hanem az ékszíj meglazulását is közölte. Ennek ellenére tanú4 délutánra is ugyanerre a buszra állította be szolgálatra. Aznap tanú5 autóbuszvezető is azt erősítette meg, hogy másoktól is hallotta már, ennek a busznak alacsony fordulatszámánál megszűnik a szervója, de ezzel hosszabb ideje senki nem foglalkozik.

[21] A felperes ezután abban a feltevésben volt, hogy a forgalmista jelezte a jármű meghibásodását és azt javításra küldték. Március 19-én ugyanezzel a busszal ismét tartalékszolgálatot látott el, és észlelte, hogy a külső sérüléseket nem javították meg, a műszaki könyvben sem szerepelt semmilyen bejegyzés. Ekkor szólt ismét a forgalomirányítónak, hogy műszaki hibás a busz és nagy bátorság azt forgalomba engedni. A felperes azonnal szervízbe vitte a járművet, mert balesetveszélyesnek tartotta, a szervízben bejelentette a szervóékszíj meglazulását, amiről tanú6 diszpécser jegyzőkönyvet vett fel.

[22] Az alperes több hónappal később jelezte a kárigényét. 2021. július 27-én a balassagyarmati javítóműhelyben tanú3 szerelő, tanú1 jelenlétében azt erősítette meg, hogy ő maga javította márciusban a járművet, és annak valóban öreg, megnyúlt volt az ékszíja. tanú1-rel akkor megállapították, hogy a hátfal és a lökhárító nem lett lecserélve, egyedül a jobb alsó hátsó saroklemez volt cserélve, illetve javítva, ennek a lemeznek a színe ugyanis jelentősen elütött a gépjármű többi részétől.

[23] Az elsőfokú eljárás során lefolytatott bizonyítással kapcsolatban a felperes továbbra is azt állította, hogy az alperes által becsatolt 4 db fényképből az 1. és 4. sorszámú képek egy teljesen idegen buszról készültek. Álláspontja szerint csak a 2., 3. számú képen látható olyan állapotú jármű, ami megfelel annak, amit a perben előadott. tanú6 valótlán tanúvallomást tett, mert azt állította, hogy egyben van a lámpával a sérült lemez. Ezzel szemben a fényképeken teljesen különálló saroklemez látható. tanú6 amiatt is valótlán vallomást tett, mert a pert megelőzően elismerte, hogy a szervóékszíj meg volt nyúlva és azt kicserélték. A műhelyben dolgozók, tanú6, tanú1, tanú2 és tanú3 perben tett vallomását a felperes vitatta arra hivatkozva, hogy a tanúkat megfélemlítették, ezért valótlán vallomást tettek, ezen kívül meghamisították az elszámoló lapokat is.

[24] Nem azt állította, hogy az ékszíj meg volt lazulva, hanem azt, hogy el volt öregedve és meg volt nyúlva. Az ellazult ékszíj erős hangot ad ki, de ilyen erős, csikorgó hangot a járat megkezdésekor nem hallott és ebben az esetben a kormány is nehezen mozdult

volna. Ezzel szemben az öreg, megnyúlt ékszíjnak az a jellemzője, hogy amennyiben a motort újraindítják, újra működésbe tud lépni. Ezt a tényt egyébként több tanú is megerősítette.

[25] A felperes hangsúlyozta, hogy március 9-e után nyolc autóbuszvezető használta a járművet, azonban olyan sérülést nem dokumentáltak, mint amit az alperes a szervizelési dokumentációban feltüntetett. Karosszériajavítás tehát nem volt indokolt. Álláspontja szerint nem is elképzelhető, hogy ennyire összetört busz. Amennyiben a karosszériáját javítani kellett nem vehetett volna részt több napig a forgalomban. Azt is vitathatónak találta, hogy a lecserélt lökhárítót hátsófalnak rögzítették a dokumentációban. Állította – vitatva a 90.997 forintos összegszerűséget –, hogy kizárólag a busz jobb hátsó alsó saroklemezének a javítására került sor, egyéb más munkálatra nem. Ezért az alperes által elszámolt anyagok és munkaórák nem valósak. Vitatta, hogy valamennyi karosszériajavítás a baleset következménye. A Saját hibás káresemény költségösszesítőjén a sérülés rövid leírásánál a jobb hátsó saroklemez lett rögzítve, vagyis ott sem szerepel a lökhárító, illetve a hátfal javítása, cseréje. Ellentmondásosan nyilatkozott tanú2 karosszerialakatos, aki szerint a lökhárító tartókerete sérült meg annyira, hogy az egészet cserélni kellett. Ez azonban egy vastag acélos anyag és amennyiben sérült, akkor ennek látszódnia kellett volna a lökhárítón is. A fényképeken azonban ilyen sérülés nem látszik és ilyet nem rögzített tanú6 sem a jegyzőkönyv felvételekor. Ezzel szemben tanú3 nyilatkozatának volt jelentősége, aki azt adta elő, hogy ő maga cserélte ki a műszaki hibás ékszíjat; az ő neve szerepel a Munkalapon.

[26] tanú5 buszvezető tanúvallomásában megerősítette, hogy több buszvezető is észlelte a busz hibáját a felperes által előadottakkal egyező módon. Erről a forgalmistáknak is tudniuk kellett, függetlenül attól, hogy tanú4 jelentésében ezt nem említette, ez azonban nem a felperes terhére volt értékelhető. A busz hátulját nem fordulás, hanem tolatás közben nyomta meg, a forgalmista pedig a felelősségre vonástól tartva nem írt be a jelentésébe műszaki hibát annak ellenére, hogy erről egyértelműen tudott.

[27] A felperes nem szegte meg a munkáltatói utasításokat, mert a műszaki mentésről a buszvezető dönt az általa észlelt hibának megfelelően, és akkor kell a forgalmistát hívni, ha nem tudja megoldani a problémát. Ezután a forgalmista dönt az autómentésről. Továbbra is hangsúlyozta azonban, hogy a motor újraindításkor már nem észlelte a korábbi hibát, ezért a mentés okafogyottá vált. Az pedig, hogy a tolatási manőver közben nem vett igénybe segítséget, nem volt a terhére felróható, mert a buszforduló a falu végén van, tehát nem volt senki, aki segítségére lehetett volna, egy idős személy utazott a buszon, akitől ez nem volt elvárható.

[28] A tolatási művelettel kapcsolatos gondatlanság sem állt fenn, mivel egy átlagos útvonal során naponta többször kerül sor tolatásra lakott területen segítség igénybevétele nélkül. Az ilyen és hasonló helyzet mindennapos a gépjárművezetők munkája során. Az elsőfokú bíróság tévesen nem tulajdonított jelentőséget annak a ténynek, hogy a Helységnevli buszforduló nagyon szűk volt, a műszaki hiba miatt volt kénytelen tolatni, a tolatás pedig egy olyan előre nem látható körülmény volt, ami a károkozás, a kártérítés alóli mentesülés körében volt értékelendő. Az alperes vétkes magatartásából származott a kár, mert a

kárenyhítési kötelezettségének sem tett eleget. A konkrét műszaki hiba a felperes számára nem volt előre látható, hiszen senki nem figyelmeztette arra. A műszaki hiba ráadásul kanyarodás közben váratlanul, meglepetésszerűen jelentkezett és rajta kívül, majdnem mindenki tudott a problémáról.

[29] Releváns bizonyíték, hogy az ékszíjakkal is voltak bajok, hiszen 19-én 7 db ékszíjat cseréltek a járművön és 30-án is ékszíjcserére került sor. A felperes vitatta, hogy szervoszivattyú javításra nem került sor. Az a tény, hogy a menetlevélre nem írta fel a műszaki hibát és a busz sérülését, továbbá március 9-én nem vitte javítóműhelybe a járművet, nem volt releváns a kár bekövetkezése szempontjából. Fenntartotta, hogy március 9-én olyan állapotba került mikor észlelte a sérülést, hogy emiatt elfelejtette azt dokumentálni. Nem állt szándékában eltitkolni azt, hiszen rögtön szólt a forgalmistának. Ezzel egyébként hatékonyabban járt el, mintha az írásbeli dokumentációt választotta volna. Fenntartotta azt is, hogy a műszak lejárta miatt nem volt lehetősége március 9-én műhelybe vinnie a járművet. Mindezek alapján állította, hogy nem történt vétkes kötelezettségzegés, ezért a kártérítés érvényesítésére vele szemben nincs lehetőség.

[30] A felperes fellebbezésében ismételten kérte szakértő kirendelését a körülmények tisztázása érdekében, ezen kívül 100.000 forint sérelemdíj, tárgyalásonként 20.000 forint napidíj és a budapesti tárgyaláson történő megjelenésre tekintettel útiköltség megtérítésére tartott igényt.

Az alperes fellebbezési ellenkérelme

[31] Az alperes fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú ítélet helybenhagyását és a felperes másodfokú perköltségben történő marasztalását kérte.

[32] Kifejtette, hogy az elsőfokú bíróság a szükséges bizonyítást lefolytatta, az okirati bizonyítékokat és a tanúvallomásokat helyesen értékelte, a tényállást a valóságnak megfelelően rögzítette és megalapozott döntést hozott.

[33] Az adminisztrációs kötelezettségek megsértését maga a felperes sem vitatta. Elismerte, hogy a menetlevelet eseményszerűen kell vezetni, műszaki hiba esetén pedig mentést kell kérni, illetve az észlelt hibát dokumentálni kell.

[34] Valamennyi, általa becsatolt fényképfelvétel a balesettel érintett járműről készült, csak más szemszögből, ezért van olyan fotó, amelyiken az autóbusz rendszáma nem látszik. Ennek ellenére azonban a jármű jól beazonosítható és megállapítható, hogy valamennyi fotó ugyanarról a sérülésről készült.

[35] A felperes alaptalanul állította, hogy a sérüléssel érintett saroklemez nem volt egyben a lámpával és az oldalsó részekkel. Ezzel szemben tanú6 tanú is azt állította és a fényképek is ezt igazolták, hogy ez egy egységes elem. tanú6 azt rögzítette a jegyzőkönyvben, amit a felperes elmondott. A tanú szemrevételezte a sérülést és a köténylemez alsó sarka volt benyomódva. Ő maga is azt adta elő, hogy a saroklemez egyben van a lámpával és az oldalsó résszel, és ehhez képest volt lejjebb a sérülés.

[36] A fényképek hitelességét támasztotta alá, hogy azokon tanú1 és tanú2 is felismerték és beazonosították a sérüléssel érintett járművet. Arra is nyilatkoztak, hogy a jobb hátsó saroklemez megbontásakor a lökhárító belső tartószerkezetének a sérülését is észlelték, ezért ezt teljes egészében kicserélték és ennek során szélvédőragasztót használtak. Ezért a tanúk vallomására alapítva helyesen állapította meg a tényállást a bíróság.

[37] A szervoszivattyúval kapcsolatban kiemelendő, hogy a felperes a baleset napján a diszpécser számára nem hivatkozott műszaki hibára, hiszen a szolgálattevő ilyen megállapítást nem tett a helyzetjelentésben. Kizárólag azt rögzítette, hogy fordulás közben a Helységnévteli autóbuszfordulónál az autóbusz jobb hátulja megnyomódott.

[38] A szervoszivattyú egy lehetséges műszaki hibaként szerepelt az iratokon, de ezeket a bejegyzéseket maga a felperes tette. Önmagában az, hogy megrendelt egy javítást 2021. március 19-én, még nem jelenti azt, hogy az a hiba valóban fennállt. Ezzel összefüggésben tanú1, tanú2 és tanú3 tanúk is egyértelműen nyilatkoztak arról, hogy tettek próbakört a busszal és nem észleltek szervohibát, ezért annak javítására sem kerülhetett sor.

[39] Bizonyított, hogy a károkozás időpontjában a jármű műszaki hiba nélkül működött, a kár a felperes kötelezettségszegő magatartásával állt összefüggésben. A felperes a meghibásodásra vonatkozó űrlapot nem töltötte ki. Nem található olyan dokumentum, amely a szervoszivattyú javítását igazolja, ezt a tanúk sem erősítették meg, ezért nem bizonyított a szervoszivattyú hibája. A felperes állította, de nem bizonyította, hogy a káresemény összefüggésben állt a szervó meghibásodásával. Ezt azonban a diszpécsernek nem jelezte, műszaki mentést sem kért, a menetlevélen sem jelzett problémákat és az alperesi utasításokat megszegve úgy hajtotta végre a fordulást, hogy közben sérülést okozott a járműben.

[40] A fellebbezésben előterjesztett bizonyítási indítvány a Pp. 237. § (2) bekezdése értelmében elkésett, hiszen a felperes már az elsőfokú eljárásban visszavonta a szakértői bizonyításra vonatkozó indítványát annak ellenére, hogy az elsőfokú bíróság az anyagi pervezetés körében tájékoztatta a bizonyítandó tényekről. A Pp. 373. § (1) bekezdése alapján a felperes a fellebbezésben már nem érvényesíthet sérelemdíj, napidíj és egyéb költségigényt, hiszen ez meg nem engedett keresetváltoztatást eredményez.

A másodfokú bíróság döntése és annak jogi indokai

[41] A felperes fellebbezése részben – az összecszerűség kérdésében - alapos.

[42] Az elsőfokú bíróság az ügy érdemi eldöntéséhez szükséges, teljes körű bizonyítást a Pp. 276.§ (1) bekezdése megsértésével nem folytatta le, a tényállás emiatt hiányos és ez kihatott az ügy érdemi elbírálására is.

[43] Az alperes a 2021. augusztus 18-án kelt fizetési felszólításával kártérítés címén kötelezte a felperest 90.997 forint megfizetésére. A fizetési felszólítással szemben előterjesztett keresetében, illetőleg az alperes által benyújtott okirati bizonyítékok alapján előterjesztett perbeli nyilatkozataiban a felperes a kártérítési felelősség fennállását és a kárigény összecszerűségét is vitatta.

[44] A másodfokú bíróság a felperes fellebbezését a jogalap tekintetében az alábbiakra tekintettel nem találta alaposnak. Az Mt. 179. § (1) bekezdése szerint a munkavállaló a munkaviszonyból származó kötelezettségének megszegésével okozott kárt köteles megtéríteni, ha nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben elvárható.

[45] A peradatok szerint a felperes 2021. március 9-én a Helységnévl autóbuszfordulóból történt tolatás során nekiütközött a pannalnak és az autóbusz jobb hátsó saroklemezét megnyomta. A kár bekövetkezésében az adminisztrációval összefüggő munkavállalói kötelezettségek elmulasztása, azaz a menetlevél eseményszerű vezetésének és a sérülés műszaki hiba javító könyvben való feltüntetésének elmaradása nyilvánvalóan nem hatottak közre. Az adminisztrációs kötelezettségeknek amiatt sem lehetett jelentőségük, mert az elsőfokú bíróság – bár a tényállás részeként ellentmondásos megállapításokat tett – jogi következtetése körében irányadónak tekintette, hogy nem bizonyított a perben a felperes által hivatkozott szerv meghibásodás. Ebben az esetben pedig a felperesnek hiba bejelentésére irányuló kötelezettsége sem volt. E mulasztásoknak a felperes vétkes magatartása vizsgálata körében tehát nem volt jelentőségük, ezért ezek további értékelése sem volt indokolt.

[46] A buszban bekövetkezett sérülés kapcsán érvényesített kárigényt az alapján kellett vizsgálni, hogy a tolatás során a felperes a kellő gondossággal járt-e el. Az elsőfokú bíróság a tolatási művelet értékelésekor helyesen indult ki a felperes munkaköri feladatai, munkaköri kötelezettségei tartalmából, melyből az következett, hogy a felperes, mint gépjárművezető a KRESZ szabályait betartva, a legnagyobb gondossággal, körültekintéssel volt köteles végrehajtani a tolatási műveletet, indokolt esetben segítő kérvényt, vagy meghibásodás esetén műszaki mentés igénybevétele. Amennyiben ugyanis a fordulás

közben bármilyen hiba, akár a szervokormány hibája miatt a gépjármű a közúti közlekedésre alkalmatlanná vált, a utasítás szám1 5.1. pontja szerint műszaki mentést kellett volna kérni. Helytállóan következtetett azonban az elsőfokú bíróság a 2021. március 9-én történt események és a felperes személyes nyilatkozatai alapján arra, hogy a tolatási művelet végrehajtásakor az autóbushoz műszaki probléma nem jelentkezett, tehát semmilyen műszaki akadály nem befolyásolta a tolatási műveletet. A szervó röviddel korábbi leállása – mely körülményre a felperes hivatkozott - a tolatási manőver végrehajtását a felperesi érvelés szerint sem befolyásolta közvetlenül. Ezzel összefüggésben helyesen hivatkozott az elsőfokú bíróság a felperes személyes nyilatkozataira, miszerint „...Nálam ez a probléma előremenetben jelentkezett, én nem állítottam, hogy tolatáskor a szervó meghibásodott volna, hátramenetben semmilyen probléma nem volt...”. Az előbbieket szerint tehát a felperes nem ítélte forgalomképtelennek a járművet.

[47] A pannalnak ütközést megelőzően – miután megállt a fordulóban – az autóbushoz tehát nem volt műszaki hiba, ahogyan azt az elsőfokú bíróság ítélete jogi indokolásának [30] bekezdésében is megállapította. Ezért műszaki hiba hiányában az elsőfokú bíróság alaptalanul értékelte a kárral összefüggésben a felperes terhét, hogy a fordulóban történő leálláskor a tolatás előtt nem kért műszaki mentést. A felperesi nyilatkozatok alapján az volt megállapítható, hogy a tolatás során az ütközést kizárólag a kellő körültekintés hiánya okozta, hiszen a szervó már megfelelően működött, a felperesnek volt helyismerete és bár nem használta napi szinten az adott járművet, ezt a típust is ismerte és azt is tudta, hogy a forduláshoz nagyobb helyre van szükség.

[48] Az elsőfokú bíróság helyesen foglalt állást a kártérítési kötelezettség alóli mentesülés feltételeinek hiányát illetően az Mt. 179. § (4) bekezdésére figyelemmel. A károsulti közrehatás nem volt megállapítható, mert nem bizonyított, hogy a káresemény napját megelőzően a konkrét hibát már jelentették az alperesnél. Az előreláthatóságot pedig nem a felperes által hivatkozott műszaki probléma, hanem a konkrét helyzetben végrehajtandó tolatás tekintetében kellett vizsgálni. E körben annak volt jelentősége, hogy a felperesnek egy szűk fordulóban történő tolatáskor számolnia kellett-e egy esetleges járműsérülés következményével. Mindezekre tekintettel megállapítható, hogy a sérülés, vagyis a kár bekövetkezése a felperes gondatlan magatartásának a következménye volt.

[49] A másodfokú bíróság a felperes fellebbezését az összecszerűség körében találta alaposnak a következők szerint.

[50] Az Mt. 179. § (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az (1) bekezdésben foglalt feltételek fennállását, a kárt, valamint az okozati összefüggést a munkáltatónak kell bizonyítania.

[51] Az elsőfokú bíróság e körben tévesen hivatkozott ítélete [4] bekezdésében arra, hogy a felperes a fizetési felszólításban közölt kár mértékét és összecszerűségét nem vitatta,

csupán a hátsó lökhárító cserére vonatkozó állítás indokoltságát vonta kétségbe. Ezzel szemben ugyanis a felperes az elsőfokú eljárás során az alperesi ellenkérelem, illetőleg okirati bizonyítékok előterjesztését követően, a 2021. december 13-án benyújtott előkészítő iratában teljes mértékben vitatta a káresemény költségösszesítőjében foglaltakat, az iratot hamisnak, valótlanak tekintve. A felperes részben, az összegszerű vitatása körében terjesztett elő bizonyítási indítványt igazságügyi szakértő kirendelése tárgyában a 2022. március 7. napján tartott tárgyaláson (3.M.70.052/2021/18. sz. jegyzőkönyv 5. oldal), mely során arra is kérte szakértő kirendelését, hogy az alperes által hivatkozott 30 x 30 cm-es különálló lemez cseréje miként függ össze az elszámolásokon megjelölt hátfal, illetve lökhárítócserével és a felszámított 91.000 forint összeggel. A felperes az elsőfokú eljárásban előterjesztett nyilatkozataival egyezően a fellebbezésében továbbra is vitatta a fizetési felszólításban megjelölt 90.997 forint összegszerűséget azzal, hogy a teljes karosszériajavítás (lökhárító tartókeret meghibásodás) a konkrét káreseménnyel nem állt összefüggésben, illetve ilyen javításra nem is került sor. A jobb hátsó alsó saroklemez javításán kívül más munka elvégzése nem volt indokolt, ezért az alperes által elszámolt anyagok és munkaórák sem elfogadhatók.

[52] A perben a felperes tehát egyértelműen vitatta a kár mértékét, így azt is, hogy az alperes által hivatkozott munkálatok elvégzése és a megjelölt alkatrészek cseréje szükséges volt. Mindennek értékelése azonban szakkérdésnek minősült, mivel az a körülmény, hogy a perbeli ütközés milyen sérülést okozott a járműben és azzal összefüggésben a karosszéria javítása, a lökhárító sérülése is felmerülhetett-e, kizárólag tanúvallomások alapján nem dönthető el. Az elsőfokú bíróság - tévesen - szakértő bevonása nélkül, tanúvallomások alapján tekintette bizonyítottnak, hogy a felperes a tolatás során, karosszériajavítás, illetve lökhárítófényezés címén munkadíjként 78.000 forint, a javításhoz felhasznált anyagok avuláltatott költségeként pedig 12.997 forint kárt okozott az alperesnek.

[53] Az elsőfokú bíróság a 3.M.70.052/2021/18. számú tárgyalási jegyzőkönyvben helyesen hivatkozott a feleket terhelő bizonyítási érdekre, a bizonyítandó tényekre, azonban nem észlelte, hogy a felek számára ennek ellenére nem egyértelmű a bizonyítási érdek fennállása és a bizonyíthatatlanság következménye. Nem észlelte továbbá, hogy a perben releváns kérdések elbírálása szakkérdésnek minősül és elmulasztotta a 317.§ (1) bekezdése szerinti tájékoztatást, továbbá téves jelentőséget tulajdonított annak, hogy az egyébként jogi képviselő nélkül eljáró felperes a szakértő kirendelésére vonatkozó indítványát nem tartotta fenn, hiszen a felperes vitatására figyelemmel a kár összegének bizonyítása az alperes érdeke volt.

[54] A Pp. 300. § (1) bekezdése értelmében szakértőt kell alkalmazni, ha a jogvita kereteinek a meghatározásához vagy a perben jelentős tény megállapításához, megítéléséhez különleges szakértelem szükséges. A másodfokú bíróság a fellebbezési tárgyaláson (2.Mf.31.246/2022/6. számú jegyzőkönyv) a Pp. 237.§ (2) és (4) bekezdése alkalmazásával nyilatkozattételre hívta fel az alperest a kár összegének bizonyítása körében. Az alperes bejelentette, hogy szakértő kirendelését indítványozza.

[55] A felperes jogi képviselő nélkül járt el, fellebbezésében szakértő bevonásával a keresetének megfelelő érdemi döntés meghozatalát kérte, vitatva a jogalap és az összecszerűség körében az elsőfokú bíróság döntését. A felperesi nyilatkozatokat a Pp. 110.§ (3) bekezdése alapján tartalmuk szerint értékelve, figyelembe véve, hogy a szakértői bizonyítással kapcsolatos hiányosságok az érdemi döntésre kihatottak és a bizonyítás kiegészítése a fellebbezési eljárásban nem ésszerű, nem volt mellőzhető az elsőfokú ítélet hatályon kívül helyezése.

[56] A fentiekre figyelemmel a másodfokú bíróság a Polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 381. §-a alkalmazásával az elsőfokú bíróság ítéletét hatályon kívül helyezte és az elsőfokú bíróságot a kár összegének elbírálása érdekében új eljárásra és új határozat hozatalára utasította.

[57] A Pp. 386. § (2) bekezdése értelmében az elsőfokú bíróságnak a perfelvételi szaktól kell folytatnia az eljárást a szakértői bizonyításra vonatkozó indítványok előterjesztése, pontosítása érdekében. A szakértői bizonyítás ugyanis nem mellőzhető az alperes által a fizetési felszólítás útján érvényesíteni kívánt összeg, az általa megjelölt egyes kártételek és a tolatási művelettel fennálló okozati összefüggés bizonyítása körében azzal, hogy a bizonyítás az alperes érdekkörébe tartozik.

[58] A megismételt eljárásban szakértő bevonásával kell felderíteni, hogy a perbeli ütközés során milyen sérülés következett be az autóbuszban és ez milyen alkatrészek cseréjét, vagy javítását tette szükségessé és mindez összefügg-e az alperesi dokumentációban megjelölt 78.000, illetve 12.997 forint összegekkel. A másodfokú eljárásban tett nyilatkozatok alapján merült fel, hogy az alperes a felszámítandó óradíjak vonatkozásában szabályzattal rendelkezik. A felperes vitató nyilatkozataira figyelemmel, vizsgálni kell a javítások káreseménnyel való okozati összefüggését, a felszámított munkaórák indokoltságát, különös figyelemmel arra, hogy a javítási munkálatokat az alperes munkavállalói végezték el.

Záró rendelkezések

[59] A másodfokú bíróság a Pp. 386. § (3) bekezdése alapján csupán megállapította a felek másodfokú perköltségét és a le nem rótt, az állam által előlegezett fellebbezési illeték összegét, azok viselése, megfizetése kérdésében az elsőfokú bíróságnak kell határoznia.

[60] A felperes a fellebbezési tárgyaláson történő megjelenésével kapcsolatban a lakóhelyéről történő utazással összefüggő benzinköltségét érvényesítette perköltségként. A másodfokú bíróság a tárgyaláson bemutatott forgalmi engedély alapján a gépkocsi alapszabvány mértékét a közúti gépjárművek, az egyes mezőgazdasági, erdészeti és halászati erőgépek üzemanyag és kenőanyag fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékéről szóló 60/1992. (IV. 1.) Korm. rendelet alapján, a felperes által igazolt adatok szerint 8,6

liter/100 kilométerben állapította meg. Az utazás távolsága felperesi cím szám és az 1027 Budapest, Fekete Sas u. 3. szám között a rendelkezésre álló nyilvánosan elérhető adatok alapján 96,26 km. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal által közzétett fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható üzemanyagárat 2023. január hónapra nézve 655 forintban vette figyelembe és a fentiek alapján a felperes útiköltsége összegét 10.873 forintban állapította meg a Pp. 80.§-a alapján.

[61] Az alperest képviselő jogtanácsos munkadíjának megállapítása a fellebbezési eljárásban felszámított összeg alapján a bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségekről szóló 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3.§ és 4.§-án alapult.

[62] A fellebbezési eljárás illetékének megállapítására az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 46.§ (1) bekezdése alapján került sor.

Budapest, 2023. január 12.

dr. Orosz Andrea s.k.

dr. Laczó Adrienn Lilla s.k.

dr. Szalai Beatrix s.k.

a tanács elnöke

előadó bíró

bíró

...