



...

Fővárosi Ítéltábla

Az ügy száma:

10.Gf.40.261/2024/7.

A felperes:

felperes

cím1

A felperes képviselője:

Fehér és Társai Ügyvédi Iroda (ügyintéző: dr. Sachs János ügyvéd)

cím2

Az alperes:

alperes

cím3

Az alperes képviselője:

Ladik Ügyvédi Iroda (ügyintéző: dr. Ladik Péter György ügyvéd)

cím4

A per tárgya:

kártérítés megfizetése

Az elsőfokú bíróság:

Fővárosi Törvényszék

A fellebbezéssel támadott határozat száma:

25.G.40.104/2022/89.

Ítélet

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét részben megváltoztatja és az alperes marasztalásának összegét 78.046,27 (Hetvennyolcezer-negyvenhat egész huszonhét század) euróra leszállítja, ezt meghaladóan a felperes keresetét elutasítja;

az alperes által a felperesnek fizetendő perköltség összegét 13.140 (Tizenháromezer-száznegyven) euróra, továbbá 261.480 (Kétszázhatvanegyezer-négyszáznyolcvan) forintra leszállítja;

egyebekben helybenhagyja.

Kötelezi az alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg a felperesnek 1.460 (Egyezernégyszázhatvan) euró másodfokú perköltséget;

kötelezi a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek 438.682 (Négyszázharmincnyolcezer-hatszáznyolcvankettő) forint másodfokú perköltséget;

kötelezi a felperest, hogy 800.000 (Nyolcszázezer) forint az alperest pedig, hogy 1.700.000 (Egymillió-hétszázezer) forint fellebbezési illetéket az ítélet jogerőre emelkedésétől számított 60 napon belül fizessenek meg az állami adó- és vámhatóság illetékbevételi 10032000 - 01070044-09060018 számú számlája javára.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

Indokolás

[1] Az elsőfokú bíróság ítéletében kötelezte az alperest a felperesnek 15 napon belül 108.778,09 euró és 2.437.614 forint, valamint 19.323 euró és 1.769.020 forint perköltség megfizetésére.

[2] A megállapított tényállás szerint a megbízó feladó megbízta a perben nem álló fuvarozó cég fuvarozót 33 raklap, összesen 5.958 darab márkánévl márkájú cipőből álló rakomány ország1ből ország2ra (Budapest) történő továbbításával, amely társaság az felperesi jogelőd megbízó-t (a továbbiakban: felperes jogelődje) bízta meg a fuvarozás elvégzésével. A felperes jogelődje – amely társaság már ezt megelőzően is üzleti kapcsolatban állt az alperessel – 2017. április 3-án az alperest bízta meg a fenti fuvarozás elvégzésével. A felek közötti üzleti gyakorlatnak megfelelően a szerződés szóban jött létre azzal, hogy a felperes jogelődje még aznap írásban e-mailben is elküldte a szerződési feltételeket az alperes részére, amely szerződésben kikötötték, hogy az alperes az áruval csak őrzött parkolóban, illetve telephelyen állhat meg.

[3] Az alperes 2017. április 5-én a fuvarozást megkezdte, a 95.024,36 euró értékű rakományt ország1ban átvette, majd 2017. április 5-én 18 óra körül az alperes gépkocsivezetője ország a 38. szövetségi autópályán a helység1 felé tartó irányban helység2 közelében található – az autópályáról bárki számára hozzáférhető, biztonsági őrszolgálat, kamerarendszerrel, sorompóval vagy egyéb biztonsági berendezéssel el nem látott – őrzetlen parkolóban megállt. A pihenőhelyen való várakozás során 2017. április 5-e és 2017. április 6-a között – miközben a gépjárművezető aludt – a rakományból 30 raklap, összesen 5.534 db, 89.750,55 euró összértékű áru elveszett.

[4] A feladó mint a rakomány tulajdonosának kárát a biztosító megtérítette, amely társaság által a fuvarozó cég fuvarozóval szemben ország indított perben a bíróság 78.046,27 euró tőke, 10.461,28 euró kamat, valamint 5.274,27 euró költség megfizetésére kötelezte a fuvarozó cég-t. E társaság által a felperes jogelődje ellen indított perben a Mosonmagyaróvári Járásbíróság 78.046,27 euró, valamint 10.461,28 euró és ezek után 2020. július 16-ától a kifizetésig járó évi 8,62% kamata, 5.274,27 euró költség és ennek 2020. október 20-ától a kifizetésig járó évi 8,62% kamata, 3.969,5 euró költség és ennek 2019. szeptember 4-étől a kifizetésig járó évi 8,62% mértékű késedelmi kamata és 2.437.614 forint perköltség megfizetésére kötelezte a felperes jogelődjét.

[5] A felperes a jogelődjével fennálló biztosítási jogviszonyon alapuló helytállási kötelezettsége alapján a fenti ítéletben foglalt marasztalási összeget – kamatokkal és perköltséggel együtt összesen 108.778,09 eurót és 2.437.618 forintot – megfizetett a fuvarozó cég-nak, amelynek folytán a károkozóval szembeni kártérítési követelése a biztosítóra mint jogutódra szállt.

[6] Az elsőfokú bíróság a tényállás körében a fuvarozói láncolat és ennek részeként a perbeli fuvarozási szerződés létrejöttét, az átvett rakomány és az elveszett áru mennyiségét, valamint értékét, az áru elveszésének körülményeit és a CMR fuvarlevélben foglaltakat a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 266. § (1) bekezdése alapján fogadta el valósnak.

[7] A felperes perbeli legitimációját az osztrák biztosítási törvény 67. § (1) bekezdése, valamint az alapította meg, hogy a Mosonmagyaróvári Járásbíróság ítéletében foglalt marasztalási összeget a biztosítottja helyett megtérítette, amellyel az alperessel szembeni kártérítési követelés a felperesi biztosítóra mint jogutódra szállt át.

[8] A perbeli jogvita elbírálására a „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló, Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt egyezmény kihirdetéséről szóló 1971. évi 3. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: CMR Egyezmény), a felperes jogelődje és az alperes közötti fuvarozási szerződésben foglaltakra figyelemmel pedig ennek mögöttes szabályaként a magyar jog, a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) volt alkalmazandó.

[9] A felek által vitássá nem tett tények szerint a küldemény rendeltetési helyre történő továbbítása érdekében a fuvarozó cég fuvarozó, továbbá a felperes jogelődje és az alperes, mint alfuvarozók között alfuvarozói láncolat alakult ki, amelynek során a felek a fuvarfeladat ellátása érdekében külön-külön fuvarozási szerződéseket kötöttek egymással, de a fuvarozást végül egyetlen fuvarozó, az alperes végezte. Mindebből következően a CMR Egyezmény VI. fejezetének az egymást követő fuvarozók által végzett fuvarozásra vonatkozó rendelkezései nem voltak alkalmazhatóak, mert az arra az esetre vonatkozik, ha egyetlen fuvarozási szerződés tárgyát képező fuvarfeladatot egymást követő több fuvarozó végzi el.

[10] A CMR Egyezmény 17. cikk 1. bekezdése szerint a fuvarozó felelős az áru teljes vagy részleges elvesztéséért vagy megsemmisüléséért, ha ez az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be. A perbeli esetben az áru részleges elvesztésének körülményeit, így a CMR Egyezmény fenti rendelkezésén alapuló felelősség feltételeit az alperes nem vitatta, a bíróságnak ezért a CMR Egyezmény 29. cikkének alkalmazhatósága körében azt kellett elbírálnia, hogy az alperest a kár bekövetkezésében terheli-e szándékosság, illetve súlyos gondatlanság, amelynek keretében elsősorban annak a perben vitássá tett tény elbírálásának tulajdonított jelentőséget, hogy a szerződés magában foglalta-e azt a kikötést, amely szerint az alperes az áruval csak őrzött parkolóban, telephelyen állhat meg.

[11] A tanúvallomások és az okiratok tartalma alapján bizonyítottnak találta, hogy a felek szokásos üzleti gyakorlatának megfelelően a perbeli fuvarozási szerződés szóban jött létre azzal, hogy a felperes jogelődje még aznap írásban e-mailben is elküldte a szerződés részleteit az alperesnek, amely kifejezetten tartalmazta az őrzött parkolóra vonatkozó kikötést. A felek szerződéskötési gyakorlatát támasztotta alá tanúl (a felperes jogelődjének alkalmazottja) tanúvallomása. A szerződés őrzött parkolóra vonatkozó tartalmát igazolta a

fuvarmegbízás megnevezésű okirat (1/F/6. sorszám alatti okirat), amelyen kifejezetten szerepel az a kikötés, amely szerint az alperes az áruval csak őrzött parkolóban, telephelyen állhat meg. Ennek tartalmát nem tette kétségessé, hogy az alperes által csatolt fuvarmegbízáson (22/A/2.) – amely okiratról tanú1 úgy nyilatkozott, hogy annak tartalma meg lett változtatva – ez a kikötés nem szerepelt. A 22/A/2. szám alatti okirat bizonyító erejét lerontotta az alperes által 2017. április 7-én küldött elektronikus levél, amelyhez maga az alperes is a felperesi, vagyis az őrzött parkolóra vonatkozó kikötést tartalmazó fuvarmegbízást mellékelte. A felperes tényállítását nem tette kétségessé tanú2 (alperesi fuvarszervező) tanúvallomása sem, aki ugyan azt mondta, hogy az áruval bárhol meg lehetett állni, azonban azt is előadta, hogy a perbeli esetben valóban kapott írásbeli szerződést e-mailben, de azt nem olvasta el, és bár később azt valóban ő küldte el a felperes jogelődjének, a felek által csatolt okiratok tartalmi különbözőségére azonban nem tudott nyilatkozni.

[12] Az elsőfokú bíróság következtetése szerint a szerződés a Ptk. 6:63. §-a alapján szóban jött létre, amelynek tartalmát a felperes megfelelően bizonyította.

[13] Amennyiben az utóbb írásban küldött ajánlat a szóbeli szerződéstől eltérő tartalmú lett volna, a szerződés akkor is az írásbelivel egyező tartalommal jött volna létre, az alperes ugyanis az e-mailben küldött fuvarmegbízásban foglaltakat nem kifogásolta, a szerződés teljesítését megkezdte, így az írásba foglalt új ajánlat a Ptk. 6:66. §-a alapján ráutaló magatartással is elfogadottnak minősül. Az alperes a Ptk. 1:4. § (2) bekezdése alapján nem hivatkozhat alappal arra sem, hogy az írásbeli fuvarmegbízást a fuvarszervezője nem olvasta el.

[14] Mindezekből megállapíthatónak látta, hogy a fuvarozási szerződésben a felek kifejezetten kikötötték, hogy az alperes az áruval csak őrzött parkolóban, telephelyen állhat meg. Ezt a kötelezettségét az alperes megszegte azáltal, hogy a fuvarozást végző alkalmazottja nem őrzött parkolóban állt meg. Nem tartotta megalapozottnak az alperesnek azt az érvelését, amely szerint a perbeli parkoló pusztán azért minősülne őrzöttnek, mert a szomszédos telektől kerítés választja el, ki van világítva és csak az autópályáról lehet megközelíteni. Ezzel szemben az elsőfokú bíróság a Ptk. 6:8. §-a és 6:86. §-a alapján az őrzött parkolóra vonatkozó rendelkezést akként értelmezte, hogy a parkolónak az utak, autópályák melletti szokványos, általános megállóhelyekhez képest fokozott biztonságot kell nyújtania az áru számára pl. őrszolgálat, kamera-rendszer, és/vagy sorompó üzemeltetésével. Ezt az értelmezést erősítette meg tanú1 tanúvallomása is, és azt nem tette kétségessé tanú2 tanú, aki nem tudta értelmezni, hogy mit jelent az őrzött parkoló fogalma.

[15] A perbeli parkoló őrzöttségének hiányát támasztotta alá sofőr neve (a fuvarozást végző gépjárművezető) tanúvallomása, valamint a helyszínről készült kárszakértői jelentés is, amely azt állapította meg, hogy a parkoló egy személyautók és teherautók számára készült, az autópályáról mindenki számára hozzáférhető közönséges megállóhely, amely a szomszédos mezőgazdasági területektől vadhálóval van elválasztva, azonban nem tartozik ahhoz a területhez, ahol az autópálya-rendőrség általában járőrözik, azt nem őrzik és nem figyelik kamerával. A kárszakértői jelentés önmagában, a fényképmelléletek nélkül is alkalmas volt a felperesi tényállítás alátámasztására, így nem volt jelentősége az utólagos bizonyítás keretében csatolt fényképfelvételek rossz minőségének.

[16] A parkoló őrzöttségére az alperes biztosítója által megküldött iratok sem utaltak és az alperes maga sem tett tényállítást arra vonatkozóan, hogy a perbeli parkolóhely az általánost meghaladó fokozott biztonsági elvárásoknak megfelelt volna.

[17] Mindezekből az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy az alperes a szerződéses kötelezettségét megszegte azzal, hogy az alkalmazottja 2017. április 5-én éjszaka az áruval nem őrzött parkolóban állt meg pihenni.

[18] A CMR Egyezmény 29. cikk 1. bekezdése alapján – amely a 2. bekezdés szerint a fuvarozó alkalmazottja vagy a szerződés teljesítése céljából igénybe vett közreműködő eljárása esetére is irányadó – a fuvarozó nem hivatkozhat e fejezetnek a felelősségét kizáró vagy korlátozó rendelkezéseire, ha a kárt az ő szándékossága vagy őt terhelő olyan súlyos gondatlanság okozta, amely az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jog szerint a szándékossággal egyenértékűnek minősül. A PJD2023. 27. számon közzétett döntésből következő ítélkezési gyakorlat szerint a CMR Egyezmény 29. cikke a szándékossághoz közelálló akarathibát, az elvárhatóságot súlyosan sértő hanyagságot, vétkes közömbösséget tekintti olyan súlyosan gondatlan magatartásnak, amely megalapozhatja a fuvarozó korlátlan felelősségét a fuvarozás során bekövetkezett károkért.

[19] Az elsőfokú bíróság megítélése szerint a perbeli esetben az őrzött parkolóra vonatkozó kifejezett megbízási utasítás figyelmen kívül hagyása az alperes olyan súlyosan gondatlan magatartása, amely megalapozza a CMR. Egyezmény 29. cikkének alkalmazását. Ebből következően megalapozatlan az alperes CMR Egyezmény 23. cikk 3. bekezdése szerinti súlykorlátra, a kártérítés 23. cikk 4. és 6. bekezdései szerinti, valamint a kamat 27. cikk 1. bekezdése szerinti korlátozottságára való hivatkozása.

[20] Az elsőfokú bíróság az alperes elévülési kifogását alaptalannak találta.

[21] Abból indult ki, hogy a felperesi követelés elévülési idejének kezdete a CMR Egyezmény 32. cikk 1. bekezdés a) pontja alapján az áru kiszolgáltatásának napja, így a követelés elévülése már 2017-ben megindult, de a CMR Egyezmény 32. cikk 3. bekezdése szerint az elévülési idő szüneteltetésére a magyar jog rendelkezései az irányadók. A Ptk. 6:24. § (1) és (2) bekezdéseinek alkalmazásával az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy az elévülés a Mosonmagyaróvári Járásbíróság ítéletének meghozataláig, azaz 2021. október 7-éig nyugodott, mert a felperes a kár pontos összege ismeretének hiányára is figyelemmel a követelést menthető okból nem tudta érvényesíteni. Ebben a körben értékelte, hogy fuvarozási láncolat esetén az ennek végén álló, a fuvarfeladatot ténylegesen elvégző alfuvarozó károkozása folytán a láncolat szereplőit a velük szerződéses viszonyban lévő megbízók felé terheli kártérítési felelősség. A rakomány tulajdonosa az általa megbízott fuvarozóval szemben érvényesítheti kárigényét, majd a feladó kárának megtérítése folytán a fuvarozó regressz igényt érvényesíthet az általa megbízott alfuvarozóval szemben. A perbeli esetben az alperes károkozása folytán a felperes jogelődjét az őt megbízó fuvarozó cég-val szemben terhelte kártérítési felelősség, a felperes jogelődjének kára tehát ezen kötelezettség mértékéhez, azaz a magyar bíróság által megítélt összeghez igazodik.

[22] Mindezek következtében a CMR Egyezmény 32. cikke szerinti hároméves elévülési időre tekintettel a követelés az akadály megszűnésétől, vagyis 2021. október 7-étől számított egyéves határidőn belül érvényesíthető volt [Ptk. 6:24. § (2) bekezdés], amely határidő alatt terjesztette elő a felperes 2022. január 13-án a keresetlevelét.

[23] A kár összegét érintően kifejtette, hogy a kárfelelősséget korlátozó rendelkezések alkalmazhatóságának hiánya miatt az áru utáni kártérítés összege az elveszett áru – perben vitássá nem tett 89.750,55 euró – értékéhez igazodik, a felperes ennél alacsonyabb összegben, a Mosonmagyaróvári Járásbíróság ítéletében foglalt marasztalási összeggel egyezően (78.046,27 euró) érvényesítette a kárát, amely ennek folytán megalapozott.

[24] Az elsőfokú bíróság jogszerűnek tartotta a felperes által megtérített kamatra alapított kártérítési igényt, miután a CMR Egyezmény 27. cikke szerint a jogosultat a kártérítési összeg után kamat illeti meg, az alperes köteles megtéríteni a német és a magyar bíróság által megítélt kamatot. Az alperes CMR Egyezmény 27. cikk 1. bekezdése szerinti korlátra való hivatkozása megalapozatlan volt, míg a felperes Mosonmagyaróvári Járásbíróság ítéletével megfelelően bizonyította a korábbi eljárásokban megítélt kamat összegét. A teljes kártérítés kötelezettsége miatt a felperes megalapozottan követelte az általa perköltség címén kifizetett összegek megtérítését, a felperes a fenti ítélettel bizonyította, hogy a német bíróság a fuvarozó cég-t 5.274,27 euró perköltségben marasztalta, valamint jogelődjének a német eljárásban 3.969,5 euró, a magyar bírósági eljárásban pedig 2.437.614 forint perköltsége merült fel, amely összegeket a felperes bizonyítottan megfizette a fuvarozó cég részére, ezért a CMR Egyezmény 17. cikke alapján megalapozottan követelt ezen összeg erejéig kártérítést a károkozó alperestől.

[25] Az alperes fellebbezésében kérte az elsőfokú ítélet megváltoztatását és a kereset elutasítását, valamint a felperes első- és másodfokú perköltségben való marasztalását.

[26] A fellebbezését arra alapította, hogy az elsőfokú ítélet a Pp. 279. § (1) bekezdésébe, a CMR Egyezmény 29. cikk 1. bekezdésébe és ezen keresztül a 23. cikk 1., 3., 4. és 6. bekezdéseibe, 27. cikk 1. bekezdésébe, 28. cikk 1. bekezdésébe, valamint a 3. cikk 1-3. bekezdéseibe, továbbá a Ptk. 6:4. §-ába, 6:7. §-ába, 6:24. §-ába, 6:66. §-ába, 6:67. § (1) bekezdésébe, 6:77. § (1) bekezdésébe és 6:78. § (1) bekezdésébe ütközés miatt jogszabálysértő.

[27] Az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást abban a tekintetben tartotta megalapozatlannak és iratellenesnek, hogy az őrzött parkolóra vonatkozó feltétel a megállapított tényállással szemben nem vált a felek közötti fuvarozási szerződés részévé, illet a felek nem kötöttek ki. A szerződéskötésben részt vevő mindkét személy (tanúl és tanú2) tanúvallomásában egybehangzóan megerősítette, hogy a szóbeli szerződés megkötésekor a szerződésnek nem volt része az őrzött parkolóban való megállás feltétele, az e-mailben megküldött fuvarmegbízás nem minősülhet a Ptk. 6:67. § (1) bekezdése szerinti új ajánlatnak, hiszen a felek között már ugyanezen tárgyban szóban létrejött a szerződés. A fuvarmegbízás legfeljebb szerződésmódosítási ajánlat lehet, amelyre az alperes nem reagált és ezt úgy kell

tekinteni, hogy azt nem fogadta el, figyelemmel a Ptk. 6:4. § (4) bekezdésére, amely rendelkezést az elsőfokú bíróság jogszabályellenesen terjesztette ki a perbeli szerződés létrejöttére.

[28] A teljesítés megkezdése az írásbeli fuvarmegbízásban foglaltak elfogadását azért sem jelentheti, mert az alperes a felek között telefonon létrejött érvényes szóbeli szerződés teljesítését kezdte meg.

[29] Az e-mailben megküldött fuvarmegbízás megrendelői utasításnak sem minősülhet, mert ez olyan lényeges szerződési feltétel, mely alapvető kihatással van a fuvardíjra, az útvonalra és a fuvarozási határidőkre is. Állítása szerint az őrzött parkolóra vonatkozó kikötés esetén lényegesen magasabb díj mellett, hosszabb úton, több időre lett volna szükség a fuvarfeladat ellátásához. Érvelése szerint az e-mailben megküldött sem elektronikus, sem más aláírást nem tartalmazó dokumentum a Ptk. 6:7. §-ának a nyilatkozat megtételekor hatályban volt rendelkezése alapján nem minősül írásbeli jognyilatkozatnak sem. Az elsőfokú bíróság figyelmen kívül hagyta, hogy az őrzött parkoló kérdése csak a felperes e-mailben küldött fuvarmegbízásán szerepelhetett, amely tanúl felperesi alkalmazott tanúvallomása szerint általános szerződési feltételnek minősül, amely egyedi megtárgyalás hiányában a Ptk. 6:77. § (1) bekezdése és 6:78. § (1) bekezdése szerint nem vált a felek közötti szerződés részévé. Mindezekből következően az elsőfokú bíróság megállapításával szemben az őrzött parkolóra vonatkozó feltételt a felek szóbeli megállapodása nem tartalmazta és az később sem vált a szerződés részévé, ezért az elsőfokú bíróság ebből levont, a CMR Egyezmény 29. cikkének alkalmazására vezető következtetései sem helytállóak.

[30] Érvelése szerint a tanúvallomások azt is alátámasztották, hogy a több éve fuvarszervezéssel foglalkozó és a szerződés megkötésekor eljáró személyek maguk sem tudták meghatározni az őrzött parkoló fogalmát, amelynek egzakt tartalmát sem jogszabály vagy egyéb iránymutatás nem rögzíti, az iparági gyakorlatban sem kidolgozott és az alperes számára sem ismert. Az elsőfokú bíróság önhatalmúlag határozta meg az őrzött parkoló fogalmát, ezzel gyakorlatilag kiegészítette a felek közötti szerződés tartalmát. Az alperes vitatta az elsőfokú bíróság által a fentiek körében adott értelmezést, mert azt a tanúvallomások, okiratok, szakvélemény vagy egyéb hiteles bizonyíték nem támasztotta alá.

[31] Sérelmezte, hogy az elsőfokú bíróság az utólagos bizonyításra vonatkozó jogszabályi rendelkezések megsértésével és az anyagi pervezetés keretein túlterjeszkedve biztosított lehetőséget a felperesnek utólagos bizonyítási indítvány előterjesztésére, ezért az ennek keretében csatolt okiratok és fényképek figyelembevétele jogszabálysértő.

[32] Az elsőfokú bíróság figyelmen kívül hagyta, hogy a szóbeli szerződés megkötését követően küldött fuvarmegbízás (1/F/6. sorszám alatti melléklet) a magyar nyelv szabályai szerint nem érthető, befejezetlen szövegrészletet tartalmaz, amely egymástól eltérő értelemmel bíró módon fejeződhet be és abból csak az tűnik ki, hogy a felperes az árura vonatkozóan akart valamilyen feltételt vagy információt közölni, az viszont nem, hogy pontosan mit.

[33] Hivatkozása szerint a felperes által csatolt elektronikus file-ok és azok állítólagos mellékletének hitelessége, elektronikus integritása, megbízhatósága,

manipulálatlan volta nem ellenőrizhető és azt az elsőfokú bíróság az ehhez szükséges szakértelem hiányában fogadta el hiteles bizonyítéknak.

[34] Az elsőfokú bíróság tévesen értelmezte és alkalmazta a CMR Egyezmény 29. cikkét, mert a fuvarozóra nézve terheesebb szabályokat csak akkor lehet alkalmazni, ha a fuvarozót a kár okozásában terheli szándékosság vagy súlyos gondatlanság, amelynek az elsőfokú bíróság az őrzött parkolóra vonatkozó megbízási utasítás figyelmen kívül hagyását tekintette. Ezzel szemben az áru elveszéséhez, a károkozásához nem az alperes esetleges szerződésszegése, hanem az áru ismeretlenek általi eltulajdonítása vezetett, amelynek bekövetkezésében az alperest súlyos gondatlanság nem terhelheti. Ebből következően az esetleges alperesi szerződésszegést és az áru elveszését, a kár okozását nem lehet ok-okozati összefüggésbe hozni. Kifogásolta, hogy az elsőfokú bíróság által felhívott PJD2023. 27. számú döntés nyilvánosan nem elérhető jogeset, annak tartalma nem ellenőrizhető. Mindezekre tekintettel a CMR Egyezmény 29. cikke nem alkalmazható és az alperes felelősségét a 23. cikk 1., 2., 4. és 6. bekezdései, valamint 27. cikk 1. bekezdése és 28. cikk 1. bekezdése korlátozza.

[35] Sérelmezte, hogy az elsőfokú bíróság olyan kártételekben is marasztalta, amelyek nincsenek közvetlen összefüggésben az áru elveszésével. Nem tartozik ugyanis felelősséggel a tényleges fuvarozó alperes azért a kárért (pl. perköltség), amelyet más, tőle független felek vitája okozott. Nem helytálló az az értelmezés, amely szerint a tényleges fuvarozó felett lévő személyek káresemény bekövetkezését követő évekig tartó időhúzása hatványozza a tényleges fuvarozó által viselendő kár összegét.

[36] Kifogásolta, hogy az elsőfokú bíróság nem tulajdonított jelentőséget annak, hogy az alperes felelősségbiztosítója a perbeli káresemény kapcsán sem perbelépni, sem pedig helytállni nem hajlandó.

[37] Az elsőfokú bíróság elévüléssel kapcsolatos jogértelmezését azért tartotta jogszabálysértőnek, mert értelmezése szerint a CMR Egyezmény 32. cikk 2. és 3. bekezdéseinek egybevetett értelmezése alapján az elévülés szünetelése kizárólag a 32. cikk 2. bekezdése szerinti írásbeli felszólamlás esetére vonatkozhat, vagyis a CMR Egyezmény kizárólag egyetlen okból tartja lehetségesnek az elévülés szüneteltetését, az írásbeli felszólamlás megküldésének feltételével és legfeljebb az írásbeli felszólamlás és annak írásbeli elutasítása közötti időszakra. A CMR Egyezmény ezenkívül egyéb elévülési, szüneteltetési okot nem ismer, az nem bővíthető a Ptk. elévülés nyugvására vonatkozó rendelkezéseivel. A 32. cikk 3. bekezdésének az eljáró bíróság jogára utaló kitétele csupán annyit jelent, hogy a szünetelést nyugvásként kell értelmezni és eszerint kell a joghatásait figyelembe venni.

[38] Állítása szerint a felperes nem tett írásbelinek minősülő és a CMR Egyezmény előírásainak megfelelő felszólamlást, mert ilyenek a CMR Egyezmény alkalmazása körében csak a papír alapú, postán megküldött, szabályos formában kiállított írásbeli felszólamlás minősül, ezt az értelmezést támasztja alá a CMR Egyezményhez fűzött Kommentár és az ítélkezési gyakorlat (ÍH2021. 85.). Szabályos írásbeli felszólamlás hiányában a 2017. április 7-én megkezdődött elévülési időre figyelemmel a felperes követelése 2018. április 7-én, míg hároméves elévülési idő figyelembevételével 2020. április 7-én elévült.

[39] A felperes a Ptk. 6:24. § (1) bekezdésére eleve nem hivatkozhat, de még a Ptk. szabályainak alkalmazása mellett sem tekinthető az elsőfokú bíróság által értékelt körülmény nyugvást előidéző menthető oknak, amely a Ptk.-hoz fűzött magyarázat és az ítélkezési gyakorlat szerint csak akkor áll fenn, ha a jogosult nem is tudott arról, hogy érvényesíthető igénye van, vagyis ha a károsult nem szerez tudomást az őt ért kárról. Ezzel szemben a felperes jogelődje 2017. április 6-án tudomással bírt a kár tényéről és annak összegéről is, amelyről e-mail üzenetet, de 2021. március 9-én még pro-forma számlát is küldött az alperesnek.

[40] A felperes fellebbezési ellenkérelme az elsőfokú ítélet helybenhagyására és az alperes másodfokú perköltségben marasztalására irányult, utalva az ítélet helyes indokaira.

[41] Kiemelte, hogy az alperes fellebbezésében az ítéletben foglaltak általánosságban való vitatása mellett az elsőfokú eljárásban már előadott jogi álláspontját ismétli meg. Érvelése szerint a jogelődje és az alperes közötti szerződés tartalmát okiratokkal – a fuvarfeladat megkezdése előtt az alperesnek megküldött 1/F/6. sorszám alatti fuvarmegbízással, valamint az 44. sorszám alatt mellékelte e-mailben a felperes jogelődjének visszaküldött írásbeli fuvarmegbízással – hitelt érdemlően igazolta. Az alperes e bizonyítékokat az elsőfokú eljárásban nem tudta megdönteni, azok hitelességének cáfolatára szakértői bizonyítást nem indítványozott, az általa 22/A/2. sorszám alatt csatolt – az őrzött parkolóra vonatkozó kikötést magában nem foglaló – fuvarmegbízás meglétét csak tanú2 önellenmondásos, határozatlan tanúvallomása támasztotta alá, de annak tartalmát egyértelműen cáfolta a 44. szám alatt csatolt e-mail, amely szerint tanú2 nem a 22/A/2., hanem az 1/F/6. sorszám alatti okiratot küldte vissza a felperes jogelődjének. Mindezekre figyelemmel az elsőfokú bíróság helyesen állapította meg a tényállást az 1/F/6. sorszám alatti fuvarmegbízás tartalma szerint és abból helyesen következtetett arra, hogy az alperes súlyos gondatlansággal megszegte a szerződést azzal, hogy az áruval nem őrzött parkolóban állt meg.

[42] Nem tartotta helytállónak az alperesnek azt az érvelését, hogy a fuvarmegbízást írásbeli nyilatkozattal kellett volna elfogadnia ahhoz, hogy az a szerződés részévé váljon. Ezzel szemben a tanúvallomások és e körben tanú2 vallomása is megerősítette a felek között kialakult azt a gyakorlatot, hogy a felperes jogelődje írásban rögzítette a szerződés tartalmát és ennek alapján küldött fuvarmegbízást éppen abból a célból, hogy a szerződés tartalma mindkét fél számára világos legyen. tanú2 egyébként azt is elismerte, hogy a fuvarfeladat megkezdését megelőzően megkapta a felperes jogelődjének írásbeli fuvarmegbízását, azonban azt nem olvassa el, amely mulasztására a Ptk. 1:4. § (2) bekezdése szerint nem hivatkozhat. A szerződéskötés során alkalmazott eljárás az alperes által is elismert módon megfelelt mind a felek közötti gyakorlatnak, mind az iparági gyakorlatnak, így a fuvarmegbízás a Ptk. 6: 63. § (5) bekezdése szerint a felek közötti szerződés részévé vált.

[43] A fuvarmegbízás kifejezetten rögzíti, hogy a fuvarozásra az írásbeli feltételek érvényesek, amennyiben pedig a fuvarozó azt közli a felperes jogelődjével, hogy ettől eltérő feltételekkel kíván szerződni, e feltételek csupán a felperesi jogelőd írásos visszaigazolása esetén válnak a szerződés részévé. Ehhez képest az alperes nem állította, hogy a fuvarmegbízás átvételét követően annak feltételeit ne fogadta volna el, kifogásolta volna vagy

eltérő tartalmú szerződéses feltételt közölt volna. A fuvarozási szerződésre a jogszabály kifejezett írásbeli alakot nem rendel, ezért a fuvarmegbízás írásbeli elfogadására a szerződés létrejöttéhez nincs szükség. Amennyiben az írásbeli megbízás alapján a fuvarozó a fuvarfeladat elvégzését megkezdi, a felek közötti szerződés a fuvarmegbízás szerinti tartalommal létrejön és utóbb a fuvarozó nem hivatkozhat arra, hogy a szerződés tartalma eltér az írásbeli fuvarmegbízás tartalmától (BDT2023. 4638.) Az alperes érvelésével ellentétben – ahogy az tanúl tanúvallomásából is kitűnik – a felek nem általános szerződési feltételek alkalmazásával szerződtek, hanem eseti szerződést kötöttek.

[44] Az elsőfokú bíróság helyesen alkalmazta a CMR Egyezmény 29. cikkét és helytállóan minősítette az alperes szerződésszegését súlyosan gondatlannak. A fellebbezési érveléssel ellentétben a mintegy teljes kamionnyi értékes áru észrevétlen eltulajdonítása és az őrzött parkolóra vonatkozó szerződéses kötelezettség megszegése között összefüggés áll fenn.

[45] Az őrzött parkolóra vonatkozó kikötés nem érthetetlen, a fuvarozási kérdésekben járatlan személy számára is egyértelmű, így a fuvarozást főtevékenységként végző alperes számára sem jelenthetett értelmezési akadályt, világosnak kellett lennie számára, amelyet alátámaszt, hogy alkalmazottja tanú2 tanúvallomásában is megfelelően értelmezni tudta azt. Amennyiben az alperes számára az adott kikötés nem volt érthető a Ptk. 6:62. § (1) bekezdéséből fakadó együttműködési kötelezettsége miatt egyeztetést kellett volna kezdeményezni és amennyiben ez a feltétel nem volt számára megfelelő vagy annak nem tudott megfelelni, erről haladéktalanul értesítenie kellett volna a felperes jogelődjét.

[46] Kiemelte, hogy az alperes a fenti tényeket érdemben a fellebbezésében sem tudta vitássá tenni, csupán az elektronikus iratok manipulálhatóságával kapcsolatos feltételezéseket adott elő, az elsőfokú eljárásban azonban az ellenbizonyítás lehetőségével nem élt.

[47] A CMR Egyezmény 32. cikk 2. bekezdése, a 3. bekezdésre figyelemmel az alperes szűkítő értelmezésével szemben éppen a nyugvási tényállások körét bővíti azzal, hogy egy további, a nemzeti jogban nem fellelhető szünetelési tényállást határoz meg. Az alperesi értelmezés mellett a 32. cikk 3. bekezdésének – amely a nemzeti jog alkalmazására vonatkozik – nem lenne értelmezési tartománya. A felperes jogelődjének írásbeli felszólamlása a fellebbezési érveléssel ellentétben a Ptk. 6:63. § (5) bekezdésére is figyelemmel megfelelt a CMR Egyezmény követelményeinek, így az elévülés szünetelése minden egyéb körülménytől függetlenül a CMR Egyezmény 32. cikk 2. bekezdése alapján is megállapítható lett volna.

[48] Az alperes Gf/5. sorszámú beadványában CMR Egyezmény 29. cikkének alkalmazhatóságával kapcsolatos érveit kiegészítette azzal, hogy a károkozással és kármegelőzéssel összefüggő súlyos gondatlanság értelmezésére irányadónak kell tekinteni a Jpe.I.60.009/2022/10. és a Jpe.I.60.003/2023/16. számú jogegységi hatályú határozatokat, amelyekben kifejtett értelmezés szerint a súlyos gondatlanságnak nem a szerződésszegés, hanem a kár bekövetkezése vonatkozásában kell fennállnia, amelynek megítéléséhez a károkozó tudattartalmát is vizsgálni kell. Ebből következően nem elegendő a szerződésszegés súlyosságát figyelembe venni, hanem valamennyi körülményt értékelve azt kell vizsgálni,

hogy az alperes tisztában volt-e a magatartása következményével, számolnia kellett-e a kár bekövetkezésével és a gondosság olyan szintű elhanyagolása valósult-e meg, amelyből következően szinte kívánta a kár, mint eredmény bekövetkezését. Az elsőfokú eljárásban a felperes nem állított és nem is bizonyított, valamint az elsőfokú bíróság sem állapított meg olyan tényállást, amely a kár okozása, előidézése tekintetében a fenti értelmezésnek megfelelően az alperes súlyosan gondatlan magatartását megalapozná. Ebből következően az alperes a teljes kár megtérítésére nem köteles, felelőssége a CMR Egyezmény 23. cikk 3. bekezdése és 27. cikk 1. bekezdése szerint korlátozott.

[49] Hivatkozott továbbá arra, hogy a felperes, illetve jogelődje nem élt a CMR Egyezmény 27. cikk 1. bekezdésének és 32. cikk 2. bekezdésének megfelelő felszólamlással. A kárértesítő megnevezésű nyilatkozat nem felel meg a Ptk. 6:7. § (1) és (2) bekezdéseiben, 6:11. § (1) és (2) bekezdéseiben, a 3:29. § (1) bekezdésében és a 3:116. § (1) bekezdésében foglaltaknak, így az írásbeliségre, valamint a képviselőre vonatkozó törvényi rendelkezések hiányában nem tekinthető írásbeli nyilatkozatnak. Ebből következően a kárértesítő a késedelmi kamat kezdő időpontjaként nem szolgálhat és az elévülési idő szünetelését sem eredményezi.

[50] Az elévülés kapcsán kiemelte, hogy a perbeli esetben a kár az áru egy részének eltulajdonításával 2017. április 5-én vagy 6-án bekövetkezett. A CMR Egyezmény 17. cikk 1. pontjából és 3. cikkéből az következik, hogy alfuvarozó igénybevétele esetén valamennyi fuvarozó felel a fuvarfeladat teljesítése során keletkezett kárért, ebből következően az áru eltulajdonításának időpontjában nemcsak az áru tulajdonosára nézve, hanem valamennyi fuvarozó vonatkozásában a kár bekövetkezett, így a felperes követelése a már előadott indokok alapján elévült.

[51] Az elsőfokú bíróság ítéletének nem volt fellebbezés hiányában jogerőre emelkedett rendelkezése [Pp. 358. § (5) bekezdés], ezért azt a Fővárosi Ítéltábla teljes terjedelmében, de a Pp. 370. § (1) bekezdése szerint a fellebbezési kérelem és ellenkérelem korlátai között bírálta felül.

[52] Az alperes fellebbezése részben alapos.

[53] Az elsőfokú bíróság helyesen indult ki abból, hogy a törvényi engedményes felperesi biztosító regressz igényének elbírálása során a felperes jogelődje és az alperes közötti fuvarjogviszonyra a CMR Egyezmény szabályait, annak mögöttes szabályaként pedig – a CMR Egyezményben nem szabályozott kérdésekre, illetve amelyekre az Egyezmény kifejezetten előírja a nemzeti jog szabályainak alkalmazását – a Ptk. rendelkezéseit kellett alkalmazni. A mögöttesen alkalmazandó jog a magyar jog volt, attól függetlenül is, hogy a felek éltek-e jogválasztással, mert az Európai Parlament és a Tanács 593/2008/EK rendelete (2008. június 17.) a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I.) 5. cikk (1) bekezdésének a perbeli esetben alkalmazandó második mondata a felek által megállapított átadás, vagyis kiszolgáltatási hely szerinti ország jogát rendeli alkalmazni és a perbeli árut nem vitásan ország2on kellett volna kiszolgáltatni.

[54] Az elsőfokú bíróság a bizonyítékok okszerű, logikai ellentmondásoktól mentes értékelésével állapította meg, illetve jutott arra a következtetésre, hogy a felperes jogelődje és az alperes közötti fuvarozási szerződés részét képezte az őrzött parkolóban, illetve telephelyen való megállásra vonatkozó utasítás. A Fővárosi Ítéltábla azonban az elsőfokú bíróság jogi indokait e tekintetben a fellebbezésben és a fellebbezési ellenkérelemben foglaltakra figyelemmel az alábbiak szerint pontosítja, illetve egészíti ki.

[55] Az elsőfokú bíróság azt állapította meg, hogy a felek között a szerződés a Ptk. 6:63. §-a alapján szóban jött létre, az őrzött parkolóra vonatkozó kitétel tekintetében a felek között kialakult gyakorlatnak megfelelően az írásbeli fuvarmegbízáson közölt tartalommal. Az alperes arra helytállóan hivatkozott a fellebbezésében, hogy a szóbeli szerződés megkötése során eljáró alkalmazottak (tanú1 és tanú2) tanúvallomása szerint szóban a perbeli fuvarozási szerződés valamennyi lényeges feltételében megegyeztek, azonban az őrzött parkolóban való megállásról nem egyeztetettek, ez a kérdés akkor nem került szóba. A fuvarozási szerződésre a jogszabály kötelező írásbeli alakot nem rendel, az szóban is megköthető volt. Amennyiben a felek a kölcsönös és egybehangzó akaratkifejezésüket szóban megtették, valamint megállapodtak a szerződés lényeges, illetve bármelyikük által lényegesnek minősített tartalmi elemeiben [Ptk. 6:63. § (1) és (2) bekezdés] – amely a perbeli esetben a tanúvallomásokból kitűnően szóban megtörtént – akkor a Ptk. 6:69. § (1) bekezdésére is figyelemmel a szerződés a szóbeli megállapodás időpontjában az alperes szóban tett elfogadó nyilatkozata révén létrejön. Az ezt követően megküldött írásbeli fuvarmegbízás az elsőfokú bíróság értelmezésével ellentétben nem minősülhet a Ptk. 6:67. § (1) bekezdése szerinti új ajánlatnak, mert ez csak a szerződés létrejöveteléhez vezető ajánlati szakaszban értelmezhető, a szerződés létrejöttét követően az alperes helytálló fellebbezési érvelése szerint csak a szerződés módosításáról, illetve erre tett ajánlatról lehet szó.

[56] A Fővárosi Ítéltábla álláspontja szerint a szóbeli szerződés létrejöttét követően az írásbeli fuvarmegbízásban közölt, az őrzött parkolóban, illetve telephelyen való megállásra vonatkozó rendelkezés a Ptk. 6:271. §-a alapján alkalmazandó 6:240. §-a szerinti utasításnak minősül, a felperes jogelődje ezzel a fenti jogszabályi rendelkezésekben biztosított utasítási jogát gyakorolta. Nem tehető kétséggé, hogy az áru biztonságára, őrzésére nézve a felperes jogelődjét a perbeli jogviszonyban megillette ez a jogosultság, mert az áru átvételétől annak kiszolgáltatásáig a küldemény az alperes birtokában és őrizetében van, így kizárólag ő van abban a helyzetben, hogy annak biztonságáról gondoskodni tudjon, a feladó ebben a körben a rendelkezési jogát kizárólag a fuvarozó utasítása révén tudja érvényesíteni.

[57] Az alperes értelmezésével ellentétben az őrzött parkolóra vonatkozó utasítás szerződés részévé válásához nem volt szükség ennek a szerződési feltételként történő elfogadására, mert a feladó Ptk. 6:271. §-a alapján alkalmazandó 6:240. §-án alapuló utasítási joga olyan jogszabályi felhatalmazás, amely a Ptk. 6:191. § (4) bekezdése szerint feljogosítja őt a szerződés tartalmának egyoldalú módosítására.

[58] Az őrzött parkolóra vonatkozó előírás utasításként való értelmezése szempontjából a fellebbezésben megjelölt körülményeknek (magasabb fuvardíj, hosszabb út és a szerződés teljesítéséhez szükséges hosszabb idő) nem volt jelentősége. Kétségtelen, hogy a Ptk. 6:240. § (1) bekezdése szerint a feladó utasítása a fuvarozó teljesítését nem teheti terhesebbé, ez azonban nem teremt alapot az utasítás figyelmen kívül hagyására, hanem egyéb jog érvényesítésére (díjkülönbözet és többletköltségek érvényesítése, a szerződés teljesítési idejének módosítására vonatkozó igény, esetleg az útvonalra vonatkozó további feladói utasítás kérése) teremt alapot, illetve a célszerűtlennek, szakszerűtlennek tartott utasítás esetén a Ptk. 6:240. § (2) bekezdése szerinti jogosultságok illetik meg, amelyek egyikével sem élt az alperes.

[59] Az elsőfokú bíróság a bizonyítékok okszerű értékelésével állapította meg, hogy az őrzött parkolóban, illetve telephelyen való megállásra vonatkozó, az 1/F/6. sorszám alatti fuvarmegbízáson közölt utasítás az alperessel szemben a Ptk. 6:5. § (2) bekezdése szerint hatályossá vált.

[60] Alapítvánnyal érvelt azzal az alperes a fellebbezésében, hogy a fuvarmegbízás a Ptk. szerződéskötéskor hatályos 6:7. §-a szerint nem minősül írásbeli nyilatkozatnak. A Ptk. 6:7. §-a az írásbeli alakhoz kötött jognyilatkozatok alakiságának követelményeit határozza meg, vagyis arra az esetre irányadó, ha az adott jognyilatkozat megtétele a törvény rendelkezése vagy a felek megállapodása alapján csak írásbeli alakban lehetséges, a fuvarszerződés alapján adott utasítás azonban nincs kötelező alakisághoz kötve. Egyebekben a fuvarmegbízás a Ptk. 6:7. § (3) bekezdésének alkalmazásában nyilvánvalóan írásba foglaltnak minősül, mert annak közlésére a benne foglalt tartalom változatlan visszaidézésére a nyilatkozatot tevő személyének és a nyilatkozat megtétele időpontjának azonosítására alkalmas formában került sor, megfelelően a felek között kialakult üzleti gyakorlatnak.

[61] A fuvarmegbízáson közölt utasítás ezért írásbeli nyilatkozatnak, az azt magában foglaló okirat pedig a Pp. 326. §-a szerinti egyszerű magánokiratnak minősül, amelynek bizonyító erejét a bíróság a bizonyítás általános szabályai szerint, a tárgyalás és a bizonyítás összes adatának figyelembevételével állapíthatja meg.

[62] Az elsőfokú bíróság az 1/F/6. sorszám alatti okirat (az őrzött parkolóra vonatkozó utasítást magában foglaló írásbeli fuvarmegbízás), a 22/A/2. sorszám alatti okirat (az előbbi okirat 1. oldalának olyan másolata, amelyen az utasítás nem szerepel), továbbá a 44/A. sorszám alatti okiratoknak a tanúvallomásokkal egybevetett logikai ellentmondástól mentes értékelésével jutott arra a következtetésre, hogy a felperes jogelődjének utasítását magában foglaló fuvarmegbízást az alperes a fuvarfeladat teljesítése előtt megkapta. Nem okszerűtlen az a következtetés, hogy az 1/A/6. sorszám alatti okirat bizonyító erejét a 22/A/2. szám alatti okirat – amelyet érintően tanú1 felperesi alkalmazott annak tartalmi megváltoztatását állította – nem rontotta le, különös figyelemmel arra, hogy tanú2 az alperes szerződéskötés során eljáró alkalmazottja azt elismerte, hogy a szóbeli szerződés megkötése után kapott írásbeli fuvarmegbízást, azonban nem tett határozott állítást arra nézve, hogy az alpereshez nem vitásan megérkezett fuvarmegbízás a 22/A/2. sorszámú, az őrzött parkolóra vonatkozó utasítást nem tartalmazó megbízás lett volna. Ezt a tanú egyébként nem is állíthatta volna, mert vallomása szerint az írásbeli fuvarmegbízást el sem olvasta. A tanú a felek által

csatolt okiratok tartalmi különbözőségére nem tudott nyilatkozni, azt azonban elismerte, hogy a káreseményt követően az egyéb iratok között ő küldte meg e-mailben a felperesnek a perbeli szerződésre vonatkozó írásbeli fuvarmegbízást. Az elektronikus levélként, illetve csatolt file-ként visszaküldött fuvarmegbízás 1/F/6. sorszám alatti okirattal való egyezőségét nem tette kétségessé az alperesnek az a kifogása, hogy nem ellenőrizhető az elektronikus file-ok és azok mellékletének hitelessége, integritása, megbízhatósága és manipulálatlan volta. A 44. sorszám alatt csatolt 2017. április 7-i elektronikus levelet és az ahhoz csatolt mellékleteket küldő tanú2 tanú maga sem állította, hogy a 22/A/2. sorszám alatti fuvarmegbízást küldte vissza a felperesnek és erre vonatkozó határozott tényállítást az alperes sem tett. Az elektronikus levélhez csatolt file-okba történt utólagos beavatkozást, annak tartalmi megváltoztatását nem állította és értelemszerűen nem is bizonyította, így az elektronikus integritás és megbízhatóság hiányára való általános hivatkozása nem volt alkalmas a 2017. április 7-i elektronikus üzenet és annak mellékletei, valamint a felperes erre vonatkozó tényállításainak kétségessé tételére.

[63] Az alperes megalapozatlanul érvelt azzal a fellebbezésében, hogy a fuvarmegbízáson közölt utasítás – „áru: csak őrzött parkolóban/telephelyen áll” – egy olyan befejezetlen mondat, amely nem egyértelmű és többféle értelmezése is lehetséges. Ezzel szemben nem kétséges, hogy a felperes jogelődje arra adott az alperesnek utasítást, hogy az áruval csak őrzött parkolóban vagy telephelyen állhat meg. A kétségkívül befejezetlen mondat ettől eltérő tartalmú értelmezését egyebekben az alperes nem adta elő, csupán hivatkozott a többféle lehetséges értelmezésre.

[64] Az elsőfokú bíróság nem sértett jogszabályt az őrzött parkolóra vonatkozó utasítás tartalmi értelmezésével, mert ez a kérdés a felek között az alperes védekezésére figyelemmel vitás volt, a Ptk. 6:8. §-a pedig kifejezetten feljogosítja a bíróságot vita esetén a jognyilatkozat értelmezésére, amelyhez az alperes fellebbezési érvelésével ellentétben nem volt szükség különleges szakértelemre.

[65] A Ptk. 6:8. § (2) bekezdése értelmében a fuvarmegbízáson közölt utasítást ezért úgy kell értelmezni, ahogyan azt az alperesnek a nyilatkozó feltehető akarata és az eset körülményeire tekintettel a szavak általánosan elfogadott jelentése szerint értenie kellett. Az elsőfokú bíróság által adott értelmezés ennek megfelel, az őrzött parkoló vagy telephely fogalma ugyanis a szavak általánosan elfogadott jelentése, az őrzött kifejezés hétköznapi értelemben vett jelentéstartalma szerint is azt jelenti, hogy az ilyen parkolóhely a gépjárművek számára a várakozás lehetőségén túl további szolgáltatást, őrizetet is biztosít fizikai, mechanikus, illetve elektronikus rendszer (sorompó, kamerarendszer) üzemeltetése vagy személyi közreműködés (őrszolgálat) révén. Az őrzött parkoló, illetve telephely ezért azt jelenti, és azt az alperes mint fuvarozással üzletszerűen foglalkozó társaság sem érthette másként, minthogy a gépjármű várakozása mellett annak őrzése is biztosított a fentiekben meghatározott szolgáltatások valamelyike útján.

[66] A Fővárosi Ítéltábla nem tartja észszerűen elfogadhatónak, hogy az üzletszerűen fuvarozási tevékenységet végző alperes ilyen szerződések megkötésében közreműködő és mintegy 25 éves tapasztalattal rendelkező alkalmazottja (tanú2) ne tudná az őrzött parkoló fogalmát értelmezni, illetve nem elfogadható az általa adott értelmezés, amely

szerint azt egy négy méter magas kerítéssel körbevett, fegyveres őrökkel cirkáló parkolóként jellemezte, miközben sofőr neve gépkocsivezető vallomása szerint ország a legtöbb parkoló már kamerával felszerelt. Amennyiben tanú² tanúvallomásából kitűnő ismeretei megfelelnek a valóságnak, akkor az alperes terhére értékelendő kirívó munkaszervezési hiányosságnak, illetve hibának minősül az olyan személy szóbeli szerződések megkötésére való feljogosítása, aki a fuvarozás szokásos lebonyolítása körébe tartozó olyan fogalmakról, mint az őrzött parkoló nem rendelkezik ismeretekkel.

[67] Az elsőfokú bíróság által értékelt bizonyítékok, különösen sofőr neve gépjárművezető tanúvallomása, valamint a helyszínről készült szakértői jelentés aggálytalanul alátámasztotta, hogy az alperes gépkocsivezetője őrizetlen, csupán a várakozás lehetőségét biztosító, az autópályáról bárki számára hozzáférhető parkolóhelyen állt meg. A fenti bizonyítékok, az utóbb csatolt fényképfelvételek nélkül is egyértelműen alátámasztották, hogy az a parkoló, ahol a káreseményre sor került, nem őrzött parkoló volt és az elsőfokú bíróság is úgy értékelte, hogy a kárszakértői jelentés önmagában, a fényképmellékletek nélkül is alkalmas a felperesi tényállítások alátámasztására. Ebből következően az utóbb csatolt felvételeknek nem volt jelentősége, így a fellebbezésben ezzel összefüggésben hivatkozott jogszabálysértéseknek (az utólagos bizonyítás és az anyagi pervezetés szabályainak megsértése) nem volt az ügy érdemi elbírálására értékelhető jelentősége.

[68] Az őrzött parkolóra vonatkozó utasítást az alperes köteles lett volna betartani, illetve végrehajtani, amelynek elmulasztása a fuvarozási szerződés megszegését jelenti. Ehhez képest a CMR Egyezmény 29. cikkének az alperest terhelő kártérítés mértéke, illetve terjedelme szempontjából volt jelentősége.

[69] A CMR Egyezmény 29. cikk 1. bekezdése szerint a fuvarozó akkor nem hivatkozhat a CMR Egyezménynek a felelősséget kizáró vagy korlátozó rendelkezéseire, ha a kárt az ő – vagy az alkalmazottjának, illetve közreműködőjének – szándékossága vagy az őt, illetve alkalmazottját, közreműködőjét terhelő olyan súlyos gondatlanság okozta, amely az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jog szerint a szándékossággal egyenértékűnek minősül.

[70] A CMR Egyezmény fent idézett rendelkezésének normaszövegéből eleve az következik, hogy – a Ptk. 6:143. § (3) bekezdésével ellentétben – nem a szerződésszegésnek kell szándékosnak, illetve súlyosan gondatlannak lenni, hanem a kár okozásának, vagyis a fuvarozó korlátlan felelősségéhez a szándékosságnak vagy súlyos gondatlanságnak a kár bekövetkezése vonatkozásában kell fennállnia. Ebben a kérdésben a Jpe.I.60.009/2022/10. és a Jpe.I.60.003/2023/16. számú jogegységi hatályú határozatok – amelyek a biztosító mentesülése, a Ptk. 6:464. § (1) és (2) bekezdéseinek értelmezése körében születtek – bíróságok számára kötelező jogértelmezést jelentő elvi tartalmától a Fővárosi Ítéltábla sem tért el.

[71] Azt azonban mindig az adott per alapjául szolgáló konkrét és egyedi tények alapján kell megítélni, hogy a per tárgyát képező kártérítési jogviszonyban a kár bekövetkezése vonatkozásában a szándékosság, illetve súlyos gondatlanság fennáll-e.

[72] A CMR Egyezmény 29. cikke e kérdésre a Ptk. szabályait rendeli alkalmazni. A Ptk. a felelősségkizárás, illetve korlátozás körében megtiltja, illetve semmisnek nyilvánítja a szándékosan okozott szerződésszegésért való felelősséget korlátozó vagy kizáró szerződési kikötést [Ptk. 6:152. §], a fuvarozó felelősségét kizáró, vagy korlátozó rendelkezést pedig abban az esetben is, ha az a fuvarozó által súlyos gondatlansággal okozott károkra vonatkozik [Ptk. 6:268. §]. Ennek ellenére a Ptk. a szándékosság és a súlyos gondatlanság fogalmát nem határozza meg, a szándékosság, illetve súlyos gondatlanság polgári jogban érvényesülő fogalmi elemeinek és a büntetőjogi fogalmához képesti terjedelmének a megítélését illetően a jogirodalom sem egységes. A Kúria Pfv.21.464/2013/12. számú precedens-értékű határozatában – amelyben foglalt jogkérdéstől való eltérést a Jpe.I.60.009/2022/10. számú jogegységi hatályú határozatában nem találta indokoltnak – meghatározott polgári jogi értelemben vett súlyos gondatlanság fogalmát a Fővárosi Ítéltábla a perbeli jogviszonyra azért nem tekintette irányadónak, mert azt a Kúria kifejezetten a biztosító mentesülését eredményező ok körében értelmezte akként, hogy ebből a szempontból a súlyos gondatlanság a büntetőjogi értelemben vett egyenes vagy eshetőleges szándékhoz áll közelebb, amely értelmezés szempontjából kiemelt jelentőséget tulajdonított annak a kizárólag a biztosítási szerződésekre érvényesülő sajátosságnak, hogy a vagyontárgybiztosítási szerződést a vagyontárgy megóvásában érdekeltnek jellemzően azért kötik, hogy a saját hibájukból bekövetkezett, saját vagyontárgyukban keletkezett károk esetén a kárt a biztosító térítse meg. A biztosító mentesülését eredményező súlyos gondatlanságra adott jogértelmezés ezért a perbeli fuvarjogviszonyra nem lehetett irányadó.

[73] A fentiekre tekintettel az elsőfokú bíróság helyesen indult ki abból, hogy a fuvarozó kárfelelősségének elbírálása, a CMR Egyezmény 29. cikk 1. bekezdésének alkalmazása körében az ítélezési gyakorlat a szándékossághoz közel álló akarathibát, a nem elfogadható, az elvárhatóságot súlyosan sértő hanyagságot, vétkes közömbösséget minősíti súlyosan gondatlan magatartásnak (PJD2023. 27.). A súlyos gondatlanság a gondosság feltűnő elhanyagolása, az esetleges hátrányos következményekkel kapcsolatos nagyfokú közömbösség esetén állapítható meg (BDT2002. 641.). A szándékosság és gondatlanság – ahogy arra az alperes helytállóan hivatkozott – tudati-, akarati-, érzelmi állapotot jelent, a jogi személy alperesnek kétségtől nincs tudata, de egységes abban az ítélezési gyakorlat, hogy a jogi személy alperesnek betudható mindazon alkalmazásában álló természetes személyek magatartása, akik a perbeli szerződés megkötésében és teljesítésében részt vettek.

[74] Kirívóan hanyag ügyintézési mulasztásnak minősül a fuvarozással üzletszerűen foglalkozó alperesnek az a mulasztása, hogy a szerződéses partnerétől e-mailben érkezett írásbeli fuvarmegbízásra nem fordít figyelmet, azt nem olvassa el még abban az esetben is, ha a felek között kialakult gyakorlatnak megfelelően megelőzően szóban állapodnak meg a szerződés lényeges feltételeiben. Az ilyen ügyintézés, a megrendelő írásbeli nyilatkozatainak semmibe vétele kizárja a szerződés teljesítését érintő együttműködés, tájékoztatás és az írásbeli utasítások betartásának lehetőségét, ezért azt, hogy a hozzá megérkezett írásbeli utasítás tartalmát az alperes a fuvarmegbízás elolvasásának hiányában nem ismerte meg, az alperes terhére kellett értékelni és abból kellett kiindulni a CMR Egyezmény 29. cikk 1.

bekezdésének alkalmazhatósága körében, hogy a felperes jogelődjenek az őrzött parkolóra vonatkozó utasítását figyelmen kívül hagyta.

[75] A perbeli esetben a felperes jogelődjenek az őrzött parkolóban, illetve telephelyen való megállásra vonatkozó utasítása a károk megelőzését, azt a célt szolgálta, hogy a gépjárművel a fuvarozás során történő szükségképpen várakozás ne teremtsen alkalmat egyebek között a perbelihez hasonló káresemények bekövetkezésére. Az alperes szerződéskötés során eljáró alkalmazottja, tanú² tanúvallomása egyértelműen alátámasztotta, hogy az alperes, illetve a képviselőjében eljáró személy tisztában volt azzal, hogy az őrzött parkoló, illetve telephely előírása a küldemény biztonságát, az eltulajdonítás megakadályozását, legalábbis az ezzel kapcsolatos kockázatok csökkentését célozza. A tanú a vallomásában részletesen előadta, hogy a feladók milyen okból, milyen esetekben és feltételek mellett szoktak a perbelivel azonos tartalmú utasítást adni (8.G.40.104/2022/53. számú tárgyalási jegyzőkönyv 8-9. oldala). Ebből következően az alperes tudta, illetve előre láthatta, hogy az utasítás figyelmen kívül hagyása alkalmat teremt, vagyis lehetővé teszi, de legalábbis megkönnyíti a küldemény eltulajdonítását. Nem lehet ugyanis kétséges, hogy a mintegy teljes kamionnyi cipő észrevétlen eltulajdonítása, az alperesi gépjármű felnyitása és a rakomány másik szállítóeszközzé való átpakolása egy fizikai vagy személyi védelemmel nem rendelkező parkolóban könnyebben lehetséges és kevésbé kockázatos, mint egy a fentebb részletezett biztonsági szolgáltatásokat is magában foglaló őrzött parkolóhelyen. Az alperes azzal, hogy a felperes jogelődjenek utasítását figyelmen kívül hagyta és az alkalmazásában álló gépkocsivezetőnek nem adott utasítást az őrzött parkolóhelyen, illetve telephelyen való megállásra, jóllehet előre látta szerződésszegésének lehetséges kárkövetkezményeit, de azokba belenyugodott, vagy legalábbis minden alap nélkül bízott azok elmaradásában.

[76] A Fővárosi Ítéltábla kiemeli, hogy ebből a szempontból nem volt jelentősége annak, hogy az alperes tisztában volt-e a fuvarozásra felvett áru értékével, illetve hogy annak milyen mértékű a lopási kockázata, mert a felperes jogelődjenek kifejezett utasítását, az áru fokozott biztonságát igénylő feladói érdeket az alperes nem mérlegelhette felül. Annak sem volt jelentősége, hogy tanú² tanúvallomásából kitűnően az utasítás betartása mellett terheesebbé vált volna a fuvarfeladat ellátása, mert ez az utasítás megtagadására önmagában nem teremtett alapot a fentebb már kifejtett indokok szerint.

[77] Alaptalan az alperesnek az az érvelése, hogy a CMR Egyezmény 29. cikk 1. bekezdése önmagában azért ne lenne alkalmazható, mert a felperes jogelődjenek kárát a rakomány ismeretlen eltulajdonítója okozta, az alperes korlátlan kárfelelősségét ugyanis az alapítja meg, hogy a fentiek szerint előre láthatta, hogy az utasítás elmulasztásával lehetővé teszi, de legalábbis megkönnyíti az ismeretlen személyek károkozását, illetve alkalmat teremt a károkozásra.

[78] Az elsőfokú bíróság a fentiekben kifejtett kiegészített indokok alapján helyesen jutott arra a következtetésre, hogy az alperes a CMR Egyezmény 29. cikk 1. bekezdése szerint a felelősségét kizáró vagy korlátozó rendelkezésekre nem hivatkozhat, az árukár tekintetében a CMR Egyezmény 23. cikk 1-3. bekezdéseiben írt korlátozástól függetlenül köteles a teljes kár, vagyis az eltulajdonított áru perben nem vitatott értékének a megtérítésére.

[79] A Fővárosi Ítéltábla abban nem értett egyet az elsőfokú bírósággal, hogy az alperes a Mosonmagyaróvári Járásbíróság ítéletében meghatározott késedelmi kamat és perköltség megfizetésére azért lenne köteles, mert a CMR Egyezmény 29. cikk 1. bekezdése szerint a 23. cikk 4. és 5. bekezdéseiben írt korlátozásra nem hivatkozhat. A kártérítés mértékét és terjedelmét korlátozó rendelkezésekre való hivatkozás kizárása önmagában nem teszi mellőzhetővé a CMR Egyezmény 29. cikke 1. bekezdésének azt a rendelkezését, hogy a fuvarozó csak az általa okozott, vagyis a saját szerződésszegő, illetve károkozó magatartásával okozati összefüggésben álló kár megtérítésére köteles, amelynek körébe a felperes által a perben érvényesített károk közül kizárólag az árukár tartozik.

[80] Az alperes a perbeli fuvarozást egy fuvarozási, majd alfuvarozási szerződések útján létrejött fuvarozási láncolat tagjaként, mint tényleges fuvarozó teljesítette. A feladó, illetve az annak kárát kifizető biztosító nem az alperessel szemben érvényesített a szerződésen kívül okozott károkért való kárfelelősség szabályai alapján kártérítési igényt, hanem a feladóval szerződéses jogviszonyban álló fuvarozóval, majd annak biztosítója a vele szerződött felperesi jogelőddel szemben. A Mosonmagyaróvári Járásbíróság ítéletében a német bíróság által megítélt árukár után megfizetett 10.461,28 euró késedelmi kamat és annak 2020. július 16-ától évi 8,62% mértékű késedelmi kamata azzal összefüggésben merült fel, illetve azzal áll közvetlen oksági kapcsolatban, hogy a felperes jogelődje, illetve azt megelőzően a fuvarozó cég önként nem tettek eleget a velük szerződő féllel szemben az általuk megkötött szerződés alapján fennálló kártérítési kötelezettségüknek. Ugyancsak az önkéntes teljesítés hiánya, illetve az ellenük indított perben való pervesztés miatt merült fel a német, illetve a magyar bíróság által megítélt perköltség összege. Ebből következően a felperes által az alperessel szemben érvényesített késedelmi kamat és perköltség nem az alperes szerződésszegésével, továbbá késedelmével, hanem azzal áll összefüggésben, amiatt merült fel, hogy a fuvarozási láncolat alperest megelőző szereplői a velük szerződéses jogviszonyban álló, illetve annak helyébe lépő fél felé fennálló saját kártérítési kötelezettségüket késedelmesen, illetve csak a bíróság marasztaló ítélete alapján teljesítették, ezért a felperes az árukárt meghaladó kárai – amely után viszont a saját teljesítésétől kezdődően nem igényelt késedelmi kamatot – megtérítését nem követelhetette, így a kártérítési igénye csak 78.046,27 euró tekintetében volt megalapozott.

[81] Az elsőfokú bíróság nem sértett jogszabályt azzal, hogy CMR Egyezmény 32. cikke mellett az elévülés nyugvására a Ptk. szabályait alkalmazta. A CMR Egyezmény 32. cikk 2. bekezdése szerint az írásbeli felszólamlás az elévülési időt addig a napig szünetelteti, amelyen a fuvarozó a felszólamlást írásban elutasítja és az ahhoz csatolt okmányokat visszaküldi, míg a 3. bekezdés szerint az elévülési idő szüneteltetésére – a fenti 2. pontban foglalt rendelkezések érintetlenül hagyása mellett – az ügyben eljáró bíróság joga érvényes. Ugyanez érvényes az elévülési idő megszakítására is.

[82] A fenti rendelkezések egybevetett értelmezésével egyértelmű, hogy CMR Egyezmény 32. cikk 2. bekezdése az elévülés szüneteltetésére (a magyar jogban: nyugvás) az ügyben eljáró bíróság joga, vagyis a Ptk. mellett alkalmazandó további nyugvást előidéző okként, nem pedig az alperes értelmezése szerinti kizárólagos nyugvási okként határozza meg az írásbeli felszólamlás esetét. Az alperesnek az a szűkítő értelmezése, hogy a Ptk. rendelkezései csak a nyugvás joghatásaira, de nem a nyugvási okokra alkalmazhatók, nem áll összhangban a CMR Egyezmény normaszövegével, 32. cikk 3.bekezdésének a 2. bekezdésben foglalt rendelkezések érintetlenül hagyására vonatkozó kitétele éppen azt jelenti,

hogy a Ptk.-ban meghatározott nyugvási tényállások mellett a felszólamlás egy további nyugvást előidéző okot jelent, ezért nem volt akadálya a Ptk. 6:24. § (1) bekezdése alkalmazásának, amely szerint az elévülés akkor nyugszik, ha a követelést a jogosult menthető okból nem tudja érvényesíteni.

[83] A Ptk. nem határozza meg az elévülés nyugvására vezető tipikus okokat, tényeket és körülményeket, ezért ezekre változatlanul irányadónak kell tekinteni a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 326. § (2) bekezdésének azonos tartalmú rendelkezése körében kialakult ítélkezési gyakorlatot. E szerint a kártérítési követelés elévülése nyugszik addig, amíg a jogosult tudomást nem szerez mindazokról a tényekről és körülményekről, amelyek ismerete a követelés bíróság előtti érvényesítéséhez szükséges.

[84] A Fővárosi Ítéltábla abban egyetértett az elsőfokú bírósággal, hogy az elévülés nyugvása szempontjából jelentősége volt a fuvarozási láncolatnak, illetve annak, hogy a felperes jogelődjét az őt megbízó fuvarozó cég-val szemben terhelte kártérítési felelősség, azonban nem abból az elsőfokú bíróság által értékelt szempontból, hogy a Mosonmagyaróvári Járásbíróság ítéletének meghozataláig a kárának összege ne lett volna ismert. A Ptk. szabályai szerint a követelés érvényesítéséhez szükséges releváns tények ismeretének hiánya eredményezheti az elévülés nyugvását, az árukár összegét pedig a felperes jogelődje nyilvánvalóan ismerte.

[85] Az elévülés nyugvása szempontjából a Fővárosi Ítéltábla a következőket emeli ki. Bármely kárigény, így a CMR Egyezményen alapuló kárigény érvényesítésének alapvető feltétele a kár bekövetkezése. A Fővárosi Ítéltábla nem értett egyet abban az alperessel, hogy CMR Egyezmény 3. cikke, vagyis a teljesítési segédek, illetve közreműködők magatartásáért és mulasztásáért való fuvarozói felelősség szabályai alapján a feladóval szerződő fuvarozó és valamennyi fuvarozó, így a felperes jogelődjének a kára is egyaránt az áru eltulajdonításával következett volna be. A perbeli káresemény, vagyis az áru eltulajdonítása folytán és annak időpontjában a rakomány tulajdonosát érte kár és keletkezett kárigénye egyrészt a vele szerződéses jogviszonyban álló fuvarozóval szemben, másrészt választása szerint – a szerződésen kívül okozott károkért való kárfelelősség szabályai alapján – a tényleges fuvarozó alperessel szemben. A CMR Egyezmény 3. cikke csupán azt jelentette, hogy a feladóval szerződő német fuvarozó, továbbá a felperes jogelődje sem hivatkozhatott a saját szerződéses partnerével szemben arra, hogy a fuvarfeladatot alfuvarozó igénybevételével teljesítette. A felperes jogelődje nem volt tulajdonosa az árunak, így a káreseménnyel a vagyonában csökkenés sem következett be. A károkozás és a felperesi jogelőd károsodása tehát időben elvált egymástól, a felperes jogelődjének kára akkor következett be, amikor alfuvarozóként a vele szerződéses jogviszonyban álló német fuvarozó, illetve a helyébe lépő biztosító kárát megtérítette, illetve erre jogerős ítélet kötelezte. Ezt megelőzően a felperes jogelődjének éppen a fuvarozási láncolatra figyelemmel nem volt az alperessel szemben érvényesíthető kárigénye. A CMR Egyezmény 32. cikk 1. bekezdés a) pontja az áru eltulajdonítása esetére a Ptk. 6:22. § (2) bekezdésétől eltérően az áru kiszolgáltatásának napját határozza meg az elévülési idő kezdeteként. Ebből következően az alperessel szembeni kárkövetelés elévülése 2017. április 7. napján megkezdődött, azonban érvényesíthető kár hiányában a követelés érvényesítését akadályozó menthető okból a felperesi jogelőd, illetve helyette a felperes teljesítéséig, legkésőbb azonban az őt erre kötelező ítélet jogerőre emelkedéséig nyugodott. Mindezen indokok alapján a hároméves elévülési időre figyelemmel

az elsőfokú bíróság helyesen jutott arra a következtetésre, hogy a Ptk. 6:24. § (2) bekezdése szerint a felperes az elévülési határidőben terjesztette elő a keresetét.

[86] Az elsőfokú bíróság az elévülés nyugvását a Ptk. szabályai alapján látta megállapíthatónak, a felszólamlást, mint nyugvást előidéző okot nem vizsgálta, és miután a Ptk. 6:24. § (1) bekezdésének alkalmazásával helyes következtetésre jutott, a felszólamlással kapcsolatos fellebbezési érveknek nem volt jelentősége, azok nem eredményezhettek volna eltérő döntést, ezért a Fővárosi Ítéltábla ezek elbírálását mellőzte.

[87] A Fővárosi Ítéltábla mindezen indokok alapján az elsőfokú bíróság ítéletét a Pp. 383. § (2) bekezdése szerint részben megváltoztatta és az alperes marasztalásának összegét az árukár összegére leszállította, míg ezt meghaladóan a keresetet elutasította.

[88] Az érdemi döntés megváltoztatása miatt kellett megváltoztatni az elsőfokú ítélet perköltség viselésére vonatkozó rendelkezéseit, mert a felperes 68 % mértékű pernyerése miatt az elsőfokú perköltségről a Pp. 83. § (2) bekezdése alapján kellett rendelkezni. E szerint a felperes az általa felszámított és az elsőfokú bíróság által megítélt 19.323 euró ügyvédi munkadíj pernyerésével arányos részére, továbbá az 1.769.020 forint egyéb perköltségéből a pernyerésével arányosan 1.202.934 forintra tarthat igényt, míg az alperest az általa felszámított (25.G.40.104/2022/88. számú tárgyalási jegyzőkönyv) összesen 2.942.056 forint perköltségéből a pernyerésével arányosan 941.458 forint illeti meg. A Fővárosi Ítéltábla ezért az alperes által fizetendő elsőfokú perköltséget a felperest megillető euróban felszámított és az áfa összegét is magában foglaló ügyvédi munkadíj 68%-ára, valamint a forintban meghatározott összeg Pp. 82. § (2) bekezdése szerinti egybeszámításával adódó különbözet összegére szállította le.

[89] A fellebbezés részben vezetett eredményre, ezért a Fővárosi Ítéltábla Pp. 364. §-a alapján alkalmazandó Pp. 83. § (2) bekezdése szerint – az alperes 32% mértékű és a felperes 68% mértékű pernyerése mellett – kötelezte a peres feleket a jelen perben még alkalmazandó 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 2. § (1) bekezdése szerint a felszámítottal egyezően megállapított ügyvédi munkadíj pernyerésükkel arányos részének megfizetésére.

[90] Az alperes részleges költségfeljegyzési joga folytán meg nem fizetett fellebbezési illeték viselésére a peres felek a Pp. 364. §-a alapján alkalmazott 102. § (1) bekezdése szerint pervesztésük arányában kötelesek.

[91] A Fővárosi Ítéltábla a 30/2017. (XII. 27.) IM rendelet 3. § (2) bekezdés c) és e) pontjai alapján tájékoztatja a feleket, hogy a fellebbezési illeték az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 78. § (4) bekezdése szerint a határozat jogerőre emelkedését követő hatvanadik napon válik esedékessé. Az illeték megfizetése során közleményként fel kell tüntetni az illetékfizetési kötelezettséget tartalmazó jogerős bírósági határozatot hozó bíróság megnevezését, a bírósági ügyszámot, valamint a fizetésre kötelezett adóazonosító számát.

Budapest, 2025. március 18.

Dr. Kurucz Zsuzsánna s.k.

a tanács elnöke

Dr. Matosek Edina s.k.

előadó bíró

Dr. Kolozs Balázs s.k.

bíró