



Pécsi Ítéltábla

Az ügy száma: Mf.I.30.045/2024/5. szám

A felperes:

felperes1 (cím1)

A felperes képviselője:

Ügyvédi Iroda (eljáró ügyvéd: Név cím2)

Az alperes:

alperes1 (cím3)

Az alperes képviselője:

Név1 kamarai jogtanácsos

A fellebbezési kérelmet előterjesztő fél:

alperes 13. sorszám alatt

A per tárgya:

fizetési felszólítás hatályon kívül helyezése

Az elsőfokú bíróság:

Kaposvári Törvényszék mint munkaügyi bíróság

A fellebbezéssel támadott határozat száma:

22.M.70.149/2023/12/II. számú ítélet

Í t é l e t

A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi az alperest, hogy fizessen meg az állam javára, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal 10032000-01070044-09060018 számú illetékbevételi számlájára 15.000 (tizenötezer) forint le nem rótt másodfokú eljárási illetéket. A fizetendő illeték a határozat jogerőre emelkedését követő 60. napon válik esedékessé. Az illeték megfizetése során az illetékfizetési kötelezettséget tartalmazó jogerős bírósági határozatot hozó bíróság megnevezését, a bírósági ügyszámot, valamint a fizetésre kötelezett adóazonosító jelét/adószámát közleményként fel kell tüntetni.

Az ítélet ellen fellebbezésnek helye nincs.

I n d o k o l á s

- [1] Az elsőfokú bíróság által figyelembe vett tényállás szerint a felperes 2018. július 11. napja óta dolgozik az alperes alkalmazásában autóbuszvezetőként. 2022. június 15-én a helység1, Név2 utcai megállóban, amikor egy utas jelezte a leszállási szándékát, olyan módon állt meg, hogy az autóbuszban a jobb első lökhárító megtörésével és a festés sérülésével járó horzsolás keletkezett, továbbá a jobb első ajtónál található gumiabroncs is sérült. A javítást az alperes gépjárműjavító műhelyében 6 órára számított 42.000 forint munkadíj figyelembevételével, 7.784 forint avultatott anyaggárral kalkulálva végezték el.
- [2] Ennél a buszmegállónál az úttest szélétől a járdaszívet széléig terjedő útszakasz 14,5 méter hosszú, a járdaszívet hosszúsága 9 méter 45 centiméter, az autóbusz hossza 12 méter. Az autóbusszal körülbelül 20 fokos szögben lehet a járdaszívet elejét megközelíteni a betonozott közúton, mivel közvetlenül a buszmegálló járdaszíve előtt egy füves területen magántulajdonban álló ingatlan autóbejárója található, amely jelentősen megsüllyedt. A járdaszívet magassága az aszfalttól számítva 18,5 centiméter, míg az autóbusz aljának magassága álló helyzetben mintegy 25-28 centiméter.
- [3] Autóbusszal egy járdaszívet mellé szabályosan úgy kell odaállni, hogy mind az első, mind a hátsó ajtónál a fel- és leszálló utasok számára az autóbusz lépcsője és a járdaszívet közötti távolság ne legyen nagyobb mint 30 centiméter. A Név2 utcai megállóban a járdaszívet magas rámpája miatt ez az előírás nehezen tartható. A buszmegálló megközelítését megnehezíti, hogy a lassítás érdekében végzett fékezés közben az autóbusz eleje lejjebb ereszkedik, „bólint”, továbbá az autóbusz-vezető fülkéjéből a néhány centiméteres magasság-, illetve távolságkülönbség nehezen érzékelhető.
- [4] A perbeli autóbuszöböl kialakítása miatt nincs arra lehetőség, hogy a busz a buszmegálló felé folyamatosan párhuzamosan haladjon, és szorosan a járda mellé tudjon állni. Az elvárt 30 centiméter oldaltávolság betartása a mindennapi forgalmi körülmények között nehezen kivitelezhető, ezért ebben a megállóban a buszmegálló járdaszívetétől 130 centiméter oldaltávolságra szoktak megállni az autóbuszok, vagy előrébb gurulnak, és a hátsó ajtót használják a felszállásra is.
- [5] Az autóbusz sérülése miatt az alperes annak kivizsgálását kezdeményezte a felperessel szemben. A megbízott forgalmi üzemmérnök a helyszínt megtekintette, arról feljegyzést készített, és a felpereshez intézendő kérdéseit írásban rögzítette, a felperes személyes meghallgatásán azonban nem vett részt. A vizsgálatot végző üzemmérnök kérdéseit a jegyzőkönyvvezető továbbította a felperesnek, és a választ rögzítette a jegyzőkönyvben.
- [6] A vizsgálatot az alperes azzal zárta, hogy 2023. február 9. napján a 01176-002/2023-V. számú fizetési felszólításban kötelezte a felperest 49.784 forint kártérítés 30 napon belül történő megfizetésére, amiatt mert a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (a továbbiakban: Mt.) 52. § (1) bekezdés c) pontjában írtakkal ellentétben a munkáját nem az általában elvárható szakértelemmel és gondossággal, a munkára vonatkozó szabályok, előírások, utasítások vagy szokások szerint végezte, ezért az Mt. 179. § (1) bekezdése és a Kollektív Szerződés 8.1. pont első bekezdése alapján köteles a gondatlanul okozott kár megtérítésére.
- [7] A felperes keresetében a fizetési felszólítás hatályon kívül helyezését és az alperes perköltség fizetésére kötelezését kérte, elsődlegesen azért, mert az alperes a kártérítési eljárásra vonatkozó saját szabályait nem tartotta be, amikor őt a vizsgáló nem hallgatta meg személyesen. Másodlagosan hivatkozott az Mt. 179. § (1) bekezdésére, és hangsúlyozta, hogy úgy járt el, ahogy az adott helyzetben elvárható volt. Álláspontja szerint a balesetet és a gépjármű sérülését a buszöböl nem megfelelő kialakítása okozta. Az autóbusz elejét kis mértékben ráengedte a járdaszívetre annak érdekében, hogy a busszal a járdaszívet mellé tudjon állni olyan módon, hogy az ajtók és a lépcsők távolsága az elvárt 30 centimétert ne haladja meg a járdához viszonyítva. A padka azonban túl magas volt az autóbusz aljának

magasságához képest, de a csekély magasságkülönbséget nem lehetett észlelni a vezetőfülkéből. Az utas későn jelezte a leszállási szándékát, ezért a megszokottnál nagyobb ütemben kellett lassulnia, ebből adódóan nagyobb mértékű lehetett az autóbusz „bebólintása”. Mindez együtt okozta, hogy az autóbusz jobb eleje a rosszul kialakított autóbusz-öböl járdaszíkjéhez hozzáért. Ebben a megállóban nem szokott megállni, mert kevés a le- és felszálló utas, és senki nem tájékoztatta őt a magas padka és a buszöböl egyedi sajátosságai miatti nehézségekről. Az alperest terhelte volna annak biztosítása, hogy a teljes útvonalon biztonsággal tudja megközelíteni és használni a buszöblöt és a járdaszíkjat az alacsony padozatú járművel is. Vitatta továbbá a kártérítés összegét, a javítási költséget eltúlzottnak tartotta.

- [8] Az alperes ellenkérelme a kereset elutasítására és a felperes perköltségben való marasztalására irányult. Előadása szerint ebben a buszmegállóban is rendszeresen állnak meg alacsonyabb padlójú buszok, de a magasabb padlójú buszok ajtónyitójának is alacsony az elhelyezkedése, azonban más esetben nem történt itt károkozás. Hangsúllyal kérte értékelni a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 25. § (6) bekezdésében írt azt a szabályt, hogy közúton nem lehet úgy közlekedni, hogy a járműnek bármely része a járdaszíkjat vagy a járda fölé nyúljon. A KRESZ előírásai megelőzik a munkáltató szabályzatát az autóbusz és a járdaszíkjat egymáshoz viszonyított távolságára vonatkozóan. Kielezett helyzetben az autóbusz-vezetőnek kell döntenie, és a többi járművezető ezt a problémát úgy oldja meg, hogy nagyobb távolságot tart a járdaszíkjától. A perbeli járdaszíkjat egyébként gyakorlattal nem rendelkező buszvezető is meg tudta közelíteni a szemle során a jármű sérülése nélkül.
- [9] Az elsőfokú bíróság a keresetet alaposnak találta, és azt teljesítve a fizetési felszólítást hatályon kívül helyezte, a perköltség és az eljárási illeték megfizetésére az alperest kötelezte. Ítéletének indokolásában kifejtette, hogy a felperes azért nem köteles az Mt. 285. § (2) bekezdése alapján fizetési felszólítással érvényesített, az Mt. 179. § (1) bekezdése szerinti kár megtérítésére, mert úgy járt, ahogy az adott helyzetben általában elvárható volt.
- [10] Annak ellenére, hogy a kártérítés munkáltató általi kivizsgálásának eljárása nem teljes mértékben felelt meg a munkáltatói 06/EVU/2021. számú utasítás 7.1. pontjában írtaknak, az eljárási szabálysértés nem volt lényeges, az ügy érdemére nem hatott ki, miután a felperes lehetőséget kapott a vizsgáló kérdéseire válaszolni, védekezését jegyzőkönyvben rögzítették, és figyelembe vették.
- [11] Mégis arra a következtetésre jutott, hogy helyesen járt el a felperes, amikor a perbeli autóbuszöböl megközelítése során az utasbiztonságot helyezte a vagyonbiztonság elé. A meghallgatott tanúk vallomása alapján megállapította, hogy a buszmegálló kialakítása rendkívüli módon megnehezítette az ahhoz történő beállást. A járdaszíkjat mintegy 2 méterrel rövidebb az autóbusz hosszánál. A járdaszíkjat mellé 30 centiméterre odaállni csak úgy lehetséges, hogyha a járdaszíkjattal párhuzamosan lehet hajtani jóval a járdát megelőzően, amihez a buszmegállónak hosszabbnak kellene lennie. A járdaszíkjat megközelítését az előtte lévő, magántulajdonban álló füves, megsüllyedt gépkocsibejáró is nehezíti, ráadásul a buszmegálló járdaszíkjat szokatlanul magasan van. Megerősítették az autóbuszvezető tanúk azt is, hogy enyhe fékezéskor is megereszkedhet a busz eleje akár 4 centimétert is. E körülmények miatt az autóbuszvezetők rendszeresen túlhaladnak a buszmegállón, és a hátsó ajtó használatát kérik az utasoktól, vagy az úthoz közelebb, a járdától 130 centiméterre állnak meg. A korábban lefolytatott informális bizonyítási eljárás során a 30 centiméteres távolságot nem tudta tartani az autóbuszvezető tanú.
- [12] Az autóbusz sérülése (csekély mértékű horzsolás) nem utal arra, hogy a felperes felelőtlenül, nagy sebességgel ütközött volna a padkának.

- [13] Mindezek alapján az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy valamelyik szabályt mindenképpen meg kellett szegnie a felperesnek. Az a döntése, hogy az utas biztonságát helyezte előtérbe a vagyonbiztonsággal szemben, nem róható a terhére, mivel a szabályszerű munkavégzéshez szükséges feltételek megteremtése a munkáltató feladata lett volna. A felperesnek a kártérítési felelősség alól való sikeres kimentése miatt a javítási költség összegére bizonyítást nem folytatott le.
- [14] E határozattal szemben az alperes terjesztett elő fellebbezést, elsődlegesen annak a megváltoztatása és a kereset elutasítása, másodlagosan a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 381. §-a szerinti hatályon kívül helyezése és az elsőfokú bíróságnak új eljárásra és új határozat hozatalára utasítása, valamint a felperes perköltségben való marasztalása érdekében. A másodfokú bíróságtól gyakorolni kért felülbírálati jogkört a Pp. 369. § (3) bekezdés a), c) és d) pontjában jelölte meg.
- [15] Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság az Mt. 52. § (1) bekezdés c) pontjában, az Mt. 179. § (1) bekezdésében és a Kollektív Szerződés 8.1. pont első bekezdésében írtakkal szemben adott helyt a keresetnek. A lényeges eljárási szabály megsértését abban látta, hogy indítványa ellenére nem rendelt ki szakértőt az elsőfokú bíróság a baleset mechanizmusa és a kár összegének bizonyítása céljából. Hangsúlyozta, hogy a KRESZ 3. § (1) bekezdés a) és c) pontja, valamint a 25. § (1) bekezdése és (6) bekezdése alapján az utasbiztonság megtartását és a személyi károkozás elkerülését együttesen kell elérni a gépjárművezetőnek. Az Autóbuszvezetői kézikönyv I. fejezet 3. része is együttesen írja elő a mások egészségének és testi épségének megtartását és a károkozás tilalmát. A KRESZ 25. § (6) bekezdése szerinti szabály pedig eltérést nem enged, amikor kimondja, hogy a járdaszívet mellett tilos úgy haladni, hogy a jármű szerkezeti eleme a fölé nyúljon. A felperes „D” kategóriás gépjárművezetői engedéllyel rendelkezik, ezért a KRESZ-t ismernie kell.
- [16] Utalt arra, hogy az elsőfokú ítéletben írt, a járdaszívetől mért 30 centiméter távolságot sem a KRESZ, sem a munkáltató utasítása nem írja elő. A munkáltató utasítása arra terjed ki, hogy a *lehető legközelebb* kell állnia az autóbuszvezetőnek a peronhoz vagy a járdaszívethez. Amennyiben a járdaszívet biztonságosan nem közelíthető meg, engedélyezett, hogy a le- és a felszállás ne közvetlenül a járdára történjen, ezt szabályozza az autóbuszvezetői kézikönyv IV. fejezet 2.4.1. pontja. Az autóbuszvezetőnek kell mérlegelnie, hogy az adott közlekedési szituációban mi a helyes.
- [17] Álláspontja szerint a perbeli esetben a megállóba történő szabályos beállítás kivitelezhető, a körülmények optimálisak voltak, és nincs jelentősége annak, hogy alacsony padlózatú autóbuszsal közlekedett a felperes. A sérülésből adódik, hogy a felperes nem különös óvatossággal végezte a munkáját, és nem alacsony sebességgel közlekedett. Akadályozó forgalmi körülményeket a felperes maga sem állított, sőt előadásából az következett, hogy csupán az autóbusz első ajtajával lett volna szükség megközelíteni a peront, hiszen a leszállni szándékozó utas elől állt. Az autóbusz hossza valóban 12 méter, de az autóbusz orra és hátsó ajtaja közötti távolság csupán 6 méter, a megálló hossza pedig 9,45 méter – az elsőfokú ítélet [18] bekezdésben téves adat szerepel. Utalt arra, hogy közlekedési szakértői kompetenciába tartozik annak megállapítása, hogy a megálló hossza és az ajtók elhelyezkedése figyelembevételével mekkora ív szükséges a megállóba való beálláshoz. Felhívta a figyelmet arra, hogy a felperesen kívül ebben a megállóban más gépjárművezető nem okozott sérülést. A sok éves járművezetői tapasztalattal és vonalismerettel rendelkező felperestől alapvető elvárás, hogy elkerülje a gépjármű sérülését.
- [18] A felperes fellebbezési ellenkérelme az elsőfokú határozat helybenhagyására és az alperes másodfokú perköltségben való marasztalására irányult az elsőfokú bíróság helyes mérlegelése és helytálló indokai alapján. Kiemelte, hogy az alperes az elsőfokú eljárás során nem, csupán a fellebbezésében vitatta a járdaszívet és az autóbusz közötti 30 centiméteres távolság

betartására vonatkozó kötelezettséget. Miután utas a járdaszigeten nem tartózkodott, nem veszélyeztette mások életét és testi épségét, és tagadta az optimális körülményeket.

- [19] A fellebbezés nem alapos.
- [20] Az alperes az elsőfokú ítéletnek a Pp. 381. §-a szerinti hatályon kívül helyezése iránt a fellebbezési kérelmét ugyan másodlagosan terjesztette elő, azonban a Pp. 383. § (1) bekezdéséből következően a másodfokú bíróságnak elsődlegesen ezt a kérelmet kellett vizsgálnia. A lényeges és az ügy érdemi eldöntésére kiható eljárési szabálysértést az alperes abban jelölte meg, hogy a baleseti mechanizmusra és a kár összegére vonatkozóan indítványozott szakértői bizonyítást az elsőfokú bíróság mellőzte. A szükségtelennek tartott bizonyítás mellőzése azonban nem eljárési szabálysértés, amely következik a Pp. 276. § (1) bekezdésében írt abból a szabályból, hogy a bíróság a per eldöntéséhez szükséges tények megállapítása végett bizonyítást rendel el, azonban a (3) bekezdés értelmében a fél által előterjesztett bizonyítási indítványhoz, illetőleg a bizonyítás felvétele tárgyában hozott határozatához nincs kötve; az (5) bekezdés alapján a bíróság mellőzi a bizonyítás elrendelését, vagy a már elrendelt bizonyítás teljesítését, ha az a jogvita elbírálása szempontjából szükségtelen. Miután a szükségtelennek tartott bizonyítás mellőzése nem eljárési szabálysértés, ez az elsőfokú bíróság ítéletének a Pp. 381. §-án alapuló hatályon kívül helyezését nem eredményezhette (BDT2023.4671.).
- [21] Az ügy érdemében a fellebbezés és a fellebbezési ellenkérelem Pp. 370. § (1) bekezdése szerinti korlátai között, a Pp. 369. § (3) bekezdés a), c) és d) pontjában írt felülbírálati jogköröket gyakorolva a másodfokú bíróság az alábbiakat emeli ki.
- [22] Az elsőfokú bíróság ténymegállapításai közül az ítélet [3] bekezdésében a járdasziget hosszára írt 9 méter 45 centiméter és az indokolás [18] bekezdésében említett 8,5 méter számadat ellentétes egymással. A járdasziget hossza helyesen 9 méter 45 centiméter tanúl tanú vallomásából és a 22.M.70.149/2023/8. szám alatt csatolt fényképfelvételekből következően.
- [23] Az elsőfokú ítéletnek ez a pontatlansága azonban az érdemi döntés helyességére nem hatott ki, a másodfokú bíróság a bizonyítás eredmények a Pp. 279. § (1) bekezdése szerinti mérlegelését, az ebből levont következtetést és ezért a döntést is helytállónak találta.
- [24] Egyetértve a felperes fellebbezési ellenkérelmében írt megállapítással, rögzíti a másodfokú bíróság, hogy az alperes az elsőfokú eljárás során nem, csupán a fellebbezésében hivatkozott első ízben arra a körülményre, amely szerint nincs olyan előírás az autóbuszvezetők részére, hogy a buszmegálló járdáját 30 centiméterre közelítsék meg. Ez a tényállítás nyilvánvalóan nem az elsőfokú ítélet meghozatalát megelőző tárgyalás berekesztését követően jutott a fellebbező fél tudomására, sőt az alperes, a felperes, valamint a perben meghallgatott tanúk határozottan azt közölték, munkáltatói elvárás az autóbuszvezetővel szemben, hogy a buszból járdájával párhuzamosan, 30 centiméternél nem nagyobb távolságra közelítse meg a járdaszigetet, és így biztosítsa az utasok biztonságos le- és felszállását. Ezért a Pp. 373. § (2) bekezdése értelmében a 30 centiméteres előírás hiányára vonatkozó fellebbezési érvelés a másodfokú eljárásban nem volt figyelembe vehető.
- [25] Az alperes fellebbezésében azt hangsúlyozta, amely körülményre már a perfelvétel lezárását megelőzően is hivatkozott, hogy a KRESZ 25. § (6) bekezdése értelmében a járdasziget mellett tilos úgy haladni, hogy a jármű szerkezeti eleme a fölé nyúljon. Ezzel szemben a felperes következetes álláspontja az volt, hogy amennyiben nincs utas a buszmegállóban, a járdasziget fölött is elhaladhat a buszmegállóba való beálláskor. Az idézett KRESZ rendelkezés azonban ezt egyértelműen tiltja. Ebből vezette le az alperes azt a következtetést, hogy a felperes szabályt szegett, ezért az Mt. 179. § (1) bekezdése alapján felelni tartozik a gépjárműben bekövetkezett kárért.

- [26] A másodfokú bíróság megítélése szerint azonban a perbeli jogvita elbírálása szempontjából annak van jelentősége, hogy a konkrét buszöbölbe átlagos forgalmi körülmények között nem lehet szabályosan, azaz a járdaszigettel párhuzamosan, attól 30 centiméternél nem távolabb beállni. Ezt támasztják alá a fényképfelvételek és a perben meghallgatott tanúk: tanú2, tanú3, tanú4 és tanú5 vallomása.
- [27] Egyetértett a másodfokú bíróság a felperesnek azzal a fellebbezési ellenkérelmében kifejtett érvelésével, amely szerint az alperesnek azt az állítását, hogy a körülmények optimálisak voltak, és csupán ő volt gondatlan, semmi nem támasztotta alá. Ezzel szemben a perben becsatolt számtalan fényképfelvétel igazolja, köztük kiemelten a 22.M.70.149/2023/8/3. és a 8/4. sorszám alatt csatoltak, hogy a perbeli buszöböl járdaszintje a perbelivel azonos típusú autóbusz jobb elejének talajtól való távolságához képest magas, még álló helyzetében is, és ezt rögzítette a felek által közösen készített helyszíni szemle jegyzőkönyve is. Az autóbuszvezető tanúk pedig elmondták, hogy a járdaszint magassága nagyobb, mint az általában megszokott.
- [28] A fényképfelvételek és az autóbuszvezető tanúk vallomása megerősítették a felperesnek azt az állítását, hogy a perbeli buszmegálló megközelítése azért is nehéz, mert nem csak magas a buszmegálló padkája, hanem az úttal nem is párhuzamos, továbbá a buszmegálló előtt közvetlenül egy magántulajdonban lévő ingatlan füves területű megsüllyedt gépkocsibehajtója található; emellett a buszöböl hossza rövidebb, mint az autóbusz hossza, és mindezen körülmények együttesen okozzák, hogy nem lehet távolról, hosszán megközelíteni a buszöblöt a párhuzamos beálláshoz. Emiatt az autóbuszvezetők általában nagyobb távolságot tartanak a járdától: ezt jelzi a helyszíni szemlén a buszmegálló padkájának elejétől mért 130 centiméter oldaltávolságra található mélyedés, amit az autóbuszok jobb első kereke süllyesztett az aszfaltba a felek egyező feltevése szerint.
- [29] A perben meghallgatott gépkocsivezető tanúk mind egyezően vallották, hogy a perbeli járdaszigethez a mindennapi forgalmi körülmények között szabályosan beállni nem lehetséges – függetlenül attól, hogy a busz alacsony padozata valóban nem bír jelentőséggel. Ehhez járul még hozzá a felperes által előadott és az alperes által igazoltan nem cáfolt az a tény, hogy ebben a nem forgalmas megállóban ritkán kellett a felperesnek megállnia le- vagy felszálló utas hiányában.
- [30] Nem vitatta az alperes, hogy a leszállni kívánó utas későn jelzett, ezért intenzívebben kellett fékeznie a felperesnek, amely azonban nem jelentett egyúttal hirtelen fékezést. A per adatai igazolják, hogy normál fékezésnél is „bebólint” az autóbusz eleje, intenzívebb fékezésnél ez még nagyobb szintkülönbséget okoz.
- [31] A másodfokú bíróság az elsőfokú bírósággal egyezően szükségtelennek ítélte közlekedési szakértő perbevezetését, mert szakértő alkalmazása nélkül is megállapítható volt, hogy az adott szituációban a felperes döntési helyzetbe került, amikor mérlegelnie kellett, hogy melyik szempontot (szabályt) helyezze előtérbe [Pp. 300. § (1) bekezdés].
- [32] Az pedig, hogy ennek eredményeként az utas biztonságát (biztonságos leszállását) részesítette előnyben, annak értékelésére tartozik, hogy a felperes úgy járt-e el ennek során, ahogy az adott helyzetben általában elvárható, ami viszont nem szakértői kompetencia, hanem a bíróság mérlegelési jogköre.
- [33] Az előzőekben részletezett nehezítő körülmények mellett a másodfokú bíróság sem látta megalapozottnak a felperes terhére róni, hogy a manőverezés során egy ízben elvétette a sérülésmentes beállást, és az autóbusz jobb első sarka nekihorzsolódott a járdaszigetnek.
- [34] Kiemeli, hogy az alperes jogi képviselője nyilatkozatában (22.M.70.149/2023/12. számú jegyzőkönyv 5. oldal) maga is elismerte, a felperesnek döntenie kellett, hogyan áll meg, melyik szabályt tartja be. A többi járművezető ebben a helyzetben azt a döntést hozta, hogy

nagyobb távolságot tart a járdaszigettől, és a buszöböl sajátosságait, nehézségeit így hidalja át. A felperes ezzel szemben úgy mérlegelt, hogy az utas biztonságos leszállását részesíti előnyben, ami érdekében végzett manőverezés során kétségtelenül sérülést okozott az alperes tulajdonában álló vagyontárgyban (buszban), azonban a már részletezett, az elsőfokú bíróság által helyesen értékelt egyéb körülmények kizárták a felperes kártérítési felelősségét az okozott kárért.

- [35] Mindezekre tekintettel a másodfokú bíróság az elsőfokú bírósághoz hasonlóan arra a következtetésre jutott, nem állapítható meg, hogy a felperes nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben elvárható volt tőle, figyelemmel az Mt. 52. § (1) bekezdés c) pontjában foglalt követelményekre is. Ezáltal a munkáltató nem tudta bizonyítani az Mt. 179. § (1) bekezdésben írt valamennyi törvényi feltétel bekövetkezését, ezért az autóbuszban okozott kárért a munkavállaló felperes nem tartozik felelősséggel, így az alperes fizetési felszólítását hatályon kívül kellett helyezni.
- [36] Következésképpen a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság helytálló ítéletét helybenhagyta a Pp. 383. § (2) bekezdése alapján.
- [37] Az alperes fellebbezése nem vezetett eredményre, azonban a felperes a másodfokú eljárásban felmerült költségét a Pp. 81. § (1) bekezdésének megfelelően nem számította fel, ezért arról a másodfokú bíróság nem rendelkezett. Az alperes köteles megfizetni a per tárgyi költségfeljegyzési jogos volta folytán le nem rótt fellebbezési illetéket az állam javára a Pp. 102. § (1) bekezdése és a Pp. 83. § (1) bekezdése értelmében.
- [38] A másodfokú bíróság az ítéletét tárgyaláson kívül hozta meg a Pp. 376. § (1) bekezdése szerint.

Pécs, 2024. november 04.

Dr. Tolnai Ildikó s.k. a tanács elnöke, Dr. Vogyicska Petra s.k. előadó bíró, Dr. Berki Csilla s.k. bíró