



Fővárosi Ítéltábla

6.Pf.20.354/2022/6.

A Fővárosi Ítéltábla a Rab és Társa Ügyvédi Iroda (ügyvéd címe, ügyintéző: dr. Rab Mária ügyvéd) által képviselt I.r. felperes (felperes címe) I. rendű, kiskorú Csonka Vivien (felperes címe) II. rendű, III.r. felperes (felperes címe) III. rendű és IV.r. felperes (felperes címe) IV. rendű felpereseknek, dr. Szatmári Anita kamarai jogtanácsos által képviselt alperes (alperes címe) alperes ellen kártérítés iránt indított perében a Fővárosi Törvényszék 2022. március 24. napján meghozott 8.P.22.526/2020/38. számú közbenső ítélete ellen a felperesek részéről 41. sorszámon, az alperes részéről 43. sorszámon előterjesztett fellebbezés folytán – tárgyaláson kívül – meghozta a következő

közbenső ítéletet:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság közbenső ítéletének nem fellebbezett részét nem érinti, fellebbezett rendelkezéseit részben megváltoztatja, és az alperes felelősségét az I., III., IV. rendű felperesek kárainak bekövetkezéséért 50 %-ban állapítja meg. Egyebekben az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi az alperest, hogy fizessen meg az államnak külön felhívásra 48.000 (negyvennyolcezer) forint fellebbezési illetéket, a felperesek által le nem rótt 48.000 (negyvennyolcezer) forint fellebbezési illeték a Magyar Állam terhén marad.

A peres felek ezt meghaladóan maguk viselik a másodfokú eljárásban felmerült költségeiket.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

Indokolás

[1] Az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás szerint néhai személy1 2015. november 6-án éjszaka halálos közúti közlekedési balesetet szenvedett el, amikor áthajtott hely1ben a szám1, hely2i főutat keresztező, a közeli hely3 állomást követő vasúti átjárón, és

összeütközött az ott haladó vasúti szerelvénnel. A balesetben elhunyt személy az I. rendű felperes élettársa, a II. rendű felperes édesapja, a III. és a IV. rendű felperesek gyermeke volt.

[2] A baleset az alábbiak szerint következett be: A balesetben részes motorvonat 40 km/h sebességgel közelítette meg a vasúti átjárót. A szerelvény az szám2 jelű szigetelt sínre gördült, ekkor az átjáró piros szaggatott fényjelzésre váltott, és 12 másodperc múlva a sorompórudak is kezdtek lezáródni, jelezve, hogy vonat közelít. A szerelvény haladása során azonban az ún. A1 jelű szigetelt sínre futott, ennek hatására a sorompó meghibásodást jelezve zavarállapotba került, a fénysorompók elsötétedtek, és a sorompókarok is visszaindultak függőleges állásba. A mozdonyvezető az átjáró meghibásodásáról nem tudott, az átjárótól kb. 100 méterre 2 másodpercig rutinszerűen „Figyelj!” hangjelzést adott. személyl a személygépjárművével lassítás és fékezés nélkül, körülbelül 40 km/h sebességgel haladt be a vasúti átjáróba, ahol a személygépcsoi összeütközött a motorvonattal. személyl az ütközés során elszenvedett sérülései következtében elhunyt. személyl a helyszínt ismerte. A baleset éjszaka következett be, sűrű ködös időben - a baleset időpontjában a látótávolság pár tíz méter volt. A káresemény bekövetkeztekor az átjáróban a fénysorompó műszaki hiba miatt nem működött, a sorompó csapórúdjai szabad utat engedve függőleges helyzetben álltak. A sorompó felügyeletét ellátó hely3 állomáson tartózkodó forgalmi szolgálattevő a baleset előtt az elektronikus visszajelző rendszeren keresztül észlelte, hogy a szerelvény A1 sínszakaszra gördüléskor a sorompó berendezés meghibásodik, és ezt üzemképtelen állapotba kerülése jelzi. A forgalmista és a mozdonyvezető között közvetlen kommunikációs eszköz nem állt rendelkezésre, illetve a mozdonyvezető csak szolgálati mobiltelefonján volt elérhető, melynek hívószámát a forgalmi szolgálattevő nem ismerte. Amennyiben a forgalmi szolgálattevőnek sikerült volna a mozdonyvezetőt 20 másodpercen belül telefonon értesítenie a saját észleléséről, akkor a mozdonyvezető reakcióidejét is figyelembe véve a vonat megállítható, vagy lelassítható lett volna 15 km/h sebességre; utóbbi esetekben a lassítás nélkül közlekedő személygépkocsi éppen át tudott volna haladni a motorvonat előtt.

[3] A baleset elemzését követően a Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) arra a következtetésre jutott, hogy a vasúti jelzővel függésben lévő, vagy vasúti jelzéssel ellenőrzött átjárók esetén a mozdonyvezető közvetlen, vagy közvetett jelzést kap az átjáró állapotáról, így az utak forgalomszabályozására és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékleteként kiadott forgalomszabályozási műszaki szabályzat (FMSZ) azon előírása megfelelően érvényesülni tud, hogy a jelzőberendezés meghibásodása esetén a szerelvény legfeljebb 15 km/h sebességgel közelítheti meg az átjárót (26.11.). Ettől eltérő esetekben azonban - mint jelen helyzetben - az alkalmazott technikai és szabályozási környezet nem volt alkalmas feltétlenül arra, hogy a fénysorompók meghibásodása esetén a baleseteket megelőzze. Javasolta a közvetlen, vagy közvetett értesítési utak kialakítását a mozdonyvezetők felé, vagy az ún. piros hosszabbítás rendszerének kiépítését, amelynek az a lényege, hogy a jelzőberendezés zavarállapotát követően még kb. három percig fennmarad a piros jelzés, elejét véve a hasonló esetek bekövetkezésének.

[4] Keresetében az I. rendű felperes 10.000.000 forint sérelemdíj, a II. rendű felperes szintén 10.000.000. forint sérelemdíj, a III. és a IV. rendű felperesek fejenként 6.000.000. forint sérelemdíj, és annak késedelmi kamatai, továbbá – a II. rendű felperesen

kívül – valamennyi felperes vagyoni kárainak és annak késedelmi kamatai megfizetésére kérte kötelezni az alperest.

[5] A sérelemdíj és kártérítés iránti követelésüket arra alapozták, hogy a balesethez az alperes mulasztása vezetett, mivel a vasúti átjáró zavartalan működését és az áthaladók veszélytelen és biztonságos közlekedését az alperes a baleset időpontjában nem biztosította. A felperesek álláspontja szerint a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vasúti tv.) 31. § (1) bekezdése alapján az alperes a vasúti pályahálózat működtetője, aki köteles az átjáró üzembiztos állapotban tartására, és a megfelelő szerkezetek állagának karbantartására, továbbá a Vasúti tv. 31. § (2) bekezdése értelmében veszélyhelyzet esetén az érintetteket megfelelően figyelmeztetnie kell. Az alperes ezen kötelezettségeit megszegte azzal, hogy nem gondoskodott az átjáró üzembiztos állapotáról, és elmulasztotta értesíteni a veszélyhelyzetről a közlekedésben résztvevőket. Álláspontjuk szerint a tragédiához vezető üzemzavar a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló 103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet 4. számú mellékletében foglalt Országos Vasúti Szabályzat (OVSZ) megszegésének is minősült, az OVSZ 3. 1. 2. 3. 9. szerint ugyanis közvetlen üzemveszélyt kiváltó ok a sorompó lezáratlan helyzete. Álláspontjuk szerint az alperes azzal is mulasztott, hogy nem tette lehetővé, hogy a forgalmi szolgálattevő kapcsolatot tudjon létesíteni a mozdonyvezetővel. Az alperes ezen magatartása az FMSZ VIII. fejezet 26.11 pontjába ütközik. Kiemelték, hogy a felróhatóság megállapításához nem szükséges az alperes jogszabályszegő magatartása, ahhoz elegendő az észszerűen felismerhető és elvégezhető cselekvések elmulasztása. Hivatkoztak az EBH 2005.1207 polgári elvi határozatra, melynek értelmében a baleseti helyzetek elkerülése érdekében az alperest többletkötelezettség terheli, az alperes azonban többletvékenységet nem fejtett ki, nem látta szükségét semmilyen többletvédelmi rendszer kiépítésének a hasonló veszélyhelyzetek elkerülése érdekében.

[6] Az alperes az ellenkérelmében a kereset elutasítását kérte. Hangsúlyozta, hogy a balesetért kizárólagosan személy1 tehető felelőssé, aki az átjáró előtt nem állt meg, és ezzel megszegte a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975.(II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) vasúti átjárón való áthaladásra vonatkozó szabályát. Előadta, hogy a jelzőberendezés meghibásodása egyszeri és előre nem látható esemény volt. Álláspontja szerint nem lett volna reális esély arra, hogy a forgalmi szolgálattevő a jelzőberendezés meghibásodásának észlelése után olyan rövid időn belül értesítse a mozdonyvezetőt, hogy a szerelvény 15 km/h-ra csökkentett sebességgel tudjon behaladni az átjáróba. Rámutatott, hogy a piros hosszabbítás lehetőségét a balesetet követően a KBSZ vetette fel a biztonsági ajánlásában, amellet, hogy egyedi mérlegelés szükségességét látta az egyes vasúti átjárók tekintetében. Hangsúlyozta, hogy pontosan az ilyen és ehhez hasonló esetek miatt került a KRESZ szabályozásba az, hogy a nem működő vasúti átjáró előtt a közúton meg kell állni, és a biztonságos áthajtásról meg kell győződni. Jelen esetben FMSZ 26.11. pontja szerinti már nem értesíthető vasúti járműről volt szó. A KBSZ jelentés 18. oldala is rögzítette, hogy amennyiben a forgalmi szolgálattevő az értesítés valamely módszerével nem tud élni, úgy a vonat nem értesíthető, erre tekintettel kizárólag a közúti járművezető felelőssége az áthaladás.

[7] Az elsőfokú bíróság közbenső ítéletet hozott, amelyben megállapította néhai személy1 2015. november 6-i vasúti balesetével összefüggésben az alperes I. rendű, II. rendű,

III. rendű, IV. rendű felperesi sérelemdíjak megfizetésére vonatkozó kötelezettségét, továbbá az alperes 30%-os mértékű felelősségét az I. rendű, a III. rendű, IV. rendű felperesek kárainak bekövetkezését illetően.

[8] Ítéletének indokolása szerint a vasút és a gépjármű ütközése a vasúti átjáróban veszélyes üzemek találkozásának minősült, ezért a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.) 6:539. § (1) bekezdése alapján az üzembentartók felróhatóságuk arányában kötelesek a másíknak okozott kárt megtéríteni. Azt vizsgálta, hogy mennyiben volt előre látható a káresemény bekövetkezése a balesetben részes felek részéről, mekkora volt a felróható közrehatásuk mértéke [Ptk. 6:519. § (1)], illetve, hogy a károsult az őt terhelő kármegelőzési, kárelhárítási és kárenyhítési kötelezettségének eleget tett-e. Kifejtette, hogy előbbi kötelezettségek felróható megszegése miatt keletkezett kárt a károkozó nem köteles megtéríteni. A károkozó és a károsult között a kárt magatartásuk felróhatóságának arányában, ha ez nem megállapítható, közrehatásuk arányában kell megállapítani.

[9] A bizonyítékok értékelése során kiemelt jelentőséget tulajdonított a perben kirendelt műszaki szakértő és a szakkonzultáns összefoglaló véleményének, mely egyértelműen rögzítette, hogy az adott esetben jelzőberendezés meghibásodására vezető ok nem volt ellenőrizhető, illetve elkerülhető karbantartás útján sem. Hasonló anomália előre nem jelezhető, a hibát maga a sorompóberendezés zavarállapota jelzi, azzal, hogy - a balesetek elhárítása céljából - a fényjelzőn megtevesztő módon villogó fehér fény sem jelenik meg. Kiemelte, hogy a KRESZ 39. § (3) bekezdés e) pontja alapján a jelzőberendezés üzemzavara esetén az átjáró előtt a közúton meg kell állni, és meg kell győződni arról, hogy adottak-e a biztonságos áthaladás feltételei minden irányból. Értékelte az elsőfokú bíróság, hogy a KRESZ 39. § (1), (3), (4) bekezdései, valamint a (6) bekezdése a közúti járművezetőre vonatkozó szabályokat tartalmazza, és a KRESZ külön szabályokat állapít meg a vasúti jelzőberendezés üzemzavarának esetére is. Figyelembe vette a műszaki szakértő véleménye alapján, hogy a sűrű ködös idő ellenére sem lehetett a helyszínen olyan látótávolság, amely a vasúti átjáró megközelítésére figyelmeztető táblák láthatóságát kizártta tette volna a gépjármű vezetője számára. A szakértő szerint, amennyiben a személygépkocsi-vezető a jelzéseket szem előtt tartja, és a látótávolság korlátozott voltára figyelemmel az átjáróhoz közelítve egyre kisebb sebességgel vezeti járművét, úgy annak megállítására is képes lett volna a vasúti átjáró előtt. Szükségtelennek tartotta ezért annak további vizsgálatát, hogy valójában 30, vagy 50 méter volt-e a pontos látótávolság. Kiemelte, hogy a szakértői vélemény szerint a helyszínen reálisan figyelembe vehető látási viszonyok mellett 40 km/h sebességről megállítható lett volna a gépkocsi, a baleseti helyszínen azonban féknyom nem volt, amely egyértelműen az áthaladás nem körültekintő voltára és a KRESZ 39. §-ába foglalt szabályok többszörös megszegésére utal (a megállás, a körültekintés, az újraindulás és a lassú áthaladás szabályait a gépjármű vezetője figyelmen kívül hagyta). Az elsőfokú bíróság következtetése szerint a személygépkocsi-vezető KRESZ szabályszegése a balesetben egyértelműen olyan körülmény volt, amelynek elmaradása megelőzhette volna a balesetet. Kiemelte, hogy a jelzőberendezés üzemzavara épp olyan egyértelmű jelzést jelent a közúton közlekedők számára, mint a piros vagy a fehér villogó jelzés. A KRESZ 25. § (1) bekezdése értelmében pedig mindig az út-, valamint a forgalmi és látás viszonyoknak megfelelően kell haladni. Hangsúlyozta, hogy a KRESZ 39. § (3) bekezdésének e) pontjának célja a hasonló balesetek elkerülése.

[10] Az alperes felelősségének megítélése során, az alperesre irányadó szabályozók ismerték a baleset időpontjában és a hasonló meghibásodások esetére az értesíthető vonat fogalmát. A vasúti átjáró kialakítására és a sorompó berendezések működésére vonatkozó részletszabályokat meghatározó FMSZ VIII. fejezetének 26. 11. pontja tartalmazta, hogy a biztosító jelzőberendezés üzemzavara esetén a vasúti átjáróhoz a vasúti jármű a már nem értesíthető vasúti jármű kivételével legfeljebb 15 km/h-s sebességgel érkezhetsen. Az elsőfokú bíróság következtetése szerint az alperestől elvárható, hogy hasonló üzemzavar esetén működésbe lépő, és harmadik személyek felé üzenet értékkel bíró automatizmusok mellett, ha arra kézenfekvő lehetőségei vannak, további intézkedéseket tegyen a veszélyes üzemi jelleg lehetséges káros hatásainak mérséklésére vagy kiküszöbölésére. Kiemelte, hogy a vasúti közlekedés veszélyes üzemi jellegére figyelemmel nem csupán az várható el az alperestől, hogy a KRESZ szabályok kialakításában történő közreműködésével elhárítsa a hasonló veszélyeket. A perbeli balesethez hasonló helyzetekben a sorompó üzemzavarának jelzése magát a hibát nem küszöböli ki, ezért elvárható az alperestől, hogy a kárelhárítás és a kármegeelőzés érdekében a saját működésére nézve kötelező érvényű további normarendszert dolgozzon ki és működtessen a működés körében észlelt rendellenességek esetére. Az alperes tevékenységével együttjáró fokozott kárveszély, a súlyos káresemények bekövetkezésének lehetősége az alperessel szembeni elvárhatóság mércéjét kifejezetten magasra helyezik.

[11] Utalt arra is, hogy a KBSZ jelentés már ismerte a mozdonyvezető szolgálati telefonjának a fogalmát, a peresített baleset után lépések történtek annak érdekében, hogy hasonló esetben a meghibásodást észlelő forgalmi szolgálattevők minél hatékonyabban tudják értesíteni a mozdonyvezetőket. Figyelembe vette, hogy a szakértői vélemény szerint 17 másodperc maradt volna arra, hogy a forgalmi szolgálattevő a saját észlelésének időpontját követően értesítse a mozdonyvezetőt a veszélyről, ezt követően 10 másodperc arra, hogy a vonat megálljon, illetve 8 másodperc arra, hogy 15 km/h-ás sebességre lassítson le. A szakértői vélemény alapján azt is megállapította, hogy amennyiben a szerelvénynek sikerült volna lelassítania legalább 15 km/h-ra, úgy 1 másodperccel a személygépjármű áthaladását követően ért volna az átjáróba. Értékelte, hogy a szakértők szöveges összegzése szerint az adott baleseti szituációnál a vasúti dolgozóknak és a vasúti járműveknek képességeik, adottságaik, illetve emberi és műszaki lehetőségeik határán kellett volna teljesíteni ahhoz, hogy a baleset ne következzen be. Ugyanakkor a bíróság értékelése szerint még a szűk időkeret sem zárta ki annak lehetőségét, hogy a mozgásban lévő szerelvény sebességét annak vezetője minimum 15 m/h-ra csökkentse, egy megfelelő figyelemfelhívást követően.

[12] Mindebből a rendelkezésre álló időre is figyelemmel azt a következtetést vontak le, hogy elvileg értesíthető vonatszerelvényről volt szó az adott balesetben, ezért a baleset elkerülésének valószínűsége nem tekinthető kizártnak.

[13] Az elsőfokú bíróság következtetése szerint az előzőekre tekintettel az alperes oldalán a szervezeti felelősség állapítható meg, az értesítés egyértelmű rendszere kidolgozásának hiánya miatt. Az elsőfokú bíróság a perbeli, különösen veszélyes helyzetben szükségszerűnek tartotta olyan szabályozó létrehozását, amely hasonló helyzetben a forgalmi

szolgáltattevő számára egyértelműen követendő szakmai magatartásformát ír elő a mozdonyvezető értesítésére.

[14] Az elsőfokú bíróság mérlegelése szerint - figyelemmel arra, hogy a jelzőberendezés meghibásodásának észlelésétől a baleset bekövetkezéséig eltelt idő rövideje miatt csekély volt a baleset elháríthatóságának az esélye - a baleset következtében kisebb mértékben hatott közre az alperes, mint az elkerülhetőség terén egyértelműen mulasztó gépjárművezető. Ezért az alperes közrehatásának mértékét a baleset és a felperesek kárainak bekövetkeztében mérlegeléssel 30 % arányban állapította meg.

[15] A mérlegelés során nem vette figyelembe az ún. piros hosszabbítás lehetőségét, mivel annak működtetését a KBSZ is az átjárók jellegétől függően látta megvalósíthatónak. Azt, hogy az megvalósítható lett volna-e a perbeli vasúti átjáróban, a perbeli bizonyítási kereteit meghaladta.

[16] Figyelembe vette, hogy az elhunyt hozzátartozójuk felróható közrehatását a baleset bekövetkezésében felperesek terhére kell értékelni, a felperesek kárainak okozója csak részben volt az alperes. A sérelemdíj iránti igény esetében azonban a felróható közrehatás nem ad lehetőséget mechanikus arányos kármegosztás alkalmazására, mert a nem vagyoni jellegű sérelmek tekintetében a vagyoni elégtétel eleve csak fogyatékos megoldás lehet a reparáció terén, nem kizárt azonban a sérelemdíj összegének csökkentése a felróható közrehatás miatt.

[17] Az elsőfokú bíróság ítélete ellen az I., II., III. és IV. rendű felperesek fellebbezést terjesztettek elő, amelyben kérték az elsőfokú közbenső ítélet részbeni megváltoztatását akként, hogy a másodfokú bíróság az alperes felelősségének mértékét 85%-ban állapítsa meg a balesetből eredően felpereseket ért káraik tekintetében.

[18] Fellebbezésüket arra alapították, hogy az elsőfokú bíróság a közbenső ítéletében meghatározott felelősségi arányt nem a perbeli bizonyítékokkal összhangban állapította meg. A felperesek által bizonyított tények egy részét az elsőfokú bíróság nem vette mérlegelése tárgyává, más körülményeket pedig nem kellő súllyal vett figyelembe. Kiemelték, hogy a felperesek hozzátartozójának egyetlen KRESZ szabályszegése volt, amely csak kisebb mértékben vezetett a tragikus balesethez, míg az alperes halmozottan, mulasztásokban megnyilvánuló jogellenes magatartásokat tanúsított, ezeket a szabályszegéseket az elsőfokú bíróság is részletesen ismertette. Kifogásolták, hogy az elsőfokú bíróság nem vette figyelembe, hogy a vasúti átjárókon keresztül történő biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtéséről és fenntartásáról az alperesnek kell gondoskodnia, ez az ő érdekkörébe tartozik. Amennyiben ez nem teljesül, az az alperesi üzemeltető nagyobb arányú felelősségét kell, hogy eredményezze.

[19] Hivatkoztak arra is, hogy a gépjárművezető akkor sem tudta volna teljes bizonyossággal elhárítani a balesetet, ha a KRESZ-nek megfelelően megállt volna a vasúti átjáró előtt, ez csak lehetőség volt, mivel 15-30 méteres volt a látótávolság, így a nyitott sorompó függőlegesen maradt csapórúdja is csak 15 méterről lehetett látni.

[20] Sérelmezték, hogy a rendkívül rossz látási viszonyoknak az elsőfokú bíróság indokolatlanul és következtelenül nem tulajdonított jelentőséget a döntési folyamatban. Álláspontjuk szerint a KRESZ jelentés és a kiegészítő szakértői vélemény is igazolta, hogy a felperesi jogelőd a tőle 80 méterre lévő, felé közeledő vonatot a 15-30 méteres látótávon belül nem észlelte volna, és egy ekkorra időzített indulás esetén bizonyosan nem tudta volna elhagyni a vasúti pályát, vagyis az áthaladási manővert nem sikerült volna befejeznie. A felperesek szerint perdöntő elem annak tisztázása, hogy 30, vagy 50 méter volt-e a pontos látótávolság, ez releváns peradat, az elsőfokú bíróság a korábbi szakvélemény 50 m-es látótávolság alapján elkészült számítások átdolgozását rendelte el, a nyomozati adatokból vett 30 m-es látótávolságra tekintettel.

[21] Álláspontjuk szerint nem tévesztendő az a megállapítása az elsőfokú ítéletnek, hogy a látótávolság pár tíz méter volt, mert a tanúk elmondása szerint tejfölköd volt, amely még 30 m-es látótávolságot sem jelentett. A közbenső ítélet is rögzítette, hogy a mozdonyvezető is csak 15 méterről látta a sorompókarok függőleges állását, ami ellentétes azzal, hogy pár 10 méter látótávolság volt a vasúti átjáróban.

[22] Álláspontjuk szerint az elsőfokú bíróság nem értékelte azt a gépjárművezető magatartásával egyenlő súllyal, hogy a szakértői vélemény által igazolt adatok szerint a vonat is meg tudott volna állni a baleset előtt, és a baleset ebben az esetben ugyanúgy elhárítható lett volna. Hangsúlyozták, hogy a mindkét résztvevőtől elvárható elhárítási lehetőségnek azonos súllyal kell az értékelésben szerepelnie. Az elsőfokú bíróság is reálisnak tartotta szűk időkeret ellenére is a vonat megállását, vagy sebességének lecsökkentését 15 km/h-ra, amivel az ütközést el lehetett volna kerülni.

[23] Az elsőfokú bíróság nem értékelte azt sem, hogy az alperesnek több mulasztása is volt, egyfelől az üzemeltetés körében, másfelől a vészhelyzet kialakulása esetén követendő protokoll hiányából adódóan. Kifogásolták, hogy bár az alperessel szemben az elsőfokú bíróság kifejezetten magasra helyezte az elvárhatóság mércéjét, ennek következményét a károkért való felelősség arányában nem vonta le. Hangsúlyozták, hogy az alperes felróhatóságot megalapozó alábbi okozatosságok miatt felel döntő mértékben: a balesetmentes közlekedés alperes által történő biztosítása a döntő, hiszen csak ennek érvényesülésével teremthető meg a közlekedés biztonsága, a vasúti átjárók olyan közlekedési veszélyforrások, amelyekre a balesetek elkerülésére vonatkozó elvárhatóság az üzemeltetőnél a legmagasabb szintű kell, hogy legyen, az átjáró az alperesnek felróhatóan nem volt üzembiztos állapotban, ez az OVSZ megszegését jelentette, az alperes nem tudta értesíteni a vétlen közlekedési résztvevőket, akiket ezáltal súlyos veszélyhelyzetnek tett ki, az egyértelmű belső utasítás hiányzott, az alperesnél követett kommunikációs csatorna nem működött, illetve több tíz évnnyire elmaradt a perbeli időszakban elvárhatótól, a forgalmi szolgálattevő és

a mozdonyvezető között közvetlen kommunikációs eszköz nem állt rendelkezésre, a piros hosszabbítás kiépítése is hiányzott, továbbá kiiktatták a jelfogó prevenció, belső műhelyben végzett vizsgálat ellenőrzését anyagi szempontú megfontolás miatt, amely a karbantartási kötelezettség súlyos fokú megszegésének minősül.

[24] A piros hosszabbítás hiányával összefüggően rámutatott, hogy egy ilyen rendszer működése esetén a baleset elkerülhető lett volna. Hivatkozott arra is, hogy a nyomozás során beszerzett, személy2 műszaki szakelőadó által jegyzett szakértői vélemény is rámutatott arra, hogy a perbeli esetben meghibásodott jelfogó egységek szakműhelyben történő időszakos, megelőző vizsgálatával az ilyen típusú meghibásodások megelőzhetők, az eljárás során pedig bizonyítottá vált, hogy ezeket a műhelyben végzendő felülvizsgálatokat az alperes azért nem végezte el, hogy spóroljon. Ezeket a tényeket a kiegészítő szakértői vélemény szakkonzulensének műszaki jellegű megállapításai sem annulálják. Utaltak arra, hogy amennyiben olyan hiba felmerülésével kell számolni, amely előre nem látható, akkor az olyan védelmi rendszer és mögöttes biztonsági rendszer kiépítését követelte volna meg, amely a perbeli esetben nem történt meg. Hangsúlyozta, hogy az alperesnek olyan vasúti átjárót kellett volna kialakítania, hogy a vasúti működéssel szükségszerűen együtt járó baleseti helyzetekben is védelmet nyújtson. Ennek biztosítása érdekében az általuk hivatkozott EBH 2005.1207. elvi határozatra is figyelemmel többletvédelmi rendszer kiépítése elvárható, melynek elmaradásában megnyilvánuló alperesi mulasztás komoly arányú felelősség-megállapítást kellett volna, hogy maga után vonjon. Az elsőfokú bíróság tévesen jutott arra az előzőek alapján, hogy a baleset bekövetkeztében csak kisebb mértékben hatott közre az alperes. Utaltak arra, hogy a műszaki szakértői vélemény szerint optimális esetben akár 85% lehetősége állt volna fenn, hogy a gépjárművezető a járművel az ütközési zónából kihaladjon abban az esetben, ha a vasúti szerelvény az ütközés előtt le tudott volna lassítani 15 km/h-s sebességre. Álláspontjuk szerint a perbeli körülmények és kifejtett érveik alapján 85-15%-nál a felperesre kedvezőtlenebb kármegosztási arány nem állapítható meg.

[25] Az elsőfokú bíróság közbenső ítélete ellen az alperes is fellebbezést terjesztett elő az elsőfokú bíróság ítéletének megváltoztatása és a kereset teljes elutasítása érdekében. Másodlagosan kérte az elsőfokú bíróság ítéletének hatályon kívül helyezését és az elsőfokú bíróság utasítását új eljárásra és új határozat meghozatalára.

[26] Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a kereseti kérelmen túlterjeszkedett, figyelemmel arra, hogy a felperesek az alperes felelősségét a Ptk. 6: 519. §-ára alapították, nem pedig a veszélyes üzemek találkozására, vagy a veszélyes üzemi felelősségére vonatkozó szabályokra. Ennek ellenére az elsőfokú bíróság az alperes tevékenységének veszélyes üzemi jellegére és az ebből adódó objektív felelősségi formára hivatkozva állapította meg az alperes felelősségét.

[27] Az általános felelősségi szabályok vizsgálatával az állapítható meg, hogy a balesetet nem az alperes jogellenes magatartása idézte elő, mivel nem tekinthető jogellenes alperesi magatartásnak az, hogy a vasúti átjárót biztosító berendezés a hirtelen fellépő üzemzavar miatt elsötétüléssel jelezte a közúti közlekedők felé az üzemzavart, illetve az

alperesi munkavállaló a rá irányadó szabályoknak megfelelően az üzemzavar észlelését követően a következő állomást értesítette a hibáról, ezzel ellentétben a személygépkocsi vezetője több KRESZ szabályt is megsértett, így felróható magatartást kizárólag ő tanúsított.

[28] Hangsúlyozta, hogy a mulasztás csak akkor alapoz meg kártérítési felelősséget, ha az aktív magatartás kifejtése szerződés, vagy jogszabály alapján a mulasztónak kötelezettsége lett volna.

A felperesek ilyen kötelezettségszegést az alperes részéről nem bizonyítottak. Az alperest így a baleset bekövetkezésével összefüggésben mulasztás nem terhelte, valamint a felperesek tényállításai és az alperes magatartása (mulasztása) közötti ok-okozati összefüggés nem állt fenn, ezért az elsőfokú bíróság közbenső ítélete jogszabálysértő.

[29] Az alperes tevékenysége a perbeli baleset bekövetkezése szempontjából nem minősült veszélyes üzemnek, mivel a káresemény nem a biztosító berendezés üzemben tartásával, vagy a vasúti peronnal összefüggésben keletkezett. Az értesítési rendszer ki nem dolgozása kommunikációs csatorna létrehozását jelenti, ami szintén nem minősül veszélyes üzemi tevékenységnek.

[30] Hivatkozott arra is, hogy az elsőfokú bíróság a szakértői véleményt, illetve a KBSZ jelentését, továbbá a büntetőeljárást tévesen értelmezte, és ezért téves jogi következtetést vont le. Az elsőfokú bíróság a KBSZ jelentés egy pontját (mobiltelefonon történő értesítés) kiragadta mint általános mércét, annak ellenére, hogy a KBSZ jelentés több lehetőséget is felvázolt az értesítést illetően, másrészt kifejezetten aggályosnak tekintti a mobiltelefonon történő értesítést annak biztonsági kockázatára tekintettel (elvonja a vezető figyelmét a mobiltelefon megcsörrenése a veszélyhelyzetben), harmadrészt az üzemzavar ezen tipikus esetén a jogalkotó kívánta áthárítani a felelősséget a közúti közlekedésben résztvevőkre (a jogszabály alkotója a főszabály alól kivette azt az esetet, amikor a vonat nem értesíthető, ebben az esetben kizárólag a közúti járművezetők felelőssége a vasúti átkelőn történő áthaladás).

[31] Hivatkozott továbbá arra, hogy nem helytálló az az elsőfokú bírósági megállapítás, mely szerint az alperes a működési körében nem tett meg mindent a kárelhárítás és kármegelőzés érdekében. Kiemelte, hogy a biztosító berendezés meghibásodásával összefüggésben semmilyen jogszabályi előírás nincs arra vonatkozóan, hogy alperesnek akár rádiótelefonon, akár mobiltelefonon kellene a mozdonyvezetőt értesítenie, ez csak egy lehetőség a többi közül.

[32] Sérelmezte azt is, hogy a KBSZ jelentésben foglaltakon túlmenően az elsőfokú bíróság olyan szakértői adatokra és megállapításokra támaszkodva állapította meg az alperes felelősségét, amelyek csak körülbelüli, feltételezett, nem pontos adatok. Álláspontja szerint a kalkulált körülbelül 20 másodperc kevés idő volt arra, hogy a forgalmi szolgálattevő a

mozdonyvezetőt időben értesítse, és a mozdonyvezető azt követően időben meg is állítsa a szerelvényt, mivel a forgalmi szolgálattevőnek elő kellett keresnie a mozdonyvezető mobiltelefonszámát, be kellett írnia a 12 karakter számjegyű hívószámot, a mozdonyvezetőnek meg kellett hallani a telefoncsörgést, fel kellett vennie és fogadnia kellett a hívást, a forgalmistának el kell mondania, hogy ki milyen okból telefonált és hogy azonnal állítsa meg a vonatot, mert a legközelebbi sorompó nem működik, a mozdonyvezetőnek az elmondottakat meg kellett értenie és működésbe kellett ezután hoznia a féket. A többször kiegészített szakértői vélemények tisztázták, hogy a cselekmények időtartama csak körülbelül határozható meg másodpercekben, kizárólag feltételezések alapján állapították meg ezeket, így azt is, hogy a gépjárművezető elkerülhette volna az ütközést. Az alperesi álláspont szerint azonban nincs olyan konkrét adat a szakértői véleményben sem, amely egyértelműen bizonyítaná, hogy a forgalmi szolgálattevőnek elég ideje volt az értesítésre, a mozdonyvezető értesítésének és vészfékezésének esetén a szerelvény pontosan hol állt volna meg, ahhoz képest a felperesi jogelőd éppen hol haladt volna, és milyen magatartást tanúsított volna. Aggályos az alperes felelősségét arra alapítani, hogy az alperes elvileg értesíthette volna mozdonyvezetőt, és ez is csak valószínűsíthető az elsőfokú ítélet szerint.

[33] A felperesek a fellebbezési ellenkérelmükben az elsőfokú ítélet alperes fellebbezésével támadott rendelkezésének helybenhagyását indítványozták. Kiemelték, hogy az alperes felelőssége nem veszélyes üzemi felelősségen alapul, hanem a szabályozás hiányosságán, az értesítési rendszer és a piros hosszabbítás kialakításának elmulasztásán, a jelfogó egység preventív vizsgálatának szüneteltetésén, összességében az észszerűen felismerhető és megvalósítható cselekmények elmulasztásán. A műszaki előírásoknak megfelelő helyzet önmagában nem alkalmas a kártérítési felelősség kimentésére. A felperesek a perben bizonyították, hogy megfelelő szabályozás mellett, az értesítésre vonatkozó eljárásrend megteremtése esetén éppen elég idő állt volna rendelkezésre ahhoz, hogy a forgalmi szolgálattevő és a mozdonyvezető egymással kapcsolatot teremtsen, és arra is lehetősége lett volna, hogy a mozdonyt megállítsa. Az alperes által leírt protokoll a telefonálásra a digitalizáció korában túlhaladott, az alperes még telefont sem telepített a vonatra.

[34] Az alperes a fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú ítélet fellebbezésével nem érintett részének helybenhagyását kérte. Álláspontja szerint a felperesi érvelés téves, a balesetet kizárólag a gépjárművezető tudta volna elkerülni, méghozzá azzal, ha az általa egyébként jól ismert vasúti átjáró előtt megállt volna. A gépjárművezetőnek éppen a láthatóságot korlátozó köd miatt kellett volna fokozott figyelemmel megközelítenie a vasúti átjárót. Az a látási viszonyokkal összefüggő felperesi érvelés, miszerint a köd miatt a személygépjármű vezetője nem tudta volna elkerülni az ütközést akkor sem, ha megáll, nem a konkrét szituáción alapul. A gépjárművezetőnek nem kellett volna az emberi, műszaki lehetőségeinek határán cselekednie. A piros hosszabbítás hiányával kapcsolatos elsőfokú ítéleti indokolással egyetértett. Kiemelte, hogy a hiba hirtelen következett be, a KBSZ-ben foglaltak szerint a sorompóból kivett egységet megvizsgálták, mérési eltérés nem fordult elő, így az eseménykor bekövetkező hiba oka nem ismert. A hiba másodpercekkel a baleset előtt következett be, amelyre felkészülni nem lehetett, nem visszatérő hibajelenségről volt szó. Az üzembiztos állapot és az abszolút hibamentes működés között különbséget kell tenni, az üzembiztos állapota nem minősül az OVSZ megszegésének. Ami az OVSZ szerint nem engedhető meg, az nem a berendezés meghibásodása, hanem hamis működése. A berendezés

felülvizsgálatát és karbantartását a jogszabályi előírásoknak megfelelően végezték el. Kiemelte, hogy a tárgyi átjáróban a balesetet megelőző 10 évben csak a perbeli baleset történt, 2015-2019. között további két személyi sérüléssel járó baleset következett be, de ezeknél a biztosítóberendezés jól működött, a felsorompó rúdját letörve kísérelte meg a gépjármű az áthaladást. A statisztika alapján kijelenthető, hogy a perbeli vasúti átjáró nem tekinthető balesetveszélyes átjárónak, igen jelentős közúti forgalom bonyolódik a rajta átvezető négysávos közúton. A baleseti statisztikák nem indokolják, hogy az átjárót a fény és felsorompó mellett egyéb módon biztosítsák, ilyen jogszabályi kötelezettséget semmilyen jogszabály nem ír elő az alperesnek. A KRESZ és a vasúti szabályozás maradéktalan betartása mellett a balesetek elkerülhetőek.

[35] A felperes fellebbezése részben alapos, az alperes fellebbezése megalapozatlan.

[36] A Fővárosi Ítéltábla a fellebbezést a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (Pp.) 376. § (1) bekezdése alapján tárgyaláson kívül bírálta el.

[37] Az elsőfokú bíróság nem követett el olyan lényeges, az ügy érdemére kiható eljárási szabálysértést, ami az elsőfokú ítélet hatályon kívül helyezését, és az elsőfokú eljárás megismétlését tenné szükségessé (Pp. 381. §). Az elsőfokú bíróság nem terjeszkedett túl a felperesek kártérítési és személyiségi jogi kereseti kérelmein - ilyen módon nem sértette meg a Pp. 342. § (3) bekezdésébe foglalt eljárási szabályt - , hanem a Pp. 341. § (4) bekezdése alapján a perben érvényesített követelések iránti jog fennállásáról döntött. Az alperes arra helyesen hivatkozott fellebbezésében, hogy a felperesek keresetüket az alperessel szemben a Ptk. 6:519. §-ára alapították, nem pedig a Ptk. 6:535. § (1) bekezdésére, illetve 6:539. §-ának rendelkezéseire. Ez azonban a Pp. 381. § alapján nem volt az elsőfokú ítélet érdemi felülbírálatának akadálya, mert az elsőfokú eljárásban az általános kártérítési felelősségi szabályok alkalmazása szempontjából szükséges nyilatkozatokat a felek megtették, és az elsőfokú bíróság is ebben a körben szükséges bizonyítást folytatta le. Az elsőfokú bíróságnak a perben alkalmazandó jogszabályra levont esetlegesen téves következtetései a Pp. 369. § (3) bekezdés c) pontja szerinti felülbírálat során kiküszöbölhetők.

[38] Az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg, annak módosítására, kiegészítésére a fellebbezésekben írt okokból nem volt szükség. A megállapított tényállás alapján a Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság döntésével részben értett egyet, a fellebbezésben foglaltakra tekintettel a következőkre figyelemmel:

[39] A felperesek keresetük jogalapjaként a Ptk. 6:519. § -ára és a Ptk. 2:52. § (2) bekezdésére hivatkoztak, így nekik kellett bizonyítaniuk, hogy káruk, illetve személyiségi jogsérelmük következett be, és ez okozati összefüggésben áll az alperes sérelmezett magatartásaival (mulasztásaival). Az alperesnek kellett ezzel szemben bizonyítani, hogy úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható. A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú ítélet indokaira tekintettel utal arra, hogy bár a vonat és a gépjármű ütközése veszélyes üzemek

találkozásának minősül, a felperes keresete alapján az alperesnek mint a vasúti pályahálózat működtetőjének a felelősségét kellett vizsgálni, nem pedig a balesetben részes vasúti szerelvény üzembentartójáét. A vasúti pályán szabálytalanul közlekedő, illetve peronon tartózkodó személy kárigényének elbírálására a pálya kezelésért felelős gazdasági társaságra, a vasúti állomás üzemeltetőjére a bírósági gyakorlat szerint egyebekben az általános felelősségi szabályok vonatkoznak (Kúria Pfv.III.21.228/2015/5., Pfv.III.22.287/2016/8.).

[40] Nem volt vitatott, hogy a felpereseknek személyiségi jogsérelmük, az I., III. és IV. rendű felpereseknek pedig ezen felül vagyoni káruk következett be a perbeli baleset, illetve hozzátartozójuk elvesztése miatt. A perbeli baleset egyik oka az volt, hogy az alperes mint a vasúti pályahálózat működtetője által fenntartott pályaszakaszon a vasúti átjáró fénysorompója üzemzavar állapotába került, amikor a rajta közlekedő vonat a szigetelt sínre hajtott, ezért nem mutatott végig tilos jelzést, és a sorompó csapórúdjai nem voltak végig leengedve, amíg a vonat a vasúti átjárót elhagyta.

[41] A Vasúti tv. 31. § (1) bekezdése értelmében a vasúti pályahálózat működtetője a vasúti pályát, a vasúti pálya tartozékait, a vasúti üzemi létesítményeket köteles üzembiztos állapotban tartani. Az OVSZ 3. fejezete szerint az ellenőrző-, menetirányító-, jelző- és biztosítóberendezéseknek, valamint eljárásoknak lehetővé kell tenniük, hogy a vonatok a hálózat adott vonalára kitűzött céloknak megfelelő biztonsággal közlekedjenek, és a berendezések korlátozott üzemmód mellett is tegyék lehetővé az engedélyezett vonatok biztonságos közlekedését. Az OVSZ 3.1.2.2. pontja értelmében a következőkben megfogalmazott előírások tartalmazzák az OVSZ I. hatálya alá tartozó vasutaknál elfogadott jellemző normatívákat, a biztosítóberendezések működőképességével, rendelkezésre állásával, biztonságával, illetve azok igazolásával kapcsolatban. Az OVSZ 3.1.2.2.3. pontja szerint a vasúti átjáróban a berendezésnek (fénysorompónak) a jelzést a vonat elhaladásáig folyamatosan adnia kell.

[42] Az alperes érvelésével szemben a fent említett rendelkezések jogszabályban meghatározott olyan kötelezettségek, amelyeknek nemcsak üzemszerű, hibátlan működés mellett kell érvényesülniük. Az OVSZ 3.1.2.2. pontja a működőképességgel, rendelkezésre állással, biztonsággal és az eljárásokkal kapcsolatosan határoz meg követelményeket, ezért ezek nem létesítési követelmények, illetve nem korlátozódnak az üzemszerű működésre. Az OVSZ 3.1.2.2.3. pontját is ezzel összhangban úgy kell értelmezni, hogy a biztonság érdekében jogszabályi követelmény, hogy a vasúti átjáró fénysorompója jelezzen és a sorompók leengedve legyenek mindaddig, amíg a vonat elhalad. Ha a vasúti pályahálózat működtetője ezeket a feltételeket adott időpontban nem tudja biztosítani, az sérti az OVSZ 3.1.2.2.3. pontját, és az ebből eredő károkért, személyiségi jogsérelmekért felel, kivéve, ha bizonyítja, hogy úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható.

[43] A perbeli esetben a berendezés a balesetkor az OVSZ 3.1.2.2.3. pontjában foglalt előírásnak nem tett eleget, így az alperes a perbeli vasúti átjáróban nem biztosította a Vasúti tv. 31. § (1) bekezdés OVSZ követelményeinek érvényesülését és ez okozati összefüggésben állt a baleset és a felperesek személyiségi jogi sérelmeinek, valamint kárainak

a bekövetkezésével. Az alperes nem bizonyított olyan körülményt, amelyre tekintettel abban az esetben is bekövetkezett volna a baleset, ha a vasúti átjáró biztosító berendezése nem hibásodott volna meg, és folyamatos tilos jelzést mutatott volna a vonat áthaladásáig.

[44] Az alperes a Ptk. 6:519. § alapján – a felelősség alóli kimentés körében – bizonyíthatta, hogy a baleset (kár) elkerülése érdekében úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható.

[45] Az alperes azzal kívánta kimenteni magát a felelősség alól, hogy a jogszabályoknak megfelelően járt el, az üzemzavar nem jogellenes, a kockázatot a KRESZ és az FMSZ a nem értesíthető vonat esetén a gépjárművezetőre telepítik. Ezek a hivatkozások azonban a felelősség kimentésére nem voltak alkalmasak.

[46] A pályahálózatot működtető alperes nem mentesülhet a felelősség alól arra hivatkozással, hogy az üzemzavarra vonatkozó jogszabályi előírásoknak (FMSZ) eleget tett. Az üzemzavarra vonatkozó előírások célja a balesetek elkerülése, nem következik azonban az előírásokból az, hogy a biztonsági berendezések meghibásodása a jogszabályoknak megfelelő állapot, illetve az alperesnek nem kötelezettsége az adott helyzetben általában elvárható – jogszabályban nem előírt – intézkedéseket megtenni a baleset elkerülése érdekében. Az elsőfokú bíróság ezért helyesen következtetett arra, hogy az alperesnek az üzemzavarra vonatkozó szabályozástól függetlenül meg kellett tennie azokat az adott helyzetben általában elvárható intézkedéseket, amelyekkel a balesetek elkerülhetőek. Nem alkalmas a felelősség alóli kimentésre így az az alperesi hivatkozás sem, hogy jogszabály nem írja elő az értesítési rendszer kialakítását, vagy a piros hosszabbítás kiépítését. A felperesek pedig helyesen utaltak arra, hogy a vasúti pálya üzemeltetője – az autópálya üzemeltetőjéhez hasonlóan – felelősséggel tartozik az ott bekövetkezett balesettel okozati összefüggésben felmerült károkért, ha nem biztosítja a működtetésével szükségszerűen együtt járó baleseti helyzetekben a megfelelő védelmet. A szabványoknak, műszaki előírásoknak megfelelő állapot önmagában nem alkalmas a kártérítési felelősség kimentésére (EBH 2005.1207).

[47] A Fővárosi Ítéltábla az elvárható magatartás vizsgálata körében kiemeli, hogy a KBSZ jelentés alapján 2006-2015 között 11 baleset történt olyan vasúti átjáróban, ahol nem működött a fényzorompó, ebből 8 olyan esetben, ahol az első nem értesíthető vonat ütközött az átjáróban személygépkocsival, ebből nyolc halálos, nyolc súlyos sérülés származott. Nem annak volt önmagában jelentősége, hogy a perbeli vasúti átjáróban korábban hány személyi sérüléses baleset történt, hanem annak, hogy korábban a nem értesíthető vonatokkal hány baleset történt, illetve 2009-ben teljesen hasonló meghibásodás miatt (a sorompó a vonat érkezésekor hibásodott meg) következett be halálos vasúti baleset egy vasúti átjáróban (rábapatonai vonatbaleset). Ezeknek az eseteknek az alapján az alperesnek fel kellett ismernie, hogy a biztosító berendezések hasonlóan meghibásodhatnak, ez pedig fokozott kockázattal, balesetveszéllyel jár. A Fővárosi Ítéltábla egyetértett az elsőfokú bírósággal abban, hogy a perbelihez hasonló meghibásodás – különösen forgalmas, kétszer kétsávos útszakaszon – olyan, a biztonságra veszélyes helyzetet hoz létre, amellyel kapcsolatban a baleseti kockázat további csökkentése elvárható a vasúti pályaszakasz üzemeltetőjétől, és nem

elegendő abban bízni, hogy a gépjárművezetők kellő óvatossággal közelítik meg a vasúti átjárót, illetve megállnak a vasúti átjáró előtt a KRESZ 39. § rendelkezéseinek megfelelően.

[48] A Fővárosi Ítéltábla ezzel összefüggően a következőket emeli ki: A felperesek az alperes felróható magatartásaként hivatkoztak arra, hogy az alperes elmulasztotta a vasúti átjáróban lévő jelzőberendezés ellenőrzését, karbantartását és javítását. A perbelihez hasonló meghibásodások karbantartással, ellenőrzéssel nem megelőzhetőek, mivel az áramköri zavar oka ismeretlen és akkor következik be, amikor a vonat ráhajt a szigetelt sínre. A KBSZ jelentés, és a műszaki szakvélemény megállapításai alapján a perbeli üzemzavar is akkor következett be, amikor a vonatszerelvény az A1 jelű szigetelt sínre hajtott. A műszaki szakvélemény szerint a meghibásodás, áramköri zavar oka nem volt pontosan megállapítható. Figyelemmel arra, hogy a jelzőberendezés üzemzavarának az oka nem ismert, nem vonható le megalapozott következtetés arra, hogy a jelzőberendezés és a perbeli baleset ellenőrzéssel, rendszeresebb karbantartással, javítással megelőzhető lett volna. Emiatt nem állapítható meg okozati összefüggés a jelzőberendezés ellenőrzésének, karbantartásának, javításának és a jelzőberendezésben lévő jelfogó műhelyben történő felülvizsgálatának elmaradása és a baleset bekövetkezése között, ezért alaptalanok felperesek ellenőrzés és karbantartás elmaradásával kapcsolatos érvi. A jeladó ellenőrzésének, karbantartásának, javításának elmaradása az okozati összefüggés hiányában nem alapozhatja meg az alperes kártérítési felelősségét.

[49] A perbelihez hasonló meghibásodás közvetlenül balesetveszélyes, mert a meghibásodással egyidejűleg egy nehezen értesíthető, vagy egyáltalán nem értesíthető vonat halad a vasúti átjáró felé. Az - a baleseti kockázatot jelentősen csökkentő -, FMSZ 26.11. pontjában megfogalmazott követelmény, hogy a vasúti átjárót a jelzőberendezés meghibásodása esetén legfeljebb 15 km/h sebességgel közelítse meg vasúti szerelvény, csak akkor tud érvényesülni, ha a vonatvezető tud arról, hogy csak csökkentett sebességgel közelítheti meg a vasúti átjárót, és haladhat át azon. Olyan helyzetben viszont, amikor a jelzőberendezés hibájának észlelésekor a vasúti jármű már közel jár a vasúti átjáróhoz, nem mindig van lehetőség a vonat számára megállást vagy sebességcsökkentést előíró jelzés leadására, vagy a vonatvezető más módon való értesítésére.

[50] A Fővárosi Ítéltábla megítélése szerint ezek az előzmények és szempontok már a perbeli balesetet megelőzően elvárhatóvá tették az alperestől a jelzőberendezés meghibásodásából eredő kockázatok csökkentése érdekében további biztonsági intézkedések lehetőségének megvizsgálását, illetve megtételét. A további biztonsági intézkedések indokoltságát a fentiekben túl alátámasztotta a balesetet követő KBSZ jelentés is, valamint az, hogy a 2009-es, hasonló balesetet követően a vasúti pályaszakasz üzemeltetője kiépítette az abban a balesetben érintett vasúti átjáróban az elsőfokú ítéletben leírt piros hosszabbítás biztonsági rendszerét. A KBSZ jelentés pedig biztonsági ajánlasként megfogalmazta a vasúti átjárók felülvizsgálat a piros hosszabbítás lehetősége szempontjából. Az alperes a KBSZ jelentéshez fűzött véleményében az ajánlást azzal az indokkal kérte pontosítani, hogy a piros hosszabbítás beépítése csak akkor tekinthető észszerű kockázatsökkentő intézkedésnek, ha az útátjáró forgalma jelentős, és ha a megfelelő kommunikációs kapcsolat biztosítható a vonat és a forgalmi szolgálattevő között. A perbeli vasúti átjáró a 33. számú főút adottságaira –

elsősorban a forgalomsűrűségére – tekintettel – olyan átjáró, ahol ésszerű kockázatsökkentő intézkedésnek tekinthető a piros hosszabbítás.

[51] Az alperes nem hivatkozott a perben olyan tényre, ami miatt a piros hosszabbítás kiépítése az adott vasúti átjáróban nem volt megvalósítható, az adott vasúti átjáró nagy forgalmú utat keresztezett, a megfelelő kommunikációs kapcsolatok kiépítése pedig az alperes érdekkörébe tartozik. Emiatt az alperes akkor járt volna el az adott helyzetben általában elvárható módon, ha már a perbeli baleset előtt alkalmassá tette volna az átjárót a piros hosszabbítás alkalmazására, ezért a piros hosszabbítás beépítésének elmulasztása felróható az alperesnek.

[52] Az alperesnek ez a mulasztása okozati összefüggésben áll a perbeli baleset bekövetkezésével, mert a műszaki szakvélemény adatai alapján a piros hosszabbítás esetén a baleset elkerülhető lett volna, mivel a vasúti átjáró felé haladó vonat a jelzőberendezés meghibásodásakor a kiegészítő műszaki szakvélemény szerint 379,45 méterre (34,15 mp) volt, így a 3 perces piros hosszabbítás esetén a gépjármű megállt volna az átjáró előtt, és elég időt lett volna ahhoz, hogy a vonat áthaladjon a perbeli gépjármű előtt.

[53] A Fővárosi Ítéltábla megítélése szerint azonban, ha a piros hosszabbítás nem lett volna bármely okból műszakilag az adott vasúti átjáróban megvalósítható, a súlyos baleseti kockázat nagyságára tekintettel az alperestől elvárható lett volna az adott helyzetben az ismert perbeli jellegű meghibásodás súlyos következményeit kiküszöbölő valamilyen egyéb műszaki vagy eljárási intézkedés alkalmazása (pl. vasúti jelzőőr állítása, a mozdonyvezető értesítése a meghibásodásról). A Fővárosi Ítéltábla egyetértett azzal, hogy ebben a körben a kockázatot mérséklő értesítési rendszer kialakítása is elvárható eljárás lett volna az alperestől, a perbeli baleset vonatkozásában azonban ennek a felróható elmulasztása sem hozható okozati összefüggésbe a baleset bekövetkezésével. A Fővárosi Ítéltábla nem értett egyet azzal, hogy 17-20 másodperc elegendő lett volna a vonat vezetőjének értesítéséhez. A Fővárosi Ítéltábla álláspontja szerint az adott esetben az üzemzavar észlelésétől számított 20 másodperc nem lett volna elég a vonat vezetőjének több lépésből álló, telefon történő közvetlen értesítésére, majd a vonat megfelelő lelassítására vagy megállítására a vasúti átjáró előtt, figyelembe véve azt is, hogy közvetlenül a vasúti átjáró előtt kifejezetten kockázatos, ha a telefon a vonat vezetőjének figyelmét elvonja. Ezért a perbeli baleset akkor is bekövetkezett volna, ha az alperesnek lett volna a hasonló veszélyhelyzetek esetére a veszélyhelyzetekből eredő balesetek elhárítására általában alkalmas értesítési rendszere, és akkor is, ha a forgalmi szolgálattevő az üzemzavar észlelése után nyomban megpróbálta volna értesíteni a vonatvezetőt.

[54] Mivel az alperes az adott vasúti átjáróban elfogadta a perbeli meghibásodással összefüggő kockázatot, és nem állította, hogy bármilyen intézkedést tett volna annak megszüntetése érdekében, nem bizonyította, hogy úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható, az elsőfokú bíróság helytállóan állapította meg, hogy az alperes a Ptk. 6:519. § alapján felelősséggel tartozik a felperesek balesetből eredő káraiért, illetve személyiségi jogséreleméért.

[55] Az elsőfokú bíróság helyes indokolással állapította meg, hogy a balesettel érintett személygépkocsi vezetője a baleset elkerülése érdekében nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható, mert nem tett eleget a Ptk. 6:525. § (1) bekezdésében előírt kármegelőzési kötelezettségének. A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság e körben helyes indokaira azok megismétlése nélkül visszautal.

[56] A felperesek fellebbezésére tekintettel kiemeli, hogy a KRESZ 39. §-a egyértelmű rendelkezést tartalmaz a vasúti átjáróban lévő jelzőberendezés üzemzavarának észlelése esetén a gépjárművezető megállási kötelezettségére és arra, hogy csak akkor haladhat át a vasúti átjárón, ha meggyőződött a biztonságos áthaladás lehetőségéről. A felperesek hivatkozásával szemben a ködös idő, a rossz látási viszonyok nem csökkentették a felróhatóságot, mivel a KRESZ 25. § (1) bekezdésére figyelemmel még inkább szükségessé és indokolttá tették volna, hogy a gépjárművezető a vasúti átjárót körültekintéssel közelítse meg, és ne fékezés nélkül hajtson át azon. A járművezetőnek fel kellett volna ismernie a körülmények, az éjszakai látási viszonyok és a köd veszélyességét, a jelzőberendezés üzemzavarát, és az adott helyzetben elvárható volt tőle, hogy a vasúti átjárót fokozottabb óvatossággal közelítse meg, álljon meg, és körültekintéssel győződjön meg az áthaladás biztonságosságáról. A műszaki szakértői vélemény kiegészítéséből következően, ha a felperesek hozzátartozója így járt volna el, a konkrét esetben, mire megállást követően újraindult volna, észlelhette volna az addigra már tőle kb. 30-35 méterre lévő kivilágított, menetzajjal közeledő vonatot, és tudott volna döntenie az áthaladás elhalasztásáról. A vonat a megállapított tényállás szerint „Figyelj” hangjelzést is adott a ködre tekintettel a vasúti átjárótól 100 méteres távolságban. Nem volt bizonyított, hogy abban az esetben is bekövetkezett volna a baleset, ha a felperesek hozzátartozója a KRESZ-nek megfelelően járt volna el. A KRESZ 39. § (6) bekezdése alapján, üzemzavar esetén, ha a vasúti pálya kellően nem belátható mindkét irányban, nem lehet a vasúti átjárón áthaladni. Ebből következően az is elvárható lett volna a baleset megelőzése érdekében a felperesek hozzátartozójától, hogy ha a látási viszonyok, időjárási körülmények annyira kedvezőtlenek, hogy az áthaladás biztonságossága kétséges, és a fénysorompó üzemzavar állapotban van, a gépjármű vezetője megvárja, hogy a köd sűrűsége kicsit csökkenjen, és az időjárási körülmények lehetővé tegyék a biztonságos áthaladást.

[57] A látótávolság pontosabban meghatározott mértéke a felelősség és a balesetben való közrehatás szempontjából nem bizonyult perdöntőnek a műszaki szakértői vélemény alapján. Az elsőfokú bíróság helyesen állapította meg, hogy a látótávolság nem akadályozta a gépjármű vezetőjét, hogy észlelje a vasúti átjárót, a szabad jelzés hiányát, és azt sem, hogy a felperes megálljon. Az elsőfokú bíróság a büntetőiratokhoz csatolt fényképek, a helyi Rendőrkapitányság megszüntető határozatában hivatkozott OMSZ tájékoztatás (50 méter), tanú tanúvallomása (50 méter), KBSZ jelentés (időnként 30 méter alá csökkent) adatai alapján megalapozottan állapította meg a „pár tíz méteres” látótávolságot. A Fővárosi Ítéltábla ezzel összefüggően utal arra is, hogy a műszaki szakértő számítása szerint a 40 km/h-val közeledő mozdony vezetője az ütközés előtt 45 méterre kezdett el vészfékezni, azaz ebből a távolságból már észlelte a gépjárművet, a felperesek által állított 15 méteres látótávolságot objektív adatok nem támasztották alá. A műszaki szakértő 30-50 méter közötti

látótávolságból indult ki arra is figyelemmel, hogy a járművek fényei a látótávolságot növelik, a szakértő megállapításait a fellebbezések nem támadták.

[58] A Ptk. 6:525. § (2) bekezdése értelmében a károkozó és a károsult között a kárt magatartásuk felróhatósága arányában, ha ez nem megállapítható, közrehatásuk arányában kell megosztani. Ha a közrehatás arányát sem lehet megállapítani, a kárt a károkozó és a károsult között egyenlő arányban kell megosztani. A felperesek hozzátartozója egyértelmű KRESZ szabályokat szegett meg neki felróhatóan, az alperes pedig felróhatóan elmulasztotta egy ismert hibalehetőség okozta baleset megelőzéséhez szükséges hatékony biztonsági intézkedés alkalmazását. A Fővárosi Ítéltábla a balesetre vezető két okban a felróhatóságot, és a közrehatást is egyenlő súlyúnak értékelte, ezért az elsőfokú bíróság által megállapított kármegosztási arányt

50-50 %-ra módosította. A felperesek érvelésével szemben a vonat lassítása esetén a baleset elkerülésének esélye nem irányadó a kármegosztás meghatározásánál. A felperesek hozzátartozójának balesetre vezető, egy mozzanatú magatartásának, figyelmetlenségének felróhatóságát nem fokozta az, hogy a hozzátartozó a KRESZ hány rendelkezését sértette meg. Ugyanígy az alperes felróhatóságát sem növelte az, hogy hány lehetséges biztonsági intézkedést tehetett volna az alperes a hiba súlyos következményeinek kiküszöbölése, ezáltal a baleset megelőzése érdekében, különös figyelemmel arra, hogy az alperes felróható mulasztásai közül több nem áll okozati összefüggésben a baleset bekövetkezésével.

[59] Mindezek alapján a Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét a Pp. 383. § (2) bekezdése alapján részben, a rendelkező rész szerint megváltoztatta, egyebekben helybenhagyta.

[60] A fellebbezésekre és a közbenső ítéletben megállapított kármegosztás arányának megváltoztatására tekintettel a felperes és az alperes pernyertességének, illetve pervesztességének arányát a másodfokú eljárásban a Fővárosi Ítéltábla egyenlőnek találta, ezért a Pp. 83. § (2) bekezdése alapján akként határozott, hogy a peres felek másodfokú eljárásban felmerült költségeiket maguk viselik.

[61] Az alperest a Pp. 102. § (1) bekezdése alapján kötelezte a fellebbezési illeték megfizetésére, a felperesek által meg nem fizetett fellebbezési illeték viseléséről pedig a Pp. 102. § (6) bekezdése alapján határozott, figyelemmel a felperesek személyes költségmentességére.

Budapest, 2022. június 28.

dr. Lente Sándor s.k.
s.k.

dr. Istenes Attila s.k.

dr. Csóka István

a tanács elnöke

előadó bíró

bíró