



...

Fővárosi Ítéltábla

mint másodfokú bíróság

2.Mf.31.183/2023/4.

A Fővárosi Ítéltábla mint másodfokú bíróság a személyesen eljáró **Felperes1** (Felperesi cím) felperesnek – a Jogtanácsos kamarai jogtanácsos által képviselt **Alperes1** (Alperesi cím) alperes ellen fizetési felszólítás hatályon kívül helyezése tárgyában indult perében a Balassagyarmati Törvényszék 3.M.70.005/2022/26. sorszámú ítélete ellen a felperes által 29. sorszámon előterjesztett fellebbezés folytán meghozta az alábbi

ítéletet:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek 10.000 (tízezer) forint másodfokú perköltséget.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

Indokolás

Az elsőfokú bíróság határozata és az általa megállapított tényállás

[1] A Balassagyarmati Törvényszék a Fővárosi Ítéltábla 2.Mf.31.246/2022/6. számú végzése alapján lefolytatott új eljárásban, 2023. október 2. napján meghozott 3.M.70.005/2023/26. sorszámú ítéletével elutasította a fizetési felszólítás hatályon kívül helyezésére irányuló keresetet.

[2] Az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás szerint a felperes 2014. március 26-tól állt munkaviszonyban az alperessel, autóbuszvezető munkakörben. 2021. március 9-én az rendszám1 forgalmi rendszámú, név1 típusú autóbusszal teljesített szolgálatot. Amikor a helység1 autóbuszállomáson lévő szűk autóbuszfordulóban műszaki hibát észlelt, a fordulóból tolatással kényszerült kijönni és eközben nekiütközött a pannalnak. Emiatt az autóbusz karosszériájában sérülés következett be. A felperesnek nem volt segítsége a tolatáshoz, a tolatási manőver során az autóbusz karosszériájának a jobb hátsó, alsó saroklemeze (hátsó vészárító sarok) és a díszszegély, valamint a lökhárító (vészárító) megrongálódott. A tolatási manőver során a felperes nem észlelte a kár bekövetkezését, az eseménynek szemtanúja nem volt.

[3] A felperes aznap 13 óra 23 perckor fejezte be a járatot a balassagyarmati autóbuszállomáson és az oda érkezést követően vette észre a sérülést. A Menetlevélen, továbbá a Műszaki állapotjelző lapon a műszaki hibát nem rögzítette. A busz sérüléséről azonnal tájékoztatta tanú4 forgalmistát, aki a Személyforgalmi helyzetjelentés elnevezésű nyomtatványon az alábbiakat rögzítette: „helység1-en, fordulás közben az rendszám1 forgalmi rendszámú autóbusz jobb hátulját megnyomta.”. A felperes a forgalmista utasításának megfelelően aznap ugyanezzel az autóbusszal még délután egy további járatot is teljesített.

[4] Az autóbusz szervizelése folyamatos volt az alperesnél, műszaki hiba az autóbusz dokumentációjában a káreseményt megelőzően nem lett rögzítve. 2021. március 9-ét követően több autóvezető is használta a gépjárművet, azonban írásban senki nem tett bejelentést műszaki hibára vagy a sérülésre vonatkozóan.

[5] A felperesnek 2021. március 19-én kellett újból szolgálatot teljesítenie ugyanezzel, az rendszám1 forgalmi rendszámú autóbusszal. Észlelte, hogy nem történt javítás, ezért a Műszaki állapotjelző lapon az alábbi bejegyzést tette: „Kérem az autóbusz kormány szervó javítását, mert több esetben váratlanul a szervó megszűnik. Az autóbusz balesetveszélyes.”

[6] Az alperes szerelőműhelyében tanú6 műszaki diszpécser vette fel a sérülési jegyzőkönyvet, amelyben a felperes előadását az alábbiak szerint rögzítette: „A helység1 szűk fordulóban fordultam volna meg. Hirtelen a szervó megszűnt, a busz nem fordult. Tolatással kellett rásegítenem, közben az autóbusz jobb hátsó, alsó sarka a pannalnak ütközött.”

[7] 2021. március 19-én az alperes munkavállalói átvizsgálták a gépjárművet, próbakört is tettek, azonban szervó meghibásodásával összefüggő problémát nem észleltek, ennek ellenére minden ékszíjat kicseréltek. A 2021. március 9-i sérüléssel összefüggő karosszéria munkálatokat 2021. március 30-án és április 1-jén végezték el. Ennek során a jobb hátsó, alsó saroklemez, a lökhárító és a lökhárítókeret javítása történt meg. A felhasznált

anyagokat raktári bizonylaton rögzítették, a megrendelt jobb hátsó, alsó saroklemez beépítésére nem volt mód, ezért a megrongálódott elemet javították ki.

[8] Az alperes vizsgálta a kártérítési felelősséget. A karosszériaajavítás, továbbá a lökhárító fényezés munkadíjaként 78.000 forint, a felhasznált anyagok avuláltatott költségeként pedig 12.997 forint, azaz összesen 90.997 forint kár bekövetkezését állapította meg. A 2021. augusztus 18-án kibocsátott fizetési felszólításban ezzel egyező összeg megfizetésére szólította fel a felperest arra hivatkozva, hogy nem kért műszaki mentést, illetve a Menetlevélen sem tüntette fel a károsodással összefüggő eseményeket.

[9] Az elsőfokú bíróság arra figyelemmel vizsgálta az új eljárásban a fizetési felszólítás jogszerűségét, hogy a Fővárosi Ítéltábla a 3.M.70.052/2021/27. számú elsőfokú ítéletet hatályon kívül helyezte és az elsőfokú bíróságot új eljárásra és új határozat hozatalára utasította. A végzés alapján az elsőfokú bíróság a perfelvételi szaktól folytatta az eljárást szakértő bevonásával annak tisztázása érdekében, hogy a perbeli ütközés során milyen sérülések következtek be és ezek javításával vagy cserélésével összefüggésben milyen kára keletkezett az alperesnek.

[10] Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy az autóbusz sérülése, vagyis a károsodás a felperes gondatlan magatartásának a következménye volt. Ezzel összefüggésben a másodfokú bíróság határozatában kifejtettekre hivatkozott.

[11] A buszban bekövetkezett sérülések meghatározása és az ezzel összefüggő kár összeagszerűségének meghatározása tekintetében az elsőfokú bíróság okirati bizonyítékokat vett figyelembe, ennek részeként a Kármegállapító lapot, a Raktárközi bizonylatot, a Saját hibás káresemény összesítőt, a Javítási költségösszesítőt, az Elszámoló lap, a Sérülési jegyzőkönyv és a Műszaki szolgáltatási árjegyzék elnevezésű dokumentumokat.

[12] Aggálytalannak találta a perben kirendelt műszaki szakértő szakvéleményét, annak és kiegészítésére tekintettel, azzal, hogy a szakértőnek nem volt lehetősége a balesettel érintett autóbusz vizsgálatára, mivel az már nem állt az alperes tulajdonában. Ugyanakkor a szakértő értékelte a jármű adatait, a felek perbeli nyilatkozatait, megtekintette a helységi autóbuszfordulót, számításokat és matematikai szimulációt végzett és ez alapján vont le következtetéseket a tolatás során bekövetkezett károk és az azokkal kapcsolatos költségek tekintetében.

[13] A szakértő a felperes felvetéseire a szakértő a szakvélemény kiegészítésében megfelelő válaszokat adott, az általa használt kifejezéseket is kellőképpen megmagyarázta. A szakértő az alperes által elvégzett munkálatokat indokoltnak és a sérüléssel összefüggőnek találta. Figyelembe kellett venni továbbá, hogy a szakértői vélemény egybehangzó volt tanú1 és tanú2 szerelésre vonatkozó tanúvallomásával.

[14] A szakértői vélemény alapján megállapítható volt, hogy az alperes által hivatkozott sérülések a káreseménnyel voltak összefüggésben, emiatt a jobb hátsó, alsó saroklemez díszszegély, azaz a lökhárító, továbbá a vészárító felerősítés javítása volt indokolt, ami a lökhárítónak felel meg. A javítási munkálatok után fényezési tevékenység is szükséges volt. A karosszéria és a vészárító javítását műszakilag szükségesnek találta a szakértő és az alperes által 6.500 forintos munkadíj alapján meghatározott munkadíjat és anyagköltséget, az avulásra is figyelemmel, nem találta eltúlzottnak, annál magasabb összeget is kimutathatónak talált.

[15] Az elsőfokú bíróság tanú1 és tanú2 vallomása alapján azt állapította meg, hogy a tanúk az igazságügyi szakértővel egyezően azonosították be a becsatolt fényképek alapján az autóbuszban bekövetkezett kárt, ami a jobb hátsó, alsó saroklemez megrongálódása és a vészárító sérülése volt. Az is megállapítható volt, hogy a műanyagborítás tud deformálódni úgy, hogy visszanyerje az alakját, de az alatta lévő fémkeret erre nem képes. Szintén bizonyítottanak találta az elsőfokú bíróság a szakértői vélemény alapján, hogy a tényleges sérülés csak a megbontás után vált teljes mértékben feltárhatóvá, ezért a vészárító sérülése indokolta a borítás leszerelését, a megbontást és ezután lehetett észlelni a takart részekben a deformitást. A tanúk vallomása azt is alátámasztotta, hogy a lökhárító belső tartószerkezetét törés miatt cserélni kellett és a tartószerkezetre javítás után szélvédőragasztóval ragasztották fel az üvegszálas külső burkolatot. A tanúvallomásokat alátámasztotta a Javítási költségösszesítő és az Elszámoló lap is. Új alkatrész megrendelését az alperes nem számította fel, mert a megrendelt jobb hátfal elemet nem lehetett felszerelni, ezért a régi kijavítására került sor és azt helyezték vissza. Azt a tényt egyébként, hogy a gépjárművön javítás történt, a felperes perbeli nyilatkozata is alátámasztotta, mivel előadása szerint látta a megjavított buszt forgalomban fényes sarokelemmel.

[16] A tanúvallomások és a szakértői vélemény alapján az elsőfokú bíróság bizonyítottanak találta, hogy a káreseménnyel összefüggésben állt a javítás, ennek részeként a lökhárító javítása is, mindez műszakilag indokolt volt és a javítás megtörténtét az alperes bizonyította.

[17] A becsatolt műszaki szolgáltatási árjegyzék alapján megállapítható volt a saját jármű javítására előírt 6.500 forintos óradíj. A felszámított kár összege, a javítási munkaórák számától függetlenül nem minősült eltúlzottnak a szakértői vélemény összehasonlító kalkulációja alapján. Erre tekintettel az elsőfokú bíróság bizonyítottanak és reálisnak találta az alperes által megjelölt tételek alapján a 90.997 forintban meghatározott kárösszeget. Tekintettel arra, hogy ez az összeg nem haladta meg az Mt. 179. § (3) bekezdésében meghatározott mértéket, a felperes annak megfizetésére köteles volt, mivel a jobb hátsó, alsó saroklemez és a lökhárító sérülése a felróható kötelezettségszegése miatt következett be.

[18] Az elsőfokú bíróság az alperes által becsatolt fényképfelvételeket nem találta hamisítottak, mivel a becsatolt fényképekkel egyező vallomást tett tanú1 és tanú2 a busz

sérüléséről, illetve azok egybehangzóak voltak a szakértői megállapításokkal is. A tanúk vallomása aggálytalan volt, a felperes nem igazolta, hogy megfélemlítés miatt nem valós nyilatkozatot tettek. Az Elszámoló lap meghamisítása sem nyert igazolást perben.

A felperes fellebbezése

[19] Az elsőfokú ítélettel szemben a felperes nyújtott be fellebbezést. Az elsőfokú bíróság által megállapított tényeket valótlannak, a bíróság döntését igazságtalannak és elfogultnak találta.

[20] Fellebbezése indokolásában kifejtette, hogy az rendszám1 forgalmi rendszámú tartalék autóbusz egy korszerűtlen, elavult típus volt a káresemény idején, a busz nagyon elhanyagolt állapotban volt. A szolgálat megkezdése előtt, 2021. március 9-én a felperes a szükséges átvizsgálást elvégezte, azonban olyan hibát nem talált, ami akadályozta volna a közúti közlekedést. A perben tett nyilatkozataival egyezően adta elő, hogy amikor a helységi autóbuszfordulóhoz ért, 2-es fokozatban kívánta bevenni a kanyart, nagyon lassan, lépésben, alapláraton haladva. Nagy ívben kívánt befordulni, azonban a forduló közepén hirtelen és váratlanul a kormánykerék megállt, leblokkolt a kormány. A busz továbbhaladt előre, az irányíthatatlan haladást csak egy erős fékezéssel tudta megakadályozni, mivel a busz előtt volt egy fa. A fékezés következtében azonban az alapláraton lévő motor lefulladt. Ezután újraindította a motort, gázt adott, ekkor a szervó már megfelelően működött, a kormánykerék is normálisan forgathatóvá vált. Ebből a jelenségből arra következtetett, hogy az ékszíj a helyén van, azonban az már öreg és megnyúlt, emiatt az alapláraton lévő motor azt nem tudja megfelelően működtetni. Ugyanakkor újraindításnál az ékszíj megfeszült és újra tudta működtetni a szervószivattyút. A motor újraindítását követően megfelelő működést tapasztalt, azonban kényszerhelyzetben volt. Előre nem tudott menni, mert akkor a fának ment volna, ezért hátra, tolatva kellett kijönni a fordulóból.

[21] Fellebbezésében perdöntő és releváns tényként hivatkozott arra, hogy műszaki hiba miatt került abba a helyzetbe, hogy tolatva kellett kijönnie a buszfordulóból. A tolatás során ütközött a busz a földes pannalnak és került sor a jobb hátsó, alsó sarokrész megsérülésére. Ezt a perdöntő, releváns körülményt azonban nem vette figyelembe sem az elsőfokú bíróság, sem az ítéltábla.

[22] Nem lehetett a felperes mulasztásaként értékelni, hogy nem kért műszaki mentést, tekintettel arra, hogy a vezérigazgatói utasítás értelmében ezt az autóbuszvezető jogosult eldönteni. Figyelemmel arra, hogy az újraindítást követően a műszaki hiba helyreállt, a műszaki mentés sem volt indokolt. Ezt az a tény is alátámasztja, hogy ki tudott jönni a gépjárművel a fordulóból, majd az adott fuvarszolgálatot teljesíteni tudta. Tekintettel arra, hogy a buszon egy idős utas ült és a közvetlen közelben senki nem tartózkodott, ezért nem volt lehetőség segítséget kérni a tolatáshoz. Amennyiben erre módja lett volna, azt igénybe vett volna.

[23] Érvelése szerint nem lehet a terhére értékelni, hogy a forgalmista a jelentésében nem tett említést a műszaki hibáról, csupán az autóbusz sérüléséről. A forgalmista egyébként ugyanezzel a busszal aznap még egy másik járatra is kiküldte. Ekkor már nem okozott gondot a műszaki probléma, mivel ismerte a jelenséget és azt megfelelően tudta kezelni. Az elsőfokú eljárás során végig arra hivatkozott, hogy ez a műszaki hiba a tolatáskor is fennállt, azonban miután már tudott erről, azt megfelelően tudta kezelni, ezért nem volt belőle probléma. Ezt a lényeges körülményt azonban az elsőfokú bíróság a megismételt eljárásban sem vette figyelembe és nem értékelte, hogy az autóbusz műszaki hibája miatt kényszerült tolatásra a buszfordulóban.

[24] A tolatási művelet végrehajtása során összehangolt figyelemre volt szükség. A tükörből próbált tájékozódni, össze kellett hangolnia a kuplung és a gázpedál használatát, továbbá azt, hogy a motor pörögjön és ezáltal feszes legyen az ékszíj. Azt is meg kellett akadályozni, hogy ne gyorsuljon túlzottan az autóbusz. Nem volt tolatókamera, tolatóradar a buszon. Ez hozzájárult ahhoz, hogy a tolatáskor sérülésre került sor. A KRESZ előírásait sem szegte meg, mivel a tolatáskor a segítség igénybevétele csak akkor szükséges, ha az a vagyon vagy személybiztonság miatt indokolt. A perbeli esetben azonban az autóbuszforduló teljesen üres volt, nem is volt kitől segítséget kérni. A Műszaki Könyv kitöltése sem volt a terhére értékelhető, mert arra akkor van szükség, amikor már a javítóműhelybe kell bevinni a járművet. Ekkor kell rögzíteni a pontos kilométeróra állást is.

[25] A felperes hivatkozott a perben kirendelt igazságügyi gépjárműszakértői véleményre, amelyben a szakértő egyértelműen rögzítette, hogy a kár bekövetkezésének a módját és annak előzményeit reálisnak tartja. A szakértő tanulmányozta a konkrét jármű típusát és személyesen is ellenőrizte a helységi autóbuszfordulót, az alapján rögzítette, hogy a kormány szervó meghajtásában lévő műszaki hiányosság eredményezheti a kormányzás elnehezülését, a rásegítés azonnali kimaradásához is vezethetett és ez a jelenség reális a perbeli események kapcsán. A szakértő szerint a hajtó ékszíj megcsúszása akkor fordul elő jellemzően, amikor a motor alacsony fordulatszámon működik. Ez történt a helységi buszfordulóban is. A szakértői vélemény tehát alátámasztotta, hogy a rendellenesség miatt a kormányzás nehezebbé válik. Emellett kellett figyelembe venni, hogy a helyszín adottságai miatt nem a szokásos kanyarodást kellett végrehajtani, továbbá a felperes a manőver végrehajtásakor a sérülést nem észlelhette.

[26] A szakértői vélemény alátámasztotta, hogy az autóbusz elhasználódása, továbbá az elvárt karbantartási műveletek elmulasztása, azok kellő gondosság nélküli elvégzése vezetett ahhoz, hogy az autóbusz az adott helyzetben károsodott. A kormányrásegítés lehetséges kimaradása közlekedésbiztonsági szempontból is releváns. A buszban bekövetkezett sérülések pedig olyan műszaki folyamat eredményeként következtek be, amelyek önmagukban is javítást igényeltek és ékszíjcsertét tettek szükségessé.

[27] Az elsőfokú bíróság nem vette figyelembe, hogy a szakértői vélemény szerint az alperes hanyagul végezte el a busszal kapcsolatos karbantartási munkálatokat. Emiatt keletkezett a műszaki hiba és ezzel függött össze a busz sérülése. Mindezek alapján az alperes kötelezettségzegése megállapítható volt. A megnyújt ékszíjat cserélték 2021. március 19-én, ezért megállapítható volt, hogy a felperes által hivatkozott műszaki probléma miatt történt a sérülés.

[28] Az alperes perbeli nyilatkozatai ellentmondásosak voltak, mert azt állította, hogy semmilyen problémát nem tapasztaltak, ugyanakkor mégis okirattal igazolta, hogy a buszban lévő összes ékszíjat lecserélték. Vagyis éppen az a javítási művelet történt, amelyre a felperes az egész eljárás során hivatkozott. Az elsőfokú bíróság azonban nem vette figyelembe ezeket a tényeket és ezzel szemben a tanúk vallomásának tulajdonított jelentőséget. tanú6 diszpécser 2021. március 19-én a busztól egy méterre állt és úgy nézte meg a sérüléseket. Az elsőfokú bíróság a próbavezetéssel kapcsolatos alperesi hivatkozást is elfogadta, holott ennek is ellentmond az ékszíjak cseréje.

[29] A szakértői véleménnyel ellentmondásban állt tanú1 és a műhelyvezető tanúvallomása. tanú1 cáfolta a vallomásában a felperesi előadásokat, ugyanakkor az elsőfokú bíróság nem vette figyelembe és elfogultan bírálta el a bizonyítékokat. Nem tulajdonított jelentőséget annak, hogy tanú4 és tanú5 tanúvallomásukban megerősítették, a felperes által hivatkozott műszaki hibáról szinte mindegyik buszvezető tudott, a konkrét hibajelenség az volt, hogy a kormány szervó rásegítés a motor alapjárata esetén megszűnt. A bíróságnak ezt a bizonyított tény figyelembe kellett volna vennie, mivel az ékszíjcsere is ezt igazolta.

[30] A felperes vitatta az alperes által becsatolt fényképfelvételek bizonyító erejét, mivel álláspontja szerint a fényképeket a becsatolást megelőzően hosszában összehajtották és ennek a hajtásnak a nyoma látszik a busz sérüléseként. Ezt az elsőfokú bíróság sem ismerte el, emiatt az ügy elfogulatlan elbírálása megkérdőjelezhető volt.

[31] A felperes az összecszerűség körében arra hivatkozott, hogy a fizetési felszólításban kizárólag a jobb hátsó, alsó saroklemez sérülésére hivatkozott az alperes. Azonban meg sem említette a hátfal lökhárítókeret, illetve sarok sérülését, amit a perben már érvényesíteni kívánt. E körben annak is jelentősége volt, hogy a busz javítása és a fizetési felszólítás kibocsátása között több hónap telt el. A felperes a jobb hátsó, alsó sarok sérülését elismerte, azonban a többi, alperes által hivatkozott sérülést nem. Álláspontja szerint olyan javíttatást kívántak vele megfizettetni, amelyre a fizetési felszólításban sem hivatkoztak. E körben releváns bizonyíték a Megrendelőlap, amelyben kizárólag a jobb hátsó, alsó saroklemez javítását rendelték meg, abban nem szerepelt hátfal, lökhárító vagy lökhárító sarok javítás. A szervízben pedig kizárólag a megrendelő alapján végeznek javítási munkát, márpedig a jobb hátsó, alsó saroklemez cseréje vagy javítása nem szerepelt a munkalapokon, az elszámolólapokon, a munkadíj, illetve anyagköltségben sem.

[32] A felperes továbbra is hivatkozott a 2021. július 27-i eseményekre, amikor a balassagyarmati javítóműhelyben személyesen tapasztalta a busz állapotát és azt, hogy kizárólag a jobb hátsó, alsó saroklemez sérülése volt megjavítva. tanúl akkor a bírósági tárgyaláson tett vallomáshoz képest eltérő nyilatkozatot tett, mert elismerte, hogy nem történt hátfal- és lökhárítócsere. tanú3 pedig aki a gépjármű javítását végezte, akkor kifejezetten úgy nyilatkozott, hogy a március 9-i események nem a felperes mulasztásával álltak összefüggésben, mert meg volt nyúlva a gépkocsiban az ékszíj. A tanúvallomásában azonban már eltérően nyilatkozott a munkahelyi megfélemlítés miatt.

[33] Mindezek alapján a felperes bizonyította, hogy a károkozásban nem terhelte felelősség, a műszaki hiba a káreseményt megelőzően fennállt, azonban erről előzetesen nem tudott. A hibajelenségkor pedig úgy járt el, ahogy az elvárható volt. Mindezekre tekintettel álláspontja szerint az Mt. 179. § (4) bekezdése alapján a kártérítési felelősség alól mentesült azért, mert a kár bekövetkezése a károkozás idején nem volt előre látható, illetve azért, mert a károsodást a munkáltató vétkes magatartása okozta.

[34] A járat megkezdésekor a műszaki hibáról nem tudott, semmilyen tájékoztatást nem kapott és felkészülni sem volt lehetősége. A munkáltató vétkes magatartása idézte elő a kárt, mivel a javítási, karbantartási kötelezettségüknek nem tettek eleget.

Az alperes fellebbezési ellenkérelme

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

[36] Kifejtette, hogy az elsőfokú bíróság a Fővárosi Ítéltábla 2.Mf.31.246/2022/6. számú végzésében rögzítetteknek megfelelően folytatta le az új eljárást, figyelembe vette, hogy a jogalap kérdésében a másodfokú bíróság állást foglalt.

[37] Az összepszerűséget szakértő bevonásával kellett felderíteni, az elsőfokú bíróság ennek megfelelően járt el. A felperes a fellebbezésében a műszaki hibára már nem hivatkozhat, mivel a tolatási műveletkor az autóbusznál nem volt műszaki hiba. A kár bekövetkezése tehát a felperes gondatlanságának a következménye volt.

[38] A megismételt eljárásban beszerzett szakértői vélemény igazolta a fizetési felszólításban foglaltakat, vagyis azt, hogy a sérülések a káreseménnyel összefüggésben következtek be és az ezzel kapcsolatos javításokat az alperesnél elvégezték. Ez érintette a jobb hátsó, alsó saroklemezt, a díszszegélyt és a vészárító felerősítés javítását, továbbá a fényezést. A szakértő tehát az okozati összefüggés és az összepszerűség tekintetében is

nyilatkozott, a karosszéria és ezen belül a jobb hátsó, alsó saroklemez javítása és a vészháritó javítása műszakilag indokolt volt és a végösszeg sem minősült eltúlzottnak. A felperes munkavégzése során az rendszám1 forgalmi rendszámú autóbusz jobb hátsó sarokeleme megsérült, a szakvélemény pedig igazolta, hogy a javítás során a megbontást követően észlelt sérülések javítása is összefüggésben volt a káreseménnyel. Az alperes nem hamisított felvételeket, a tanúk vallomása pedig releváns volt, mivel azok egyeztek a szakértői véleményben foglaltakkal. Mindezek alapján az elsőfokú ítélet megváltoztatását vagy hatályon kívül helyezését megalapozó körülmény nem állt fenn.

A másodfokú bíróság döntése és annak jogi indokai

[39] A felperes fellebbezése nem alapos.

[40] Az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg és érdemben is megalapozott döntést hozott.

[41] A felperes fellebbezésével a bizonyítékok értékelését vitatta. A másodfokú bíróság azonban a Pp. 369. § (3) bekezdése körében a fellebbezésben hivatkozott indokok alapján nem látott lehetőséget az elsőfokú ítélet megváltoztatására.

[42] Az Mt. 179. § (1) bekezdése értelmében a munkavállaló a munkaviszonyból származó kötelezettségének megszegésével okozott kárt köteles megtéríteni, ha nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható. Az (1) bekezdésben foglaltak feltételek fennállását, tehát a kárt, a munkavállaló vétkes magatartását, továbbá az okozati összefüggést a munkáltatónak kell bizonyítania. A (4) bekezdés értelmében nem kell megtéríteni azt a kárt, amelynek bekövetkezése a károkozás idején nem volt előrelátható, vagy amelyet a munkáltató vétkes magatartása okozott, vagy amely abból származott, hogy a munkáltató a kárenyhítési kötelezettségének nem tett eleget.

[43] A perbeli kár az rendszám1 forgalmi rendszámú, név1 típusú autóbust illetően úgy következett be, hogy 2021. március 9-én a felperes szolgálatteljesítés során helységi település autóbuszfordulójában tolatás közben nekiütközött a pannalnak és ekkor megsérült az autóbusz karosszériája.

[44] A másodfokú bíróság a 2.Mf.31.246/2022/6. számú végzésében állást foglalt a munkaviszonnyal összefüggő munkavállalói kötelezettség gondatlan megszegését illetően és megállapította, hogy a kár a felperes gondatlan tolatási műveletének a következménye volt. Az elsőfokú bíróságot az okozott kár körében utasította új eljárásra, így a Pp. 386. § (2) bekezdésének d) pontja értelmében a szakértőt is ebben a körben kellett kirendelni. Az

elsőfokú bíróság a megismételt eljárás során ennek megfelelően járt el, amikor a káreseménnyel kapcsolatos javítási munkálatok indokoltságát és az összecszerűsége vizsgálgta.

[45] A menetlevél eseményszerű vezetésének hiánya nyilvánvalóan nem hatott közre a kár bekövetkezésében, ugyanakkor a károsodáshoz vezető okfolyamat bizonyításában szerepe volt, mint ahogy annak is, hogy a felperes a bizonyítási eljárás adatai szerint milyen okot közölt a munkatársával az eseményeket közvetlenül követően. E körben volt jelentősége annak, hogy a felperes 2021. március 9-én a károsodás észlelését követően a Menetlevelén nem tüntetett fel műszaki hibát és tanú4 forgalmistával is csak a bekövetkezett károsodást közölte, azzal összefüggésben műszaki hibára nem hivatkozott. Ekkor tanú4 a következőt jegyezte fel: „helység1-en, fordulás közben az rendszám1 forgalmi rendszámú autóbusz jobb hátulját megnyomta.”.

[46] tanú4 a 2021. március 9-i bejegyzésével egyező tanúvallomást tett, amikor azt állította, hogy a busz sérülésén kívül a felperes nem jelentett be műszaki problémát, vagyis a meglazult ékszíj okozta hibajelenséget. A tanú ezen kívül azt állította, hogy amennyiben a felperes valamilyen műszaki problémát közölt volna vele, úgy azt rögzítette volna a dokumentációban, mivel az volt a kötelessége és a járművet a műhelybe kellett volna küldenie (3.M.70.052/2021/21. sorszámú jegyzőkönyv). A felperes a tárgyaláson jelen volt, azonban a tanúnak erre a nyilatkozatára nem tett észrevételt, ezért a tanúvallomás és az okirati bizonyítékok azt támasztották alá, hogy a felperes a járat befejezésekor műszaki hibára nem hivatkozott. Az a körülmény, hogy az autóbusszal aznap egy későbbi járatot is teljesíteni kellett, szintén cáfolja a műszaki hiba, illetve annak bejelentése tényét.

[47] A felperes legközelebb 2021. március 19-én lett beosztva ugyanerre az autóbuszra munkát végezni és aznap műszakkezdéskor a gépjármű Műszaki állapotjelző lapjára az alábbiakat jegyezte fel. „Kérem az autóbusz kormány szervó javítását, mert több esetben váratlanul a szervó megszűnik. Az autóbusz balesetveszélyes.” A felperes bejegyzésével szemben azonban az alperes okirattal és tanúvallomásokkal igazolta, hogy aznap próbajáratot végeztek a szervíz munkatársai a gépjárművön és a felperes által jelzett problémát nem észlelték.

[48] 2021. március 19-én az érintett gépjármű valamennyi ékszíjait lecserélték, azonban ebből a tényből és tanú5 vallomásából sem lehetett ítéleti bizonyossággal következtetni a 2021. március 9-i motorleállásra, mint a kár közvetlen kiváltó okára. tanú5 a tanúvallomásában valóban úgy nyilatkozott, hogy tapasztalt hasonló kormány szervó hibát alacsony fordulatszámnál (3.M.70.052/2021/21. számú jegyzőkönyv). tanú4 pedig a vallomásában elismerte, hogy hallott szervóleállási problémáról, azonban konkrétumot nem adott elő. Mindezek alapján az autóbusz összes ékszíjának cseréjéből a tanúk előbbi vallomására figyelemmel sem lehetett arra következtetni, hogy 2021. március 9-én a helység1 buszmegállóban előállt tolatási szituáció az elhanyagolt, illetve megnyúlt ékszíj nem megfelelő működése miatt következett be.

[49] A felperes a fellebbezésében alapvető jelentőséget tulajdonított a perben beszerzett műszaki szakértői véleményben foglaltaknak. Azonban a másodfokú végzésből következően a szakértő feladata a baleset bekövetkezése körülményeinek a vizsgálatára nem terjedt ki, az elsőfokú bíróság nem is tett fel a szakértőnek ehhez kapcsolódó kérdéseket.

[50] A másodfokú bíróság a jogerős végzésében kifejtette, a perben a felperes által hivatkozott szervó meghibásodás, illetve ennek előzményeként az ékszíj meglazulás nem volt bizonyított. Arra a megismételt eljárás során a szakértő is – az egyéb megjegyzések között – csak lehetséges okként utalt a szakvéleményben. A szakértő e körben nem tett megállapításokat, csupán elképzelhetőnek tartotta a felperes által előadottakat, továbbá a gépjármű nem megfelelő, hanyag karbantartására vonatkozóan is csak feltételezéseket közölt. A szakértő előbbi nyilatkozatát tehát szintén nem lehetett a kártérítési felelősség alóli mentesülést eredményező bizonyítéknak tekinteni a tanúk vallomásával összevetve sem.

[51] A felperesnek azt kellett bizonyítania a kártérítési felelősség alóli mentesüléshez, hogy a kárt a munkáltató vétkes magatartása okozta. Az előreláthatóság kérdését pedig nem távoli összefüggésben, hanem annak kapcsán kellett vizsgálni, hogy közvetlenül a károkozás idején – a tolatás megkezdésekor - a felperes mivel számolhatott. Ebből pedig az következett, hogy amennyiben történt is valamilyen hibajelenség, az adott helyzetben történő tolatás következményeivel számolnia kellett a felperesnek, figyelembe véve, hogy ismerte a konkrét helyszínt és a busz típusát is.

[52] Mindezek alapján a károsodás előzményeként a műszaki hiba bekövetkezése nem volt bizonyított. A másodfokú bíróság ezért mellőzte az elsőfokú ítélet tényállásából a tolatást megelőzően észlelt műszaki hibára vonatkozó megállapítást. A kár közvetlenül a tolatási művelettel volt összefüggésben, amit a felperes gondatlanul hajtott végre, mert elmulasztotta a tőle elvárható körütekintést, nem győződött meg arról, hogy károsodás nélkül ki tud-e hajtani a buszfordulóból.

[53] Az elsőfokú bíróság a szakértői véleményt a Pp. 279. § (1) bekezdése megsértése nélkül, helytállóan fogadta el aggálytalan bizonyítéknak a bekövetkezett károk és a szükséges javítási munkálatok tekintetében. A Pp. 300. § (1) bekezdése értelmében szakkérdésnek minősült az is, hogy a pannalnak ütközés milyen sérüléssel, illetve annak megjavítása milyen munkálatokkal járt.

[54] A szakértő a rendelkezésre álló dokumentáció, továbbá a busz típusának tanulmányozását követően egyértelmű és világos választ adott a fizetési felszólításban megjelölt összeg indokoltságával kapcsolatos kérdésekre és arra is, hogy az alperes által megjelölt és elvégzett munkálatok összefüggésben álltak a 2021. március 9-én bekövetkezett

sérüléssel, amit nemcsak a becsatolt fényképfelvételek, hanem a szervízben munkát végző munkavállalók tanúvallomása is alátámasztott.

[55] Abból, hogy a fizetési felszólításban a jobb hátsó, alsó saroklemez lett megjelölve, nem következett, hogy a konkrét sérüléssel összefüggő további javítási költség, mint kárigény nem volt érvényesíthető. A szakértő a tanúk vallomásával egyezően határozta meg, hogy a saroklemez megbontásához a felerősítési ponthoz való hozzáférés érdekében a vészhárítót le kellett szerelni. Az elemek megbontása után látható volt a hátsó vészhárító sarok mögött lévő tartóelem rongálódása is, amit a perben a tanúk vallomása alátámasztott. A műanyag elemek tudnak deformálódni úgy, hogy eredeti alakjukat visszanyerik, de a mögötte lévő fémkeret erre nem képes. A fényezési tevékenység is indokolt volt a saroklemez javítás, továbbá a díszszegély és a vészhárító felerősítés javítását követően. A jobb hátsó, alsó saroklemez javítása a díszszegély és a vészhárító javítása véleményezhető módon megtörtént. A saroklemez az elszámolásokon azért nem szerepelt, mert a megrendelt elem nem volt beépíthető, a sérült karosszériaelemet javították és azt helyezték vissza, a lökhárító korábbi nevén hátfalburkolatként van feltüntetve.

[56] A felperes álláspontjával ellentétben nem lehetett olyan következtetést levonni a fényképek alapján, hogy nem volt sérülés a gépjármű hátsó oldalán, hiszen a szakértő a szakvéleményben megjelölte azokat a fényképfelvételeket, amelyek a balesettel érintett járműre vonatkoztak és a sérülés tényét támasztották alá. Utóbb a perben a felperes sem tette kétségessé, hogy az alperes által becsatolt valamennyi fényképfelvétel a fizetési felszólítással érintett gépjárműről készült. Ezeken pedig egyértelműen látható volt a sérülés, vagyis a jobb hátsó, alsó saroklemez rongálódása.

[57] Az elsőfokú bíróság a szakértői vélemény alapulvételével helyesen foglalt állást a kár mértéke vonatkozásában is. A szakértői megállapította, hogy a javítás végösszege nem tekinthető műszakilag eltúlzottnak, miután a típus javítását összehasonlító kalkulációval vizsgálta, továbbá azt is rögzítette, hogy ez esetben alapvetően a végösszeg nagyságrendje lehet értékelhető.

[58] A felperes a fellebbezésében részletesen hivatkozott az alperes szerelőműhelyében a 2021. július 27-én történteke. Ezzel kapcsolatos állításai azonban szintén nem nyertek bizonyítást. A tanúk a felperes nyilatkozataival ellentétes vallomást tettek, miután az elsőfokú bíróság a Pp. 292. § (3) bekezdése alapján a hamis tanúzás törvényi következményére figyelmeztette őket és a Pp. 294. § (4) bekezdése szerint érdektelennek vallották magukat. Mindezek alapján a tanúvallomásuk bizonyítékként történő értékelésének nem volt akadálya.

[59] A felperes a fellebbezésében az ügyben eljáró bíró elfogultságával kapcsolatos előadást is tett. A Balassagyarmati Törvényszék másik tanácsa az 1.Mpk.75.004/2023/2. sorszámú végzésében elbírálta a felperes elfogultsági kifogását és az ügyben eljáró bíró

kizárását elutasította. A fellebbezésre reagálva a másodfokú bíróság hangsúlyozza az a körülmény, hogy az ügyben eljáró bíróság valamelyik fél bizonyítékait nem fogadja el, vagy azokat nem a fél által elvárt módon értékeli, nem eredményez elfogultságot. Az elsőfokú bíróság az ügy elbírálása során valamennyi releváns nyilatkozatot és bizonyítékot értékelt és ezzel kapcsolatban a Pp. 346. § (5) bekezdése szerinti indokolási kötelezettségének is eleget tett.

[60] Mindezek alapján az ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét a Polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 383. § (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

Záró rendelkezések

[61] A felperes fellebbezése alaptalan volt, ezért az alperes megalapozottan terjesztette elő a Pp. 83. § (1) bekezdése alapján a másodfokú eljárással összefüggő perköltségét. Az alperes 18.000 forintban számította fel a másodfokú perköltséget. A másodfokú bíróság a bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségekről szóló 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (5) és (6) bekezdése alapján indokoltnak találta az összeg mérséklését, figyelemmel arra, hogy az újabb fellebbezési eljárásban kifejtett képviseleti munkával – az elsőfokú perköltségre is figyelemmel – alacsonyabb összeget talált arányban állónak.

[62] Jelen fellebbezési eljárás a megismételt eljárásra tekintettel, az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény (a továbbiakban: Itv.) 51. § (1) bekezdése alapján illetékmentes volt.

Budapest, 2024. február 8.

dr. Orosz Andrea s.k.

dr. Laczó Adrienn Lilla s.k.

dr. Szalai Beatrix s.k.

a tanács elnöke

előadó bíró

bíró