



Fővárosi Ítéltábla

mint másodfokú bíróság

1.Mf.31.105/2024/6.

A Fővárosi Ítéltábla mint másodfokú bíróság dr. Buzma Sándor László egyéni ügyvéd (Cím8) által képviselt **felperes1** (Cím2) **felperesnek** a dr. Réti István egyéni ügyvéd (cím9) által képviselt **Alperes1** (cím1) **alperes** ellen kártérítés iránt indított perében a Budapest Környéki Törvényszék 22.M.70.178/2022/49. számú ítélete ellen az alperes által 50. sorszámon előterjesztett fellebbezés folytán meghozta az alábbi

í t é l e t e t:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét a per főtárgya tekintetében helybenhagyja, a késedelmi kamat tekintetében megváltoztatja és annak kezdő időpontját 2023. november 20. napjával állapítja meg, egyebekben a késedelmi kamatkövetelést elutasítja.

Kötelezi az alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg a felperesnek 44.000 (negyvennégyezer) forint másodfokú perköltséget.

A le nem rótt 140.825 (száznegyvenezer-nyolcszázhuszonöt) forint fellebbezési illetéket a Magyar Állam viseli.

Az ítélet ellen nincs helye fellebbezésnek.

I n d o k o l á s

Ítéleti tényállás

[1] Az elsőfokú bíróság által megállapított ítéleti tényállás szerint az alperes egyszerűsített foglalkoztatás keretében futárként dolgozott a felperes részére, melynek során különböző (gépkocsi típus1, gépkocsi típus2, gépkocsi típus3) típusú gépkocsikkal szállította az alperes által gyártott termékeket a megrendelőknek. Az alperes 2020. december 8-án az forgalmi rendszámú gépkocsi típus3 típusú tehergépjárművel közlekedett helyen az utca irányába, amikor beszorult az ott található vasúti aluljáróba, kihajtani csak azt követően tudott, hogy engedtek a keréknymásból. A beszorulás során a jármű karosszériájának teteje megsérült.

[2] A felperesi cég munkavállalója 2021. április 20-án arról tájékoztatta az alperest, hogy 2021. május 3-án kerül sor az autó javítására, a lakatos által adott szóbeli árajánlat szerint a javítás munkadíja, valamint a rozsdá eltávolítása és a fényezés összesen 100.000,- Ft-ba fog kerülni.

[3] A felperes 2021. május 21-én írásos árajánlatot kért a tető javítására, majd 2021. július 20-án ügyvédi felszólító levelet küldött az alperesnek a javítási kalkulációban szereplő 2.684.990,- Ft megfizetése iránt.

[4] A gépjármű karosszériájának megjavítására a mai napig nem került sor, a gépjármű javítási költsége 2023. november 20-án az avulások figyelembevételével bruttó 1.760.317,- Ft volt.

Kereset és ellenkérelem

[5] A felperes 2022. április 13-án fizetési meghagyás útján kérte az alperes kötelezését 2.684.990,- Ft kártérítés megfizetésére. A felperes a perré alakult eljárásban, módosított keresetében 1.760.317,- forint és kamatai megfizetésére kérte kötelezni az alperest. Hivatkozásképpen előadta, hogy az alperesnek munkavégzése során a KRESZ szabályait be kellett tartania, tehát indulás előtt át kellett vizsgálnia a gépjármű lényeges paramétereit, amelybe annak magasság ellenőrzése is beletartozott. Az alperes futárként ismerte a pontos kiszállítási címeket, így lehetősége volt megfelelő útvonalat megválasztani, amellyel biztonsággal lehetett a terméket kézbesíteni. Mindezek ellenére nem vette figyelembe a magasságkorlátozást jelző táblát, illetve a felüljárón lévő magasságkorlátozást jelző figyelemfelhívó festést sem, holott azt már távolról észre lehetett venni. Az alperes súlyos gondatlanul járt el, így a teljes kár megfizetésére köteles.

[6] Az alperes ellenkérelme a kereset elutasítására irányult. Hivatkozásképpen előadta, hogy a káresemény helyszínén a magasságkorlátozó tábla annak megrongálódása miatt nem volt olvasható, másrészt takarásban volt, ezért a kár bekövetkezése számára nem felróható. Legfeljebb gondatlanul járt el. A felperes nem tett eleget a kárenyhítési kötelezettségének, mivel a gépjármű javítására a mai napig nem került sor, ezért további

korrodálásnak, állagromlásnak volt kitéve az autó. Az ezzel okozati összefüggésben keletkezett további károkért az alperes nem tartozik felelősséggel. A felperes nem jogosult a gépkocsiban keletkezett kár érvényesítésére, mivel annak sem nem tulajdonosa, sem nem üzemben tartója.

Az elsőfokú bíróság döntése

[7] Az elsőfokú bíróság a módosított keresetnek megfelelően kötelezte az alperest 1.760.317.- forint kártérítés és 2020. december 9-től járó késedelmi kamatai megfizetésére.

[8] A határozat indokolása szerint a munkajogi igény érvényesítése szempontjából nincs jelentősége, hogy a munkaeszköz a munkáltató tulajdonát képezi, vagy az más jogcímen van a birtokában és használatában (pl. bérlet). Így az a körülmény, hogy a perbeli gépjármű tulajdonosa nem a felperesi társaság, hanem egy magánszemély, nem jelenti azt, hogy a felperesi munkáltató ne léphetne fel az általa munkavégzéshez használt gépjárműben keletkezett kár megtérítése iránt a munkavállalóval szemben.

[9] Az elsőfokú bíróság által beszerzett igazságügyi műszaki szakértői vélemény megállapítása szerint a tetőn lévő kárkép egyöntetű, az egyértelműen azonosítható az alperes által sem vitatott 2020. december 8-i káreseménnyel. A bíróság a szakvélemény alapján azt állapította meg, hogy a 2020. december 8-i a káreseménnyel összefüggésben a gépjármű tetejének első, az utastér feletti része kis mértékben horpadt, horzsolts, annak javítása és fényezése szükséges. A tető raktér felőli része deformálódott, cseréje szükséges. A tető raktér felőli részének hátulja deformált, javítása és fényezése szükséges. A raktér két utolsó tetőmerevítő bordája kis mértékben deformálódott, javítása szükséges. A tető sérülése a gyári technológia szerint a tető középső részének cseréjével, valamint az első és hátsó rész egyengetésével javítható, majd a teljes tető fényezése szükséges. A szakvélemény megállapítása szerint a sérülések javítási költsége a felperes által beszerzett 2021. májusi kalkuláció idején 1.586.149.- forint, illetve az avulás figyelembevételével 1.337.902.- forint volt, a jelenlegi ár és értékviszonyok alapján 2.086.461.- forint, illetve az avulás figyelembevételével 1.760.317.- forint. A szakértő és a gépkocsi szerviz által adott javítási kalkuláció közötti különbséget a szakértő azzal magyarázta, hogy a tetőlemez utastér felőli részére a Kft. cserét írt elő, a szakvélemény azonban elegendőnek tartotta annak javítását.

[10] Az elsőfokú bíróság rámutatott, kétségtelen, hogy a gépjármű javítására a felperes részéről a mai napig nem került sor, azonban a javítási költségek növekedését a szakértői vélemény alapján nem a késedelemből adódó korrózió, hanem a gazdasági változások indokolták. Tekintettel arra, hogy a sérült alkatrészeket cserélni kell, ezért nincs olyan költség, amely a felperes kárenyhítési kötelezettsége megsértésével lenne összefüggésbe hozható. A károsult nem köteles a saját költségén megelőlegezni a javítási költségeket, ezért e körben felperesi felróható magatartás a felperes vonatkozásában nem volt megállapítható.

[11] Ezt követően az elsőfokú bíróság vizsgálta, hogy az alperest a bekövetkezett kárért gondatlanság vagy súlyos gondatlanság terheli. A felperes által csatolt google maps felvétel és az alperes által 2020. december 8-án készült fotó alapján megállapítható, hogy az alperes abból az irányból közelítette meg az aluljárót, ahol egy felfestéssel ellátott fémkapu és magasságkorlátozó tábla is jelzi a 2 méteres magasságot. Az alperes semmivel sem bizonyította azon hivatkozását, hogy a magasságkorlátozást jelző tábla a káresemény napján részben takarásban, részben megrongált állapotban lett volna. Előadása szerint a felfestést látta, de úgy ítélte meg, hogy befér az autó. Az alperes tehát előre látta a kár bekövetkezésének lehetőségét, de bízott annak elmaradásában. Kétségtelen, hogy az alperes nem volt tisztában az általa vezetett gépjármű pontos magasságával, és a bíróság álláspontja szerint ez a KRESZ alapján az nem is volt kötelezettsége, az alperesnek az indulás előtt nem kell meggyőződnie arról, hogy a gépkocsi milyen magas. Ugyanakkor az alperes előadása szerint a káresemény napján nem első alkalommal vezette a perbeli gépkocsit és azzal is tisztában volt, hogy az általa korábban vezetett autókhoz képest az nagyobb és magasabb. A fentiek alapján az alperesnek fokozott óvatossággal kellett volna megközelíteni az aluljárót, ezzel szemben súlyosan gondatlanul járt el, amikor úgy hajtott be az aluljáróba, hogy nem győződött meg arról, hogy azon biztonságosan keresztül tud hajtani. Az alperesnek lehetősége lett volna arra is, hogy a behajtás előtt megáll és egy pillanatra kiszáll a gépjárműből, annak érdekében, hogy felmérje a biztonságos áthaladás lehetőségét. Mindezek alapján az alperes súlyosan gondatlanul járt el, amikor a perbeli gépjárművel kellő körültekintés nélkül behajtott a 2 méteres magasságkorlátozást jelző tábla és felfestés ellenére az aluljáróba. Ezért az elsőfokú bíróság az alperest a teljes javítási költség megfizetésére kötelezte.

[12] Az elsőfokú bíróság mellőzte a Nemzeti Közlekedési Hatóság megkeresését arra nézve, hogy a perbeli gépjármű a tartós szerkezeti, illetve tetőkarosszériát érintő sérülésre kaphatott volna-e műszaki engedélyt 2022. október 8-án. A tetősérülés bekövetkezését az alperes sem vitatta, annak mértéke, jellege a szakértői vélemény alapján megállapítható volt. Önmagában az érvényes műszaki megléte nem zárja ki a sérülés bekövetkezését. Ezen túlmenően a szakértői vélemény szerint a műszaki vizsga során nem kötelező fényképet készíteni a gépjármű tetejéről, valamint a perbeli káresemény során keletkezett károk kijavítása nélkül is sikeres műszaki vizsgát tehetett a gépjármű a hatályos jogszabályok szerint, mivel a sérülések nem befolyásolják a közlekedésben való biztonságos részvételt. A sérült részekben való korrózió kizárólag felületi hibát okoz, szerkezetit nem. Az elsőfokú bíróság mellőzte az igazságügyi műszaki szakértői vélemény kiegészítését is, mert annak, hogy mennyi a gépjármű jelenlegi és a káreseménykori forgalmi értéke, illetve gazdaságosan javítható-e, a per eldöntése szempontjából nem volt jelentősége.

Fellebbezés és fellebbezési ellenkérelem

[13] Az ítélet ellen az alperes terjesztett elő fellebbezést, kérve az elsőfokú bíróság ítéletének megváltoztatását és a kereset elutasítását, másodlagosan az elsőfokú bíróság ítéletének hatályon kívül helyezését és az elsőfokú bíróság utasítását új eljárásra és új határozat hozatalára, harmadlagosan kérte a kártérítés mértékének leszállítását négy havi

távolléti díj összegére, 96.180.- forintra. Hivatkozásképpen előadta, hogy az elsőfokú bíróság több eljárási szabályt sértett az elsőfokú eljárás során, okszerűtlenül mérlegelte a rendelkezésre álló bizonyítékokat és azokból részben helytelen következtetést vont le.

[14] Az elsőfokú ítélet helytállóan állapította meg, hogy az alperes több különböző tehergépkocsit vezetett, az ítéleti tényállásban rögzített gépkocsik közül a gépkocsi típus1 és a gépkocsi típus2 típusú kisebb méretű furgonok voltak, amelyek magassága azonos egy közepkategóriás személygépkocsival. A perbeli esetben vezetett gépkocsi típus3 típusú tehergépkocsi egy klasszikus kistehergépkocsi, melynek magassága meghaladja egy átlagos személygépkocsi magasságát. A felperes soha sem adott az alperes részére külön tájékoztatást a perbeli tehergépkocsi magasságáról és az ítélet ugyan nagyvonalúan csak azt rögzíti, hogy azt az alperes nem első alkalommal vezette, azonban az alperes úgy fogalmazott a személyes meghallgatása során, hogy a káresemény előtt „és nem aznap” legfeljebb egy vagy két alkalommal vezette ezt a járművet. Ez azt jelenti, hogy az alperesnek ennek vezetésében nem volt nagy rutinja. Ez az ítéletben rögzített súlyos gondatlan magatartást cáfolja.

[15] Az elsőfokú ítélet helyesen állapította meg, hogy a felperes 2021. áprilisában 100.000.- forint javítási díjról kapott árajánlatot és ezt közölte az alperessel, ennek megtérítését is kérte. Miután ettől azonban elzárkózott az alperes, a felperes a gépkocsit elszállította a Kft-hez, ahol egy túlárzott és okszerűtlen árajánlatot kapott. Ennek az árajánlatnak a beszerzésekor azonban rögzítették a jármű kilométeróra állását, amely kiindulópont volt annak megítélésére, hogy a felperes a káreseményt követően egészen a 2023. novemberi szakértői szemléig közel 100.000 kilométert tett meg a gépkocsival. A felperes a káresemény bekövetkezésekor nem dokumentálta le jegyzőkönyvbe fotóval vagy más módon a gépkocsi sérüléseit, ezért a később előadott súlyosabb károk keletkezésének ideje és módja nem bizonyított. A szemlekorai károk keletkezésének idejére és helyére kétséget kizáró módon az igazságügyi szakértő sem tudott nyilatkozni.

[16] A perben kirendelt igazságügyi szakértő által elvégzett szemle alkalmával rögzített kilométerállás és a perbeli káreseményt követő négy hónap elteltével a Kft-nél felvett kilométeróra állás különbsége alapján megállapítható, hogy a felperes legalább 100.000 kilométert tett meg minden gond nélkül a perbeli gépkocsival úgy, hogy az alperes által okozott sérülést nem javította ki. A szakértő megállapította azt is, hogy a felperes a műszaki vizsga alkalmával úgy vitte el a gépkocsit a vizsgáló állomásra, hogy azon a sérülés fennállt és szándékosan úgy fényképezték az autót, hogy az ne látszódjon a műszaki vizsgaállomáson rögzített fényképfelvételeken. A szakértő megállapította, hogy a perbeli gépkocsi a szemle alkalmával olyan elhanyagolt állapotban volt, amely következtében gyakorlatilag közúti közlekedésre alkalmatlan volt. A gépjármű szinte minden külső burkoló eleme sérült, a teherviselő elemei súlyosan korrodáltak, amelyek a perbeli balesettől függetlenek. Megnézésük esetén a gépjármű nem tehetne sikeres műszaki vizsgát. A szakértő a szakvélemény 7. pontja 3. alpontjában rögzítette, hogy a járművön lévő sérülések, azoknak a 2020. december 8-i esettel kapcsolatos keletkezése szakértői módszerekkel nem igazolható. Így a felperes e körben nem bizonyította azt, hogy a fennálló sérülések a perbeli balesettel kapcsolatban keletkeztek.

[17] A felperes nem volt sohasem tulajdonosa a perbeli gépkocsinak, így olyan kárt kíván az alperessel szemben érvényesíteni, amely őt ténylegesen sohasem érte. A felperes a gépjármű használati szerződés elnevezésű okirattal kívánta bizonyítani, hogy ő jogosult a kár érvényesítésére. E szerint a felperes az általa bérelt járművet saját költségén köteles karbantartani és a hibáknak a kijavításáról gondoskodni. Ezzel szemben a felperes a mai napig sérült állapotban használja a járművet, semmilyen karbantartásról vagy javításról nem gondoskodott. Amennyiben valakit kár ért, az nem a felperes, hanem a gépjármű tényleges tulajdonosa, az egyéni vállalkozó, aki a gépjárműhasználati szerződést bérbeadóként aláírta. A felperes csak akkor érvényesíthetné vagyoni kárát, ha eleget tett volna a használatra jogosító szerződés alapján a gépkocsi kijavítására vonatkozó kötelezettségének.

[18] A felperest a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 6:522. § (2) bekezdés a) és b) pontja szerinti kár nem érte. A c) pont körében pedig bizonyítási indítványt terjesztett elő az alperes az igazságügyi szakértői vélemény kiegészítésére, mivel a jármű felperes saját felróható magatartása miatt javíthatatlan. Az elsőfokú bíróság azonban nem adta indokát annak, hogy miért mellőzte a szakértői vélemény kiegészítését. Amennyiben az elsőfokú bíróság helyt adott volna az alperes bizonyítási indítványának, akkor bizonyíthatta volna annak tényét, hogy a gépkocsi teljesen értéktelen és használhatatlan, tulajdonképpen egy roncs, amelyik közúti közlekedésre is alkalmatlan, ennek oka pedig nem a perbeli baleset, hanem annak általános elhanyagolt állapota. Így egyértelmű lett volna, hogy még megfelelő jogalap esetén sincs helye semmilyen kártérítésnek hiszen a felperest (és nem a tulajdonost) nem érte kár a baleset miatt. Az elsőfokú bíróság azonban elzárta az alperest ennek bizonyításától.

[19] A módosított kereset összecszerűsége sem állja meg a helyét a szakvélemény alapján, mivel a szakértő szerint a káresemény időszakában a javítási költség mindössze 1.337.902.- forint volt. A felperesnek lett volna lehetősége akár ebben az időszakban is megjavíttatni a járművet. Az a körülmény, hogy a felperes késlekedik az egyébként alaptalan igényének érvényesítésével, további költségként nem érvényesíthető.

[20] A gondatlanság két formája ismert: a súlyos gondatlanság, ami azt jelenti, hogy a munkavállaló a kár bekövetkezésének lehetőségét látja, de bízik annak elmaradásában, a másik az úgynevezett negligencia vagy hanyag gondatlanság, amely akkor állapítható meg, ha a munkavállaló azért nem látta előre a kár bekövetkezésének lehetőségét, mert az adott helyzetben elvárható gondosságot elmulasztja. A súlyos gondatlanság jelen esetben kizárt, mert az alperes nem látta és nem is láthatta előre a kár bekövetkezésének lehetőségét, a perbeli baleset kapcsán tehát legfeljebb hanyag gondatlanság állapítható meg, mely a gondatlanság enyhébb formája. Azon okból, hogy az útburkolati felfestés látható volt, nem következik, hogy az alperes látta a kár bekövetkezésének lehetőségét és bízott annak elmaradásában. Ez legfeljebb akkor lenne megállapítható, ha az alperes tudomással bírt volna arról, hogy az általa vezetett gépjármű milyen magas és ehhez képest az útburkolati felfestésen látszó méretet meghaladja. Mivel a perben kétségtelen bizonyítást nyert, hogy sem a felperes nem tájékoztatta az alperest a jármű magasságáról, sem az alperes nem bírt

tudomással arról, mivel a járművet korábban nem vezette hosszú távon, ezért nem állapítható meg, hogy tisztában lett volna a jármű magasságával.

[21] Tévedett az elsőfokú bíróság ítéletében, amikor megállapította, hogy a káresemény napján az alperes nem első alkalommal vezette a perbeli gépkocsit, illetőleg az alperes nem állította, hogy a káresemény napján az alperes ezt a gépkocsit első alkalommal vezette egészen a beszorulásig.

[22] Önmagában egy enyhébb kimenetelű, személyi sérüléssel nem járó közúti baleset okozása, ahol ráadásul az alperes által vezetett gépkocsin kívül semmi más nem sérült meg, nem alapozhatja meg a súlyos gondatlanság megállapítását. Általában is elmondható, hogy a közúti közlekedési szabályok enyhébb megsértése a munkavállaló által, nem adhat alapot a súlyos gondatlan felelősség megállapítására. A gépjárművet az alperes nem ittasan, nem bódult állapotban, nem a sebességet jelentősen túllépve, az elsőbbségi szabályok betartásával vezette. Hivatkozott a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs. tv.) 224. §-ára és arra, hogy ez alapján a közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése történt, amikor a táblával jelzett behajtási korlátozást figyelmen kívül hagyta. A szabálysértési törvény 217-222. §-ában foglalt tényállások a súlyosabb formái a közlekedési szabályok megszegésének, ilyen azonban a perbeli esetben nem történt. Az álláspontját alátámasztja az Mt.-hez fűzött kommentár is, amely szerint általánosságban a bírói gyakorlat a súlyos gondatlanság fogalmát úgy határozza meg, hogy az abban az esetben állapítható meg, ha a munkavállaló feltűnő közömbösséggel járt el, különösen a magatartás egyben gondatlan bűncselekménynek is minősül, vagy ha alapvető foglalkozási vagy szakmai szabályt, protokollt sért, vagy figyelmeztetés ellenére szegi meg a munkaviszonyból eredő kötelezettségét. A súlyos gondatlanság megállapításánál az eset összes körülményét értékelni kell. Ebből a szempontból is jelentősége lehet annak, hogy a munkáltató mennyiben biztosította a munkavégzés feltételeit, ideértve az alkalmazandó szabályokra való kitanítást, illetve a szabályok megtartásának ellenőrzését is. Lényeges lehet annak vizsgálata is, hogy a munkáltató megadta-e a kárveszély fennállására vonatkozó megfelelő tájékoztatást. Figyelemmel kell e körben lenni arra is, hogy az alperes nem hivatásos gépkocsivezetőként, hanem egyetemi tanulmányai mellett, alkalmi jelleggel dolgozott a felperesnek, akitől munkaköri leírást, munkavédelmi oktatást, külön figyelemfelhívást a gépkocsira sohasem kapott, továbbá havi átlagbére 24.045.- forint volt.

[23] A felperes fellebbezési ellenkérelme az elsőfokú bíróság ítéletének helybenhagyására irányult. Hivatkozásképpen előadta, hogy az elsőfokú bíróság ítélete érdemben helyes. Észrevételezte, hogy az alperes a fellebbezésében is ellentmondásosan nyilatkozik, mert egyrészt előadja, hogy a perben érintett gépjárművet a káresemény előtt egy vagy két alkalommal vezette és abban nem volt rutinja, de később már úgy nyilatkozik, hogy a gépkocsit első alkalommal vezette a beszorulásig. Az alperes nyilatkozatai a jóhiszeműség és tisztesség elvét is sértik.

[24] A szakértői vélemény 14. oldalának 9. pontja is tartalmazza, hogy a Kft. által adott kalkulációnak minden tétele összefüggésbe hozható a 2020. december 8-i káreseménnyel, és a szakértő saját javítási kalkulációja és a Kft. árajánlata közötti különbség az egyes alkatrészek javítási módjában van. A felperes ennek megfelelően a keresetét leszállította. Az alperes a szakértői véleményben foglaltak szándékosan téves értelmezésével kívánja azt sugalmazni, hogy a 2020. december 8-i károkozás és a kár kialakulása nem állapítható meg, miközben a szakértői vélemény több alkalommal is kitér a károkozás tényszerűségére. A szakértői vélemény 7. pont 2. alpontja is tartalmazza, hogy a kárkép egyöntetű, az egyértelműen azonosítható a kirendelésben leírt káreseménnyel.

[25] Helyesen állapította meg az elsőfokú bíróság, hogy a per eldöntése szempontjából nem volt jelentősége annak, hogy mennyi a gépjármű jelenlegi és káreseménykori forgalmi értéke, illetve, hogy az gazdaságosan javítható-e vagy sem. A szakértő egyáltalán nem állapította meg az alperes által előadottakat, tehát, hogy közlekedésre alkalmatlan lenne a gépjármű. Annak sem lenne jelentősége, ha jelenleg tényleg alkalmatlan volna a forgalomra a gépjármű, mert a károkozáskori állapota figyelembe veendő és az alperes nem vitatta, hogy a károkozáskor a gépjármű használható állapotban volt.

[26] Az alperes saját állítása szerint a magasságkorlátozó felfestést látta, de úgy ítélte meg, hogy befér az autó. Az alperes tehát előre látta a kár bekövetkezésének lehetőségét, de bízott annak elmaradásában, mely a súlyos gondatlanság tankönyvi példája. A felperes nem ért egyet maradéktalanul az elsőfokú ítélet indokolásával, mert álláspontja szerint az alperesnek ismernie kellett a gépjármű magasságát. Ezt az elsőfokú eljárásban a felperes levezette: a felperes utalt a tapasztalati tényezőre, mely szerint az alperes nem csukott szemmel szállt be az autóba, így látnia kellett a gépjármű magasságát, továbbá futárként a gépjárműbe ki és be kellett pakolnia az árut, amely során tapasztalnia kellett az autó magassági paramétereit, amelyet viszonyítani tudott a saját magasságához mérten. Másrészt az alperes úgy nyilatkozott a 29. sorszámú jegyzőkönyvben, hogy az autó tetején van még egy bizonyos magasság, ami a vezetőülésből nem látszik, ez is arra utal, hogy az alperes az autóban ülve tapasztalta, hogy a jármű rendelkezik egy magassággal az autó tetején. Ha ezt az alperes meg tudta állapítani az autóban ülve, akkor ez azt jelenti, hogy kívülről, beszállás előtt kellett látnia. Az alperes úgy is nyilatkozott, hogy az általa vezetett egyéb autók jóval kisebb méretűek voltak, egyrészt alacsonyabbak, másrészt rövidebbek. Az alperes ezen nyilatkozata arra utal, hogy meg tudta állapítani azt, hogy a perben érintett gépjármű jóval nagyobb volt, mint a korábban általa használt gépjárművek. Az alperesi nyilatkozat tehát súlytalan abból a megközelítésből, hogy az alperes nem ismerte az autó méreteit. Úgy is nyilatkozott továbbá az alperes, hogy saját maga tapasztalta, hogy az oldalsó ajtó nem záródik megfelelően, arra nem emlékezett, hogy ezt jelezte-e neki a felperes, de december 8-án a beszorulás előtt konkrétan történt olyan, hogy nem lehetett rendesen visszazárni. Ez azt igazolja, hogy az alperes ismerte, használta korábban már az autót, ismeretlen kocsival egyébként meg még óvatosabban kellett volna közlekednie. A gépjárművezetés fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősül, amely veszélyes üzemi felelősséget alapoz meg a gépjárművezetővel szemben, amely alól szűk esetben van csak mentesülési lehetőség. Az alperes rendelkezett a munkavégzéshez szükséges B kategóriás gépjárművezetői engedéllyel, a gépjárművet forgalomban használta, így azon hibák, amiket a vezetés során vétett, megalapozzák a felelősségét.

[27] Előadta, hogy az alperes a fellebbezésében olyan jogszabályi rendelkezésekre hivatkozott, így a KRESZ megjelölt szakaszaira, illetőleg a Szabs. tv-re, amelyekre az elsőfokú eljárásban nem hivatkozott, így azok új tényállásnak tekintendők. Súlytalan azon alperesi előadás, hogy nem számít hivatásos gépkocsivezetőnek. Az alperes egy olyan munkára jelentkezett, ahol tudta, hogy gépjárművet kell vezetnie a forgalomban. A 29. sorszámú jegyzőkönyvben úgy nyilatkozott, hogy 2016. augusztus és 2020. december között 80-100.000 kilométert vezetett, tehát gyakorlatlan vezetőnek nem lehetett tekinteni.

A másodfokú bíróság döntése és annak jogi indokai

[28] A fellebbezés nagyjából – a késedelmi kamat kezdő időpontja kivételével – megalapozatlan.

[29] A másodfokú bíróság megállapította, hogy az elsőfokú bíróság a szükséges, egyben elégséges bizonyítást lefolytatta, az alapján helyesen állapította meg a tényállást és a megfelelő jogszabályi rendelkezések helytálló alkalmazásával érdemben helyes ítéletet hozott, melyet a másodfokú bíróság a per főtárgya tekintetében a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 383.§ (2) bekezdése alapján helybenhagyott, a késedelmi kamat kezdő időpontja tekintetében megváltoztatott.

[30] Az alperes fellebbezésében alaptalanul kifogásolta a bizonyítás eredményének mérlegelését. Az elsőfokú bíróság a Pp. 279. § (1) bekezdése alapján eljárva a tényállást a felek előadásának és a bizonyítási eljárás során felmerült bizonyítékoknak az egybevetése alapján állapította meg, a bizonyítékokat a maguk összességében értékelte és a meggyőződése szerint bírálta el. A bizonyítékok összességében történő mérlegelése során arra kell elsősorban figyelemmel lenni, hogy a bizonyítékok jelentős többsége koherensen illeszkedik-e egymáshoz és alátámasztja-e az ítéletben megfogalmazott tényállításokat. Ennek a követelménynek az elsőfokú bíróság ítélete egyértelműen megfelelt. Nem volt fellelhető olyan iratellenes, logikátlan, kirívó okszerűtlen megállapítás, amely a másodfokú bíróság számára a bizonyítékok felülmérlegelését szükségessé tette volna.

[31] Megalapozatlanul hivatkozott az alperes a felperes tapasztalatlanságára és arra, hogy nem ismerte az általa vezetett gépjárművet, bár ez utóbbi tekintetében a felperes maga is ellentmondásos nyilatkozatokat tartalmaz. A bizonyítási eljárás során a felek egyezően adták elő, hogy az alperes 2019. és 2020. évben is vezette a felperes gépkocsijait futárként heti két-háromszori gyakorisággal (29. számú jegyzőkönyv). Emellett az alperesnek 2016. augusztus 30. óta van jogosítványa, 2020. decemberében történt a baleset.

[32] Az alperes a 29. sorszámú jegyzőkönyvben úgy nyilatkozott, hogy a perbeli gépkocsi típus3 gépjárművet a káresemény előtt egy vagy két alkalommal vezette. Előadta továbbá, hogy „nem voltam tisztában a gépkocsi magasságával”. A másodfokú bíróság ez utóbbi alperesi nyilatkozattal kapcsolatban hangsúlyozza, hogy a gépjármű paramétereinek ismerete a gépkocsivezetés alapvető előfeltétele, enélkül a közúti forgalomban nem lehet részt venni. A gépjármű méreteit nem pontos számadatokkal, de ismerni szükséges ahhoz, hogy az alapvető műveleteket (haladás, parkolás, kanyarodás, tolatás) végre lehessen hajtani. Amennyiben a gépjárművezető nem ismeri a gépjármű méreteit, például mert az új, akkor fokozott óvatossággal és körültekintéssel kell vezetni. A másodfokú bíróság szerint a felperesi munkáltatónak nincs olyan kötelessége, hogy munkavédelmi oktatás keretében kioktassa a gépkocsivezetőt az általa vezetett gépjármű méreteiről, a jármű műszaki paramétereit, hosszúságát, szélességét, magasságát a gépkocsivezetői feladatokat ellátó alperesnek tudnia kellett, anélkül a járművet nem tudta vezetni. Egyébiránt a rakomány súlya miatt a jármű magassága változik. A munkavédelmi oktatás a munkakör ellátáshoz szükséges alapvető szakmai, hivatásbeli szabályokra nem terjed ki, így a KRESZ szabályaira sem.

[33] Miután az alperes saját nyilatkozata szerint korábban is vezette a gépjárművet, azt ismerte. Helyesen hivatkozott arra a felperes, hogy az alperes saját nyilatkozatai is – melyek az autó magasságára, más gépkocsikhoz viszonyított méreteire és az ajtajának nem megfelelő működésére vonatkoztak – azt igazolták, hogy a felperes a gépjárművet és annak tulajdonságait, jellemzőit ismerte. Emellett helytálló az a hivatkozás is, hogy az alperes a gépjárműbe beszállt, pakolt, tehát a saját magasságához viszonyítva is meg kellett tudnia állapítani a gépjármű hozzávetőleges magasságát. Pakolás közben ugyanis megtapasztalhatta az autó méreteit, tehát saját magasságát mindenképpen össze tudta vetni a gépjármű magasságával.

[34] Ezen túlmenően az alperes azt állította, hogy a magasságkorlátozó tábla nem látszódott, a felfestést azonban látta, de úgy ítélte meg, hogy befér az autó. Arra nézve, hogy a magasságkorlátozó tábla nem látszódott, arra hivatkozott, hogy 2022-ben, tehát jóval a balesetet követően kiment a helyszínre a tábla minőségének ellenőrzésére. Elismerte azonban, hogy a káreseményt követően nem ment vissza a túloldalra és nem nézte meg, hogy van-e magasságkorlátozó tábla és milyen állapotú, ezért helyesen jutott arra a következtetésre az elsőfokú bíróság, hogy azon állítását, mely szerint a magasságkorlátozó tábla nem látszódott, nem tudta bizonyítani.

[35] A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 3. § (1) bekezdés a)-b)-c) pontjai szerint, aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles a közúti forgalomra, valamint a közútnak és környezetének a védelmére vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket megtartani, a közúti jelzések rendelkezéseinek eleget tenni, úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse. A 14. § f) pontja tartalmazza a magasságkorlátozás elnevezésű táblát (36. ábra), mely szerint a tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelöltnél – rakományával együtt – magasabb járművel közlekedni tilos. A felperes ezt a szabályt szegte meg, amikor az egyértelműen látható figyelmeztető jelzések ellenére behajtott az alagútba, melynek eredményeképpen beszorult és csak a kerekek leengedésével tudott onnan kijönni. Ezeket a szabályokat a felperesnek ismernie kellett, az a munkakör ellátásának feltétele volt.

[36] Alaptalanul hivatkozott az alperes arra, hogy a felperes nem bizonyította, hogy a fennálló sérülések a perbeli balesettel kapcsolatban keletkeztek. A bizonyítékok láncolata ezt egyértelműen alátámasztja: a keresetlevélhez mellékelésre került az alperes által a felperesnek küldött fénykép arról, hogy beszorult, annak időpontja (2020. december 8.) és ténye nem volt vitatott. Ezt kellett összevetni a szakértői véleménnyel: a szakértői vélemény szerint a kárkép egyöntetű, az egyértelműen azonosítható a kirendelésben leírt káreseménnyel, márpedig ennek tényét az alperes sem vitatta. Önmagában az, hogy a szakértői vélemény tartalmazza azt is, hogy a tető sérülése keletkezésének ideje szakértői módszerekkel hitelt érdemlően nem állapítható meg, relevanciával nem bír, miként az sem, hogy a szakértő minden kétséget kizáróan nem tudta megállapítani, hogy a járművön meglévő sérülések a 2020. december 8-i káreseménnyel összefüggésben keletkeztek, ennek megállapítása ugyanis – a bizonyítékok összességében történő okszerű értékelésével – a bíróság feladata. A tető sérülései és a felek által nem vitatott 2020. december 8-i esemény között egyértelműen megállapítható volt az okozati összefüggés. Egyéb adat, ami a károsodást okozta volna, nem állt rendelkezésre és az alperes sem hivatkozott ilyenre.

[37] Önmagában az sem releváns, hogy a felperes nem volt tulajdonosa a perbeli gépkocsinak. A másodfokú bíróság nem értett egyet azzal az elsőfokú bírósági ítéleti megállapítással, hogy a munkajogi igény érvényesítése szempontjából ne lenne jelentősége, hogy a munkaeszköz a munkáltató tulajdonát képezi vagy más jogcímen van a birtokában. Ennek igenis jelentősége van az igényérvényesítés tekintetében, azonban – bár az ítéleti tényállás nem tartalmazza – a felperes becsatolta a 2022. november 23-i iratához a gépjárműhasználati szerződést, ami igazolta, hogy a perbeli időszakban bérelte a gépjárművet és a bérlet időtartama alatt mind a rendeltetészerű használat mellett, mind a rendeltetésellenes vagy szerződésellenes használat következményeként keletkezett károk, hibák kijavításáért felel.

[38] Az Mt. 179. § a kár megtérítésére a 177. §-ban foglalt rendelkezéseket hívja fel, ami pedig a Ptk. 6:518-534. § szabályait rendeli alkalmazni, ezért ez a perbeli jogvitában is irányadó volt. Megalapozatlanul hivatkozott az alperes a Ptk. 6:522. § (2) bekezdés sérelmére. Helytálló az a hivatkozás, hogy a felperest az a) és b) pont szerinti kár nem érte, azonban a c) pont szerint a felperes követelheti a károkozótól a károsultat ért vagyoni hátrányok kiküszöbölésére szükséges költségeket. A bírói gyakorlat szerint a kártérítési felelősség olyan költségekért állhat fent, amelyek okozati összefüggésben vannak a káreseményekkel, márpedig az okozati összefüggést a szakértői vélemény egyértelműen alátámasztotta. Azt kellett továbbá vizsgálni, hogy a felperes által követelt költség valóban a kár kiküszöbölésére alkalmas-e, ezt pedig a szakértői vélemény ugyancsak megállapította. A bírói gyakorlat és a Kúria precedensképes határozata szerint a javítási költség akkor és annak ellenére is követelhető, ha a károsult a per és az ítélelhozatal időpontjában még nem végeztette el a javítást. A kártérítés alapvető funkciója a reparáció, amely teljesen független attól, hogy a károsult egyáltalán volt-e/van-e/lehetett-e abban az anyagi helyzetben, hogy kijavítsa/kijavíttassa a hibát, ezzel megszüntetve vagy csökkentve a kárt (Kúria Pfv.V.20.490/2021/8.).

[39] Helyesen állapította meg az elsőfokú bíróság, hogy – a szakértői vélemény alapján – annak nem volt jelentősége, hogy a felperes a gépkocsit a sérülést követően használta, mert az a kár összegét nem befolyásolta, de annak sem, hogy a szemle alkalmával mennyire volt elhanyagolt állapotban a gépkocsi. Az elsőfokú bíróság helyesen mellőzte a Pp. 276.§ (5) bekezdése alapján az igazságügyi műszaki szakértői vélemény kiegészítését arra nézve, hogy mennyi a gépjármű jelenlegi és káreseménykori forgalmi értéke, a felperes ugyanis nem a Ptk. 6:522. § (2) bekezdés a) pontja szerinti damnum emergens követelte, hanem a vagyoni hátrányok kiküszöböléséhez szükséges költséget. Ugyancsak szükségtelen volt további bizonyítás lefolytatása annak érdekében, hogy a gépkocsi gazdaságosan javítható-e. Az alperes fellebbezésében valótlanul állítja, hogy a felperest nem érte kár, ez ugyanis a Ptk. 6:522. § (2) bekezdés c) pontjával ellentétes.

[40] A perben nem volt vitatott, hogy 2020. decemberétől a felperes nem javította meg a gépkocsit, a szakértő szerint a káresemény időszakában a javítási költség mindössze 1.337.902.- forint volt. A felperes a gépkocsit a balesetet követően is rendszeresen használta, azonban a szakértő megállapította, hogy a perbeli káreseményt követően a károk részleges vagy teljes kijavítása nélkül a gépjármű sikeres műszaki vizsgát tehetett, mivel a sérülések nem befolyásolják a közlekedésben való biztonságos részvételét. A felperes az alperessel időben felvette a kapcsolatot a kárösszeg megfizetése végett. Helytállóan állapította meg az elsőfokú bíróság, hogy a károsult nem köteles a saját költségén megelőlegezni a javítási költségeket. Továbbá a szakértő megállapította, hogy a korróziómentesítés külön költséggel nem jár, mivel a korrodálódott alkatrészek cseréje szükséges, így az időmúlásnak sem volt jelentősége. Ezért helyesen jutott arra a következtetésre az elsőfokú bíróság, hogy felperesi felróható magatartás, a kárenyhítési kötelezettség megsértése nem állapítható meg. A további szükséges javítások pedig jelen pernek nem képezték tárgyát.

[41] A javítási költségek növekedését a szakértői vélemény alapján nem a késedelemből adódó korrózió, hanem a gazdasági változások indokolták, mely a késedelmi kamatfizetés tekintetében is jelentkezik. Annyiban azonban alapos az alperes összezszerűségi kifogása, hogy az elsőfokú bíróság azonban a szakértői vélemény elkészültekor irányadó ár- és értékviszonyokat vette alapul az ítéletében, mégis késedelmi kamatot 2020. december 9-től ítél meg. A bíró gyakorlat szerint a károsultat vagy a károsodás időpontjában fennállott árviszonyok mellett kiszámított javítási költség és annak a károsodás időpontjától járó késedelmi kamata, vagy – az értékviszonyok megváltozására tekintettel – az elbírálás időpontjában irányadó javítási költség és ennek ettől az időponttól járó késedelmi kamata illeti meg (BH1999. 14.), ezért a másodfokú bíróság a késedelmi kamat kezdő időpontját megváltoztatta és csak a szakértői vélemény elkészültétől ítél meg kamatot.

[42] Az alperes - a jogállítás megváltoztatása nélkül - az első-, és másodfokú eljárásban is kiegészítheti a jogi hivatkozásait. Az alperes jogállítása változatlanul az Mt. 179.§ (3) bekezdésén és azon alapult, hogy enyhe gondatlansággal okozott kárt. Így nem volt akadálya annak, hogy emellett a KRESZ-re és Szabs. tv-re is hivatkozzon

[43] Alapítván hivatkozott az alperes fellebbezésében arra, hogy mindösszesen hanyag gondatlanság állapítható meg. A luxuria-negligancia felosztást az Mt. nem alkalmazza, azok büntetőjogi fogalmak, az MK. 25. számú állásfoglalás csak a szándékosság eseteit különbözteti meg. A munkajogi jogirodalomban a gondatlanság jogi minőségével összefüggésben különböző nézetek állnak rendelkezésre. A másodfokú bíróság szerint annak meghatározása során, hogy a kötelezettségzegés „csak” gondatlan, vagy súlyosan gondatlan, a megszegett szabály alapvető jelentőségéből és a munkavállaló elvárható ismereteiből, károkozashoz való viszonyulásából kell kiindulni. E körben nincs jelentősége annak sem, hogy a Szabs. tv. miként minősíti az adott közlekedési szabályszegéseket.

[44] A közlekedési szabályok megszegése tekintetében közismert, hogy azok milyen súlyos következményekkel járnak. Az alperes rendszeresen gépkocsivezetői feladatokat látott el a felperes részére 2019. és 2020. évben is heti két-három alkalommal, és a balesettel érintett gépjárművet is ismerte. Az alperes alapvető foglalkozási szabályt segegett meg akkor, amikor kétszeres közúti jelzés, a jelzőtábla és a felfestés ellenére behajtott az aluljáróba. A fényképfelvételből jól látható, hogy az alperesnek a behajtáskor egyértelműen észlelnie kellett, hogy az aluljáró magasságát eléri a gépkocsi, mégis továbbhajtott, amíg közepén meg nem akadt. Az alperes a minimális gondosságot sem tanúsította, hiszen a behajtás kezdetekor már fel kellett ismernie, hogy a furgon magassága meghaladja az előírt méretet, ekkor még lett volna lehetősége korrigálni, de ezt nem tette, az esetlegesen bekövetkező kárral kapcsolatban feltűnő közömbösséget tanúsított. Az alperes rendszeresen vezetett és ismerte az áruszállító gépkocsit, annak méreteit is ideértve, de még ennek hiányában is, ha a szükséges óvatossággal közelíti meg az átjárót, elkerülhette volna a káreseményt. Így az eset összes körülményei alapján – figyelemmel az alperes munkakörére, tapasztalatára, ismereteire és a károkozás során tanúsított magatartására, valamint a kétszeres közúti jelzés tudatos figyelmen kívül hagyásával bekövetkezett káreseményre – súlyos gondatlanság volt megállapítható és az elsőfokú bíróság helyesen kötelezte az alperest a teljes kár megfizetésére.

[45] Mindezekre tekintettel a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét a Pp. 383. § (2) bekezdése alapján helybenhagyta, a késedelmi kamat kezdő időpontja tekintetében megváltoztatta.

Záró rész

[46] A sikertelenül fellebbező alperes a Pp. 83. § (1) bekezdése alapján köteles a felperes másodfokú perköltségének megfizetésére. A másodfokú perköltség összege a felperes költségelszámításán és a bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségről szóló 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (5) bekezdésén alapul.

[47] Az alperes munkavállalói költségkedvezményre jogosult, ezért a le nem rótt fellebbezési illetéket a Pp. 95. § (1) bekezdése alapján a Magyar Állam viseli. A fellebbezési illeték összege az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 46. § (1) bekezdésén alapul.

[48] Az ítélet elleni fellebbezést a Pp. 365. § (2) bekezdése kizárja.

Budapest, 2024. szeptember 17.

dr. Vajas Sándor s.k.

dr. Kulisity Mária s.k.

dr. Bicskei Ildikó s.k.

a tanács elnöke

előadó bíró

bíró