

Az ítéltábla a Kovács Kázmér Ügyvédi Iroda által képviselt **felperesnek** jogtanácsos által képviselt **alperes** ellen **kártérítés megfizetése** iránt indított perében a Veszprém Megyei Bíróság 2009. november 19. napján kelt 1.P.21.095/2005/138. számú közbenső ítéletével szemben az alperes által 139. sorszám alatt benyújtott fellebbezés folytán - tárgyaláson - meghozta a következő

k ö z b e n s ő í t é l e t e t :

Az ítéltábla az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét részben megváltoztatja, és az alperes kártérítési felelősségét a felperes ingatlanán 2006 áprilisa előtt bekövetkezett károkért 20 % mértékben állapítja meg.

Ezt meghaladóan a felperes keresetét elutasítja.

A felperes 57.600.-(Ötvenhétezer-hatszáz) forint, az alperes pedig 14.400.-(Tizennégyezer-négyszáz) forint feljegyzett fellebbezési és felülvizsgálati illetéket köteles megfizetni az államnak, az illetékügyben eljáró hatóság felhívására.

Köteles a felperes 15 napon belül megfizetni az alperesnek 553.000.- (Ötszázötvenháromezer) forint másodfokú és felülvizsgálati eljárási perköltséget.

A közbenső ítélet ellen fellebbezésnek nincsen helye.

I n d o k o l á s :

A felperes keresetében elsődlegesen kártérítés, másodlagosan kártalanítás jogcímén kérte az alperes 28.615.275 forint megfizetésére kötelezését. Kereseti álláspontja szerint a tulajdonában álló, "**Helység**"1... szám alatti, műemlékként védett ingatlanban a közúti forgalom miatt károk keletkeztek, amelyért a felelősség a közút kezelőjeként az alperest terheli.

Az alperes a kereset elutasítását kérte. Védekezése szerint nem tett és nem is mulasztott el olyan intézkedést, amely a közút forgalmát növelte volna. Vitatta az ingatlanban bekövetkezett kár és a közúti forgalom közötti okozati összefüggést.

Az elsőfokú bíróság közbenső ítéletével megállapította, hogy az alperes kártalanítási felelősséggel tartozik a felperes ingatlanában az előtte húzódó közúton zajló közúti forgalom által okozott hátrányok miatt.

Az elsőfokú bíróság a lefolytatott bizonyítási eljárás eredményeként megállapította, hogy a felperes ingatlanát a közúti forgalommal összefüggésbe hozhatóan érik hátrányok, a por, a zaj és a rezgés hat az épületre. Az alperesnek lehetősége lett volna ugyan korábban is súlykorlátozást bevezetni, e mulasztás és a felperes ingatlanát ért károsodás között azonban

az okozati összefüggés nem állapítható meg. Az alperes nem járt el jogellenesen, illetve felróhatóan vagy az okozati összefüggés nem állapítható meg az alperes mulasztása és a bekövetkezett kár között. Az alperes kimentette magát a felelősség alól annak bizonyításával, hogy többlet forgalmat az úton nem generált. Bizonyítást nyert az is, hogy az átmenő forgalmat máshová nem lehet terelni. A Ptk. 339. §-a szerinti kárfelelősség hiányában az alperes a Ptk. 108. §-a alapján, a közút fenntartásával, mint közérdekből végzett tevékenységgel összefüggésben köteles az ingatlanban okozott kárt, kártalanítás címén megfizetni.

Az elsőfokú ítélet ellen az alperes fellebbezett, annak megváltoztatását vagy hatályon kívül helyezését kérve. Bejelentette, hogy a vagyonkezelővel kötött megbízási szerződés alapján végzi - a perbeli útszakaszt érintően is - az országos közútkezelési tevékenységet. Álláspontja szerint a vagyonkezelés körébe tartozó kártalanítási igény címzettje a közút kezelője nem lehet. A felperes nem megfelelő alperest perelt, mert az adott esetben a vagyonkezelő Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ kötelezhető kártalanításra. Ezen túlmenően vitatta azt is, hogy az épület szerkezeti kárait a közúti forgalom által keltett rezgések okozták.

A felperes az elsőfokú ítélet helybenhagyását kérte. Kifejtette ugyanakkor, hogy az alperest nem csupán kártalanítási, hanem kártérítési felelősség is terheli, mert az alperesnek felróhatóan éveken keresztül a súlykorlátozás nélkül átmenő forgalom okozott kárt az ingatlanban.

A Győri Ítéltábla a Pf.III.20.029/2010/8. számú ítéletével az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét megváltoztatta és a felperes keresetét elutasította. Rendelkezett az első- és másodfokú perköltség, valamint az illeték viseléséről.

A másodfokú bíróság álláspontja szerint a felperes fellebbezésének hiányában, az elsőfokú bíróság kártérítés címén előterjesztett keresetét elutasító döntésének alapjául szolgáló ténybeli és jogi álláspontja fellebbezéssel nem volt támadott, ezért az a felperes fellebbezési ellenkérelmének ezzel kapcsolatos okfejtése ellenére nem képezte a másodfokú eljárás tárgyát. A másodfokú bíróság megállapította ugyanakkor, hogy a kártalanítási kötelezettség tekintetében az alperes perbeli legitimációja hiányzik. A perrel érintett közút tulajdonosa a Magyar Állam, vagyonkezelője (2005-től) a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK). A közútkezelési feladatokat vállalkozási szerződés keretében, a KKK megbízásából végző alperessel szemben, a Ptk. 108. §-ára alapított kártalanítási igény - ellentétben a kártérítési, illetve szomszédjogi igénnyel - nem érvényesíthető. A felperes keresetőségi joga a - perben nem álló - vagyonkezelővel szemben áll fenn. Ezért a felperes keresete az alperes perbeli legitimációjának hiányában alaptalan.

A jogerős ítélet ellen a felperes nyújtott be felülvizsgálati kérelmet annak hatályon kívül helyezése és elsődlegesen az első fokú közbenső ítélet helybenhagyása, másodlagosan az elsőfokú bíróság új eljárásra és új határozat hozatalára utasítása érdekében. Felülvizsgálati álláspontja szerint az adott tényállás mellett a jogcímhez kötöttség hiányában, tévesen mellőzte a másodfokú bíróság az alperes kártérítési felelősségének vizsgálatát.

Az alperes a jogerős ítélet hatályában való fenntartását kérte, annak helyes indokai alapján.

A Legfelsőbb Bíróság Pfv.IV.20.765/2011/6. számú végzésével a jogerős ítéletet - a másodfokú perköltség és illeték viselésére is kiterjedően - hatályon kívül helyezte és a másodfokú bíróságot új eljárásra és új határozat hozatalára utasította. A felek felülvizsgálati eljárási költségét személyenként 500.000 (Ötszázezer) forintban állapította meg.

Határozata indokolásában kifejtette, hogy a másodfokú bíróság a kártalanítási igény tekintetében az alperes perbeli legitimációjának hiányát helytállóan állapította meg. Tévesen állapította meg ugyanakkor azt, hogy az elsőfokú közbenső ítéletnek a kártérítés iránti kereset alaptalanságára vonatkozó megállapítása a felperes fellebbezésének hiányában jogerőre emelkedett, ezért az a másodfokú eljárás tárgyát már nem képezheti. Az egységes ítélkezési gyakorlat szerint, ha a fél által előadott tények valóban bizonyulnak és ezek a kereseti követelést megalapozzák, a jogcím helytelen megjelölése miatt nem lehet a keresetet elutasítani. (BH 1997/530., BH 2000/20., BH 1993/111.) A felperes alapvetően kártérítés iránt terjesztette elő a keresetét, kártalanítás iránti igényét másodlagosan érvényesítette. Az elsőfokú bíróság a kártérítésre irányuló keresettel összefüggésben széleskörű bizonyítást folytatott le, és ennek eredményeként jutott arra a meggyőződésre, hogy a Ptk. 339. § (1) bekezdése alapján a kártérítés feltételei nem állnak fenn, a megállapított tényállás alapján azonban az alperes fizetési kötelezettségét kártalanítás címén megállapíthatónak látta. A felperes a számára érdemben kedvező döntést értelemszerűen nem támadta fellebbezéssel, és az elsőfokú bíróság által el nem fogadott jogcím tekintetében nem is kellett fellebbezni, mert az elsőfokú bíróság által elvetett vagy alaptalannak ítélt „jogcím” tekintetében az ítélet külön nem emelkedik jogerőre. Ezen túlmenően fellebbezési ellenkérelmében sérelmezte az elsőfokú bíróságnak az alperes kártérítő felelősségének hiányára vonatkozó álláspontját.

A kártalanítás iránti kereseti kérelem alaptalansága esetén a másodfokú bíróságnak a rendelkezésre álló peradatok alapján a kártérítési jogcím tekintetében is értékelnie kellett volna az elsőfokú bíróság elutasító döntésének indokát és a kereset alaposágát. Ennek hiányában a másodfokú bíróságnak az elsőfokú bíróság mérlegelési tevékenységére vonatkozó álláspontja nem ismert. Lényeges eljárási szabályt sértett ezért a másodfokú bíróság azzal, hogy a felperes által a keresetben megjelölt és a továbbiakban is fenntartott jogcím alapján az elsőfokú bíróság keresetet elutasító döntését nem bírálta felül. Emiatt a jogerős ítélet érdemben nem volt felülvizsgálható. A Legfelsőbb Bíróság iránymutatása szerint az új eljárásban a másodfokú bíróságnak az alperes fellebbezésében és a felperes fellebbezési ellenkérelmében kifejtett érveire tekintettel, a rendelkezésre álló peradatok alapján vagy szükséghez képest a bizonyítás kiegészítésével kell állást foglalnia abban a kérdésben, hogy az okozott kárral összefüggésben az alperes jogellenes és felróható magatartása megállapítható-e. A magatartás felróhatóságának vizsgálata körében nem mellőzhető a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, valamint az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet alperes tevékenységére irányadó rendelkezéseinek figyelembe vétele.

A megismételt másodfokú eljárás során a felperes korábbi fellebbezési ellenkérelmét kiegészítette. Hangsúlyozta, hogy az évek óta zajló korlátozás nélküli járműforgalom a műemléki védettség alatt álló ingatlanban súlyos károkat okozott. Az alperes a 2004-2005. évben mintegy másfél éven keresztül folytatott közműépítési és átépítési munkákkal

kapcsolatosan sem intézkedett forgalomkorlátozás iránt, holott ez elvárható lett volna tőle. Az alperes nem tett meg minden tőle elvárhatót a kár elhárítása, illetőleg enyhítése érdekében. A perbeli esetben a zavaró magatartás indokolatlan, a szükséges mértéket túllépi. A környezetet terhelő szennyező tevékenységgel okozott károkért akkor is fennállhat a polgári jogi felelősség, ha a környezet terhelése a közigazgatási jogszabályok által meghatározott határértéken belül maradt. Hivatkozott a felperes az 1988. évi I. törvény 13. § (2) bekezdésére, amely szerint a műemléki területeket forgalomszabályozási eszközökkel is fokozottan védeni kell. Hangsúlyozta, hogy az alperesnek korábban is lehetősége lett volna súlykorlátozást bevezetni.

Az útfelbontással kapcsolatos munkák elhúzódtak, a befejezetlenül, illetőleg részlegesen helyreállítva hagyott úton a keletkezett rezgések fokozottan épületkárosító hatásúak voltak. Ez a károsodás gondosabb munkaszervezés mellett elkerülhető lett volna.

Az elsőfokú bíróságnak az okozati összefüggés hiányára és az alperesi kimentésre vonatkozó álláspontja téves. Az okozati összefüggés hiánya tekintetében az elsőfokú bíróság "C" szakértő szakvéleményének kiragadott részleteit egyoldalúan vette alapul. A lefolytatott szakértői bizonyítás alapján azt a megalapozott következtetést lehet levonni, hogy az épület károsodása az alperes szükségtelen zavaró magatartása miatt következett be.

A Pp. a szabad bizonyítási rendszer folytán lehetővé teszi, hogy a beszerzett magánszakértői véleményeket a bíróság bizonyítékként vegye figyelembe. A felperes a felek által csatolt, továbbá a per során beszerzett szakértői vélemények megállapításainak részletes elemzésével érvelt azon következtetése alátámasztásául, hogy az éveken keresztül elmulasztott forgalomtechnikai beavatkozások és az elhúzódozó útfelújítási munkálatok közvetlen okozati összefüggésbe hozhatók a károsodással. Utalt arra is, hogy az út semmilyen vonatkozásban (szélesség, pályaszerkezet, stb.) sem felel meg az MSZ-ben foglaltaknak, azaz kétirányú, súly- és méretkorlátozás nélküli forgalomra elvileg nem alkalmas.

Mindezek alapján eltérő indokolás mellett kérte az elsőfokú közbenső ítélet helybenhagyását.

Az alperes fellebbezési kérelmének kiegészítésében hangsúlyozta, hogy a közúti forgalom nem visz át jelentős mértékű rezgést a perbeli épületre. A perben csatolt fotók igazolták, hogy a perrel érintett időszakban a burkolat jó állapotú volt, sikerre vezetett tehát az alperesi kimentés, ezért nem vette figyelembe az elsőfokú bíróság a szimulációs mérések eredményét, melyek egyébként is jóval a határérték alatt vannak. Az épület stabilizálódása a felújítási, karbantartási és átépítési munkáknak tudható be. Amennyiben a kismértékű rezgés károsítaná az épületet, akkor az épületnek folyamatosan romlania kellene. A forgalomtechnikai intézkedések körében is sikerrel járt az alperes kimentése, hisz nem tett olyan intézkedést, amely többletforgalmat generált volna. A forgalomtechnikai szakértő megállapította, hogy nem volt módja az alperesnek a forgalmat máshová terelni.

Hangsúlyozta, hogy a Ptk.100. §-a alapján a szomszédos ingatlan mindenkori tulajdonosával, jelen esetben a Magyar Állammal lehetne igényt érvényesíteni, nem pedig az alperessel szemben. Utalt arra is, hogy a Millei-féle szakvélemény módszertani hibákon és téves kiinduló ténymegállapításokon alapszik (övezeti határértékek, övezeti besorolás). Hangsúlyozta, hogy az alperes beavatkozást nem valósított meg az úton, így nem állapítható meg szükségtelen zavarás. A normál forgalomnövekedés által keltett fokozott zaj és porszennyezés nem róható a közútkezelő terhére. A szükségtelen zavarás a felperes által

hivatkozott eseti döntésekben is csak új közlekedési létesítmények építése esetén került megállapításra.

Az elsőfokú bíróság helyesen tárta fel a közúti közlekedés hatásait a perbeli ingatlanra. A súlykorlátozás bevezetésének hiánya és a felperesi ingatlant ért károsodások közötti okozati összefüggés hiányzik.

Az alperes fellebbezése érdemben az alábbiak szerint részben alapos.

Az ítéletábra mindenekelőtt kiemeli, hogy a felperes a megismételt másodfokú eljárás során - miután a Legfelsőbb Bíróság Pf.IV.20.765/2011/6. számú végzésében egyetértett az ítéletábra azon jogi álláspontjával, hogy a kártalanítási igény tekintetében az alperes nem rendelkezik passzív perbeli legitimációval - a Ptk.108. §-ára alapított kártalanítás iránti igényét nem tartotta fenn (Pf.III.20.332/2011/42. számú jegyzőkönyv). Erre figyelemmel a másodfokú eljárásban abban a kérdésben kellett állást foglalni, hogy fennállnak-e az alperes tekintetében a kártérítési felelősség Ptk.339. § (1) bekezdésében foglalt együttes feltételei, helytálló-e az elsőfokú bíróságnak az ekörben elfoglalt nemleges álláspontja.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 35. §-a szerint a közút kezelője a kezelői kötelezettségének megsértésével okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint köteles megtéríteni.

A 13. § (2) bekezdés akként rendelkezik, hogy a lakott területeket, különösen a történelmi városrészeket, a műemléki és védett természeti területeket, továbbá a gyógy- és üdülőhelyeket forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól.

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984.(XII.21.) KM. rendelet 2. § (1) bekezdése értelmében az utak forgalmának szabályozása, valamint a közúti jelzések elhelyezése, fenntartása, üzemeltetése és eltávolítása az út kezelőjének a feladata.

A nem vitatott tényállás szerint a felperesi épületszerkezet - előbb fokozottabb, majd lassuló ütemű - károsodást szenvedett. Annak bizonyítása, hogy a kár és a közúti közlekedés között fennáll az okozati összefüggés, a felperest terhelte. Az elsőfokú bíróság ebben a körben széleskörű bizonyítást folytatott le. "A" építész, műemlékvédelmi szakértő és "B" statikai-talajmechanikai szakértő a kiegészített szakértői véleményükben, továbbá meghallgatásuk során határozottan állást foglaltak tekintetben, hogy a felperesi épület falain megjelenő sérülések a közúti forgalommal állnak okozati összefüggésben. A közúti közlekedés épületre gyakorolt zaj- és rezgésterhelésének meghatározása során "C" igazságügyi szakértő az általa lefolytatott mérések adatai alapján úgy foglalt állást, hogy a közúti közlekedés rezgésterhelése nem éri el az Msz.13018. számú szabvány szerint - az épület műemléki jellegének és épületszerkezeti sajátosságainak megfelelően mérlegeléssel - 1,3 mm/s értékben meghatározható határértéket. Ugyanakkor a szakértő hangsúlyozta, hogy a kis szintű, határérték alatti rezgések hatása is lehet épületkárosító. "C" szakértő a meghallgatása során úgy nyilatkozott, hogy nagyobb súlyú gépkocsihoz nagyobb rezgésebesség tartozik, de a súly növelésével ez az összefüggés nem lineáris, továbbá, ha egy elhaladó jármű

gyorsít, fékez vagy vészfékez, ebben az esetben nagyobb rezgést indukál a sima futáshoz képest.

Az elsőfokú eljárás során az építészeti és statikai- talajmechanikai szakértők nem a mért rezgésadatok ismeretében foglaltak állást a közúti forgalom épületre gyakorolt hatása kérdésében, hisz az adatok a szakvéleményük előterjesztésekor, majd kiegészítésekor még nem álltak rendelkezésre. Erre figyelemmel az ítélet tábla a Pp.3. § (3) bekezdésében foglaltaknak megfelelően az okozati összefüggés öt terhelő bizonyítására figyelemmel tájékoztatta a felperest a bizonyítás kiegészítésének szükségességéről, majd a felperes indítványának megfelelően a szakértői bizonyítást kiegészítette.

Ennek során "A" és "B" szakértők osztották "C" szakértő azon álláspontját, mely szerint a kis intenzitású, határértéket el nem érő rezgések is gyakorolhatnak az épületre károsító hatást. Úgy foglaltak állást, hogy "C" szakértő által a M típusú tehergépkocsi 2"-os deszkának az útra fektetésével szimulált minőségű útburkolati egyenlőtlenségeken való áthaladása során mért rezgésebbességgel járó terhelés tekinthető az épületkár forrásának ("C" 98. számú szakértői véleménye 47. oldalán tett megállapítás szerint $V_{max}=0,91086$ mm/s rezgésebbesség). Álláspontjuk szerint az épületkár kialakulásához feltétlenül szükséges volt az ehhez tartozó rezgési sebességre, amely elindította a faltestek szétesésének folyamatát. Ilyen esetben a bekövetkezett épületkár és a rezgések közötti okozati összefüggés kimutatható.

Az alperes a másodfokú eljárás során "A" és "B" szakértő megállapításait vitatta, új statikus szakértő kirendelését indítványozta.

A perben beszerzett statikai szakvélemény megállapításait az alperes által hivatkozottakkal szemben az ítélet tábla nem találta hiányosnak, homályosnak, önmagával vagy más szakértő véleményével, illetve a bizonyított tényekkel ellentétben állónak. Megítélése szerint a többször kiegészített szakértői vélemény megállapításainak helyességéhez nem fér nyomatékos kétség, így új szakértő kirendelésére nem volt eljárásjogi lehetőség. A szakértők megállapításait az elsőfokú bíróság ítéletében részletesen elemezte, az általa kifejtetteket az ítélet tábla maradéktalanul osztva úgy foglalt állást, hogy a statikai szakértői vélemény aggálymentes. A szakértők - a Pf.III.20.332/2011/23. számú - egyesített összefoglaló szakértői válaszukban az álláspontjukkal kapcsolatos alperesi kifogásokat egyenként és tételesen, megfelelő szakmai indokokkal alátámasztva cáfolták, szakvéleményük kellően megindokolt, így alkalmas arra, hogy a bíróság a megállapításaira érdemi ítéletet alapítson.

Ezen szakértői megállapításra figyelemmel a felperesnek elsődlegesen azt kellett volna bizonyítania, hogy a közúti közlekedésből eredően ezen rezgésebbességet elérő, illetve meghaladó vibráció érte az épületet. Ezirányú bizonyítási kötelezettségének azonban nem tett eleget, a lefolytatott bizonyítás adatai alapján ilyen értékű rezgésterhelés ítéleti bizonyossággal való megállapítására nem volt mód. Az elsőfokú bíróság (ítélete 7. oldalán) okszerű, minden releváns peradatra kiterjedő mérlegelés útján állapította meg, hogy ilyen - mintegy 5 cm-es szintkülönbségeket is tartalmazóan - rossz minőségű útburkolat nem volt a kúria előtt, a felperes által csatolt fényképekkel igazolt rossz útburkolati állapotok a felperes állításával szemben nem álltak fenn hosszú ideig, csupán az útfelújításhoz feltétlenül szükséges rövid időtartamban voltak tapasztalhatóak. A súly- és sebességkorlátozás mentes közlekedés mellett is legalább ilyen jellegű (tehát 2"-os pallóval szimulált) útburkolati viszonyok kellett volna ahhoz, hogy az épületkár kialakulásához vezessen a közúti

közlekedés. Ilyen útburkolati viszonyok azonban nem nyertek bizonyítást. Azt a hivatkozását, hogy az épületkár kialakulásához, tehát a faltestek szétesésének elindításához szükséges mértékű rezgésterhelést a rossz útburkolati viszonyok mellett egyéb körülmények is képesek a közúti közlekedéssel összefüggésben kiváltani, a felperes nem bizonyította. A felperes - az ítélet tábla ezirányú, a Pf.III.20.332/2011/24. számú jegyzőkönyvében foglalt tájékoztatása folytán - annak bizonyítására, hogy a 40-50 tonnás gépjárművek áthaladása, kigyorsítása, erős fékezése esetén a keletkezett rezgések sebessége eléri a szakértő által 2"-os pallóval és tehergépkocsival végzett szimulációs vizsgálat során mért rezgéssebességet, kifejezetten az újabb szimulációs mérések mellőzésével kérte "C" szakértő véleményének kiegészítését. "C" szakértő az ennek megfelelően előterjesztett szakvélemény kiegészítésében megállapította, hogy nyilvánvaló, hogy a kísérletben alkalmazott gépjármű tömegénél 2-2,5-szer nagyobb tömegű jármű dinamikus impulzus terhelése is hasonló vagy nagyobb arányosságú rezgésterhelést jelent. Utal azonban az ítélet tábla arra, hogy a 2"-os pallóval való szimulációs kísérlet során mért (és "A" és "B" szakértők által a faltestek szétesésének beindításához mindenképpen szükségesnek tartott erősségű), 0,91086 mm/sec. rezgéssebesség nem 2-2,5-szer, hanem 18,89-szer nagyobb, mint a tehergépkocsi sima úton való áthaladásakor mért rezgéssebesség ("C" 98. számú szakértői véleményének 47. oldala). "C" szakértő a fentieken túl kiemelte, hogy konkrét eredményeket - a mérnöki munkában is - csak tényleges mérésekre alapozva lehet szolgáltatni.

Az alperes maga is szükségesnek tartotta a 40 tonna össztömegű jármű elhaladása által keltett rezgések szakértői mérését. Ennek költségeit annak tudatában is vállalta előlegezni, hogy a bizonyítási kötelezettség a felperest terheli.

Az ítélet tábla az indítvány teljesítését a Pp. 3. § (4) bekezdés második mondatában foglaltakra figyelemmel azonban mellőzte. A (3) bekezdés értelmében e körben a bizonyítás sikertelensége a bizonyításra kötelezett felperest terhelte, az alperes indítványára a bizonyítás ezirányú kiegészítésének nem volt helye, hanem a bíróságnak a bizonyítatlanság jogkövetkezményét az érdemi határozatában és a felperes terhére kellett levonnia.

Minekután a szakértői bizonyítás kiegészítése útján - a felperes indítványának keretei között - nem nyert bizonyítást, hogy a súly- és sebességkorlátozás nélküli közúti közlekedés a faltestek szétesésének elindítására alkalmas mértékű rezgést gyakorolt a felperesi épületre, így az épületkár kialakulása és a közúti közlekedés közötti okozati összefüggés nem volt megállapítható.

"A", "B", továbbá "C" szakértők azonban egybehangzó következtetésre jutottak tekintetben, hogy - figyelemmel a felperesi épület épületszerkezeti sajátosságaira - a kismértékű, határértéket el nem érő rezgések is képesek az épületre hatást gyakorolni, így megállapítható, hogy a faltestek (egyéb okra visszavezethető) szétesésének megkezdődését követően a közúti közlekedés által keltett kismértékű rezgések is hozzájárultak az állagromlás fokozódásához.

Erre figyelemmel a közúti közlekedés és a felperesi ingatlanban bekövetkezett kár között tehát a részoki összefüggés fennállását a szakértői vélemény alapján az ítélet tábla megállapította.

A kárért való felelősség alóli kimentés vizsgálata során az ítélőtábla megállapította, hogy az alperes az útburkolat megfelelő minőségéről folyamatosan gondoskodott. A forgalomtechnikai szakvélemény alapján megállapítható az is, hogy többletforgalmat generáló intézkedést nem eszközölt, a forgalomnak az Arácsi útról való elterelésére nincs lehetőség. A gépjárműforgalom 1990-es évektől jól érzékelhető növekedésével kapcsolatban sem terheli - ilyet indukáló forgalomszervezési intézkedés, illetve mulasztás hiányában - felróhatóság.

Az ítélőtábla az elsőfokú bírósággal egyezően rámutat arra is, hogy az alperes felelősségén kívül eső körülmény, hogy a közlekedésben résztvevők a sebesség-, illetve súlykorlátozást esetenként megszegik.

Ugyanakkor a felperes 2006-ig súly- és sebességkorlátozó forgalomszabályozási intézkedést nem tett. Utóbbi elmulasztásával nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, s ahogy számára az 1988. évi I. törvény 13. § (2) bekezdése előírja. Az alperesnek, mint a közút kezelőjének kötelessége lett volna ugyanis minden olyan forgalomszabályozási eszközzel élnie, amely a felperesi műemléképület károsodásának esélyét minimalizálja. Az alperest tehát az épületkárok tekintetében felróható mulasztás terheli a 2006-ig bekövetkezett károk körében. A későbbi időszakban keletkezett károk tekintetében azonban felróhatóság nem terheli, hisz a súly- és sebességkorlátozás bevezetésével az adott helyzetben általában elvárható magatartás mércéjének megfelelt.

A kifejtettekre figyelemmel az alperest a felperesi épületben 2006-ig bekövetkezett épületszerkezeti károk tekintetében felróhatóság terheli, ez a körülmény pedig mind időben, mind pedig mértékében korlátozott, tehát csupán részleges kártérítési felelősségét teremti meg. A kártérítési felelősség fennálltát az ítélőtábla mérlegeléssel a károk 20 %-ának erejéig állapította meg, figyelemmel a kifejtettekre, tehát arra, hogy az alperest a faltestek szétesését elindító folyamat, valamint a 2006. utáni további károsodás tekintetében nem, csupán a korlátozásmentes forgalom 2006-ig károsodást előidéző - nem döntőszúlyú, részoki - hatása erejéig terhelheti felelősség. Ugyancsak e körben értékelte az ítélőtábla azt is, hogy a felperesi ingatlan sajátos, nem a jelenlegi szabványokkal leírható építési móddal készült, a jelenlegi építésügyi előírásoknak nem felel meg.

Az alperes a megismételt másodfokú eljárás során hivatkozott arra, hogy 2012. február 23-tól - **"Helység"1** Város Önkormányzata és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ közti megállapodás értelmében - a perrel érintett országos közút önkormányzati tulajdonba került, így az annak fenntartásával, üzemeltetésével kapcsolatos feladatok az önkormányzatot terhelik. Előadta azt is, hogy az 1988. évi I. törvény 42/A. §-ának (4) bekezdése szerint belterületen a közút mellett környezeti hatásokból eredő károkért a közút kezelője és vagyonkezelője felelősséggel nem tartozik. Ezen alperesi védekezés a per eldöntése szempontjából relevanciával nem bír és az alperes kártérítési felelősségének megítélése során a felperesi igényérvényesítés akadályát, illetve korlátját sem képezi, hiszen a jogvita tárgyát képező károsodás bekövetkezte idején az alperes volt a közút kezelője, a hivatkozott jogszabályi rendelkezés pedig a 2012. évi CXIX. törvény 75. §-ának rendelkezése szerint - ahogy maga az alperes is utalt rá - 2012. augusztus 7-től hatályos, visszaható hatálya pedig nincs.

Az ítélőtábla a fentiekre tekintettel az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét a Pp.253. § (2) bekezdése alapján részben megváltoztatta és az alperes kártérítési felelősségét a felperes ingatlanán 2006 áprilisa előtt bekövetkezett károkért 20 %-os mértékben megállapította.

Az alperes fellebbezése 80 %-os mértékben bizonyult eredményesnek, így a Pp.81. § (1) bekezdése értelmében a pernyertesség-pervesztesség aránya szerint a mindösszesen 72.000.-Ft feljegyzett fellebbezési és felülvizsgálati eljárási illetékből 14.400.-Ft-ot az alperes, 57.600.-Ft-ot pedig a felperes köteles megfizetni az államnak. Az ítélőtábla ugyanilyen arányban osztotta meg a felek között a másodfokú és felülvizsgálati perköltséget. Ennek megfelelően a felperes köteles megfizetni az alperesnek 300.000.-Ft felülvizsgálati eljárási és ugyancsak 300.000.-Ft másodfokú perköltséget, ugyanakkor az alperes köteles megfizetni a felperesnek a felperes által a másodfokú eljárás során előlegezett mindösszesen 237.040.-Ft szakértői díj 20 %-át, 47.000.-Ft-ot. A fentiek egymással szembeni beszámításával a felperes által az alperesnek fizetendő perköltség összege 553.000.-Ft-ban került meghatározásra.

Győr, 2014. február 5. napján

Dr. Világi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

dr. Maurer Ádám sk.
előadó bíró

dr. Havasiné dr. Orbán Mária sk.
bíró

A kiadmány hitelül:
Kiadó:

VESZPRÉM MEGYEI BÍRÓSÁG
1.P. 21.095/2005/138. szám

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

A bíróság a dr. Mészáros Gábor ügyvéd(**ügyvéd címe**) által képviselt **felperes neve** (felperes címe.)
felperesnek
a dr. Albert József jogtanácsos (**jogtanácsos címe**) által képviselt **alperes neve** (**alperes címe**)
alperes ellen kártérítés megfizetése iránt indított perében meghozta a következő

közbenső ítéletet:

A bíróság megállapítja, hogy az **alperes kártalanítási felelősséggel tartozik a felperesi ingatlanban az előtte húzódó közúton zajló közúti forgalom által okozott hátrányok miatt.**

A közbenső ítélet ellen a kézbesítéstől számított 15 napon belül a Győri Ítéltáblához címzett, de a Veszprém Megyei Bíróságnál 3 példányban benyújtható fellebbezéssel lehet élni.

Indokolás:

A bíróság a felperesi kereset jogalapja vonatkozásában a következő *tényállást* állapította meg:

A felperes tulajdonában áll a **helység1, út neve és házszám.** alatt található **helység1 helyrajzi szám száma** hrsz. alatt nyilvántartott **épületegyüttes neve**, mely országos műemléki védettséget élvez, műemléki törzsszáma: ... Az épület XVIII. századból származó magját egy háromosztású parasztkorok stílusú lakóház adja, mely mag továbbfejlesztéséből alakult ki előbb az udvar U-alakú beépítésével, majd később a középső udvari épületrész egyemeletessé történő átépítésével a ma is látható állapot. Az épület tükrözi a XVIII. század végétől a **tájegység neve** szokásos és legkézenfekvőbb építési módját. Az ekként épített ház agyaghabarcsba rakott kövekből készített alapozással, illetve sorkiegyenlítéssel, a külső oldal köveinek durva idomításával és a sarkokon armírozással készített - belsejében agyagterítésbe ágyazott rakott kőfalakkal és erre illesztett pórfödémekkel készült. Az ily módon felépített nyers kőfalak külső és belső oldalát mészhabarcossal vakolták, amely a faltestek oldalain - a faltest belső és érzékenyebb részeinél - jóval keményebb keret képezett, amelyet még fokozott a külső homlokzatok faltükrös hóbörcsös vakolatos zárófelülete és a belső oldalakon általában évente két alkalommal történő meszfestésből felrakódó kemény meszréteg . Az ily módon készített rakott kőfal építésének technológiája sok egymást követő generáció gyakorlati tapasztalataiból alakult ki, és egy- kétszintes épületek felépítésére alkalmas, ugyanakkor azonban mérnöki számításokhoz nem modellezhető, mivel mérhető szilárdságtani jellemzőkkel gyakorlatilag nem rendelkezik. (ld. 33. alatti szakvélemény)

Az épületegyüttest 1990-91-ben a **hivatal neve** jogelődje által készített engedélyezési, illetve kiviteli tervdokumentáció alapján teljeskörűen felújították. E munkák során az épületmag alá vasbeton lemezalapot húztak be, a főépület alapjait, fal- és boltozatszerkezeteit megerősítették, a fő- illetve a szárnyépületek falfödémjeit vázkerámia, illetve lemezfödémekre cserélték ki. Az egész épület teljesen új tetőszerkezetet kapott. Ezen kívül a szokásos befejező szak- és szerelőipari, továbbá külső környezetrendezési munkákat végezték el és a szárnyépületek toldalékként készült épületbővítések is ekkor készültek.

A felperes 1999-ben vásárolta meg az épületet, a korábban kialakított állapotokon építészeti szempontból csak kisebb mértékű átalakításokat végzett. A legnagyobb költségvonzattal az épületgépészeti rendszerek korszerűsítése és a külső térburkolatok felújítása járt. Az ingatlant vendégfogadóként hasznosítja, ill. benne lakik a családjával.

Az ingatlan a **helység1et helység2-vel** összekötő közút mellé épült, melynek jelenlegi kezelője az alperes. Az útpálya és a felperesi ingatlan homlokzati fala közötti távolság mindössze 65 cm és az útpálya déli oldalán is mintegy 90 cm-es padka található csak. Az **út nevére** közúti forgalom, illetve autóbusszos tömegközlekedés zajlik. Az út **helység1 és helység2** csatlakozása közötti teljes szakaszán 40 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben hosszú évek óta, továbbá a felperesi ingatlan előtti útszakaszra az alperes a bíróság ideiglenes intézkedése nyomán „tehergépkocsival behajtani tilos” jelzőtáblát helyezett ki 3,5 t súlyhatár megjelölésével, valamint „célforgalom” kiegészítő táblával 2006. áprilisában.

Kb. 2000-től kezdődően főként az épület **út neve**val határos faltesten, és a szárnyépületek erre merőleges szerkezeti falain, különösképpen a külső oldalakon függőleges nyírási repedések jelentek meg, de az épület központi magján, az ún. festett szobában is centiméteres nagyságrendű repedések nyíltak fel. Az épület **út neve**ra néző homlokzatain és kerítésfalán forgalom okozta nedvesség és sárfelverődés tapasztalható, amely a homlokzati vakolatot és festést károsítja.

Az ingatlan előtt található útburkolat jó minőségű. A jó minőségű útburkolaton sem a személygépkocsik, sem 20 tonnás tehergépkocsik nem keltenek határértéket meghaladó rezgést, viszont a forgalom keltette zaj meghaladja a helyi önkormányzati rendeletben megengedett mértéket.

A per során beszerzett forgalomtechnikai igazságügyi szakértői vélemény ismeretében az alperes a **épületegyüttes neve** keleti és nyugati oldalán 30 km/h-s sebességkorlátozó táblát, valamint harántcsíkozott útburkolati jeleket helyezett el.

-,-

A felperes keresetében kártérítés megfizetésére kérte kötelezni az alperest arra hivatkozással, hogy a **épületegyüttes neve** előtt évek óta lényegében korlátozás nélküli járműforgalom zajlik és ez a műemléki védettség alatt álló felperesi ingatlanban súlyos károkat okoz, mert az épület falai megrepednek, a falazat festése sérül a felvert csapadéktól és sártól, továbbá jelentős zaj- és porterhelésnek van kitéve az épület. Előadta, hogy a helyi önkormányzat, a Volán társaság, a rendőrség képviselőivel tartott egyeztetésen minden illetékes elismerte, hogy a probléma megoldást igényel, érdemi intézkedés azonban nem történt. Sérelmezte, hogy a közlekedők túlnyomó többsége nem tartja be a sebességkorlátozást, továbbá, hogy a teherautók, kamionok az **út nevet**al párhuzamosan haladó **főút száma** számú főút helyett a perbeli **út neve**on közlekednek. Állította, hogy 2004-2005-ben - mintegy másfél éven keresztül - rendkívül rossz minőségű volt a **épületegyüttes neve** előtti útburkolat, mert ott közműépítési munkák zajlottak és különböző gáz- illetve víz közművek csatlakozói, fedlapjai álltak ki az útburkolatból, amelyeken keresztülhaladva a nagytömegű járművek fokozott rezgéseket közvetítettek az épületre.

Az alperes a felperes keresetének elutasításának kérte. Arra hivatkozott, hogy a megnövekedett közúti forgalmat nem ő generálja, semmiféle olyan forgalomtechnikai intézkedést nem tett, illetőleg nem mulasztott el, amely növelte volna az **út neve**on közlekedők számát, vitatta, hogy a felperesi ingatlan sérüléseit a közúti forgalom okozná, ill., hogy a felperes által megjelölt időpontban huzamosabb ideig rossz minőségű lett volna az útburkolat.

A felperes állította, hogy az alperes a kártérítés általános szabályai, illetőleg a közigazgatási jogkörben okozott kár szabályai szerint tartozik felelősséggel, hivatkozott a Ptk-nak, a kártalanítással kapcsolatos szabályozására is. Felhívta a közúti közlekedésről szóló törvény azon rendelkezését, mely szerint a műemléki területeket fokozott forgalomszabályozási eszközökkel fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól, illetve a kulturális örökség védelméről szóló törvény azon előírását, mely szerint a kulturális örökség megóvása mindenkinek kötelessége.

Az alperes vitatta, hogy közigazgatási jogkörben eljáró hatóság lenne, továbbá, hogy bármilyen

jogsabályi előírást megsértett volna.

-,-

A felperes keresete a következők miatt részben megalapozott a jogalapja tekintetében:

A bíróság a felperesi kereset jogalapja vonatkozásában a következő lényeges dolgokat emeli ki: a felperesi ingatlan központi magja a XVIII. században épület, az akkor már meglévő és azóta is folyamatosan használt **út neve** (ún. **út neve2**) mellé [ld. pl. **név1** műemléki területi felügyelő vallomása: „arról nem a ház tehet, hogy a régi **út neve2** mentén fekszik és hogy ekkora a forgalom” (13. jkv. 3. oldal utolsó előtti bek.]. Az épületet az évtizedek folyamán bővítették a jelenlegi állapotába oly módon, hogy az építésnél a helyben használt népi építési technikát alkalmazták, így az épület statikai szerkezete nem alkalmas a jelen korban épült hasonló rendeltetésű épületek statikai szerkezetével való összehasonlításra és a jelenlegi statikai fogalmakkal való leírásra. Mindezekkel együtt egy állékony, jó karban lévő, az 1990-91-es évben nagyon jó minőségben felújított műemlék épületről beszélhetünk, amelyet a felperes 1999-ben vásárolt meg és vendéglátó célra hasznosít, illetve a családjával benne lakik. Az ingatlan **út nevei** homlokzati falán, illetőleg a rá merőleges szárnyépületek falain szemmel látható függőleges repedések, illetőleg az épület központi magjában: az ún. festett szobában található repedések kapcsán a bíróság arra kereste a választ, hogy ezek milyen módon keletkeztek, illetőleg, hogy ez összefüggésben van-e az épület előtt zajló közúti forgalommal. Ennek körében nem vitatható a felperes hivatkozása a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 13. § (2) bek-ben írtakra, amely szerint a lakott területeket, különösen a műemléki és védett természeti területeket forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól. Ugyanígy alapvető jogszabályi elvárás a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. tv. 4. § (1) bek-ben írt azon szabályozás, mely szerint a kulturális örökség a nemzet egészének közös szellemi értékeit hordozza, ezért megóvása mindenkinek kötelessége. Tilos a kulturális örökség védett javainak veszélyeztetése, megrongálása, megsemmisítése.

A Ptk. 339. § (1) bek. szerint aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentésül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. A 349. § értelmében államigazgatási jogkörben okozott kárért a felelősséget csak akkor lehet megállapítani, ha a kár rendes jogorvoslattal nem volt elhárítható, illetőleg a károsult a kár elhárítására alkalmas rendes jogorvoslati lehetőségeket igénybe vette. Ezen utóbbi felperesi hivatkozás kapcsán jegyzi meg a bíróság, hogy az alperes a bíróság álláspontja szerint nem minősül közigazgatási szervnek annak ellenére, hogy az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 2. § (1) bek. szerint az utak forgalmának szabályozása, valamint a közúti jelzések elhelyezése, fenntartása, üzemeltetése és eltávolítása a (2)-(10) bekezdésben meghatározott kiegészítésekkel és kivételekkel az út kezelőjének a feladata, hiszen ezen tevékenysége körében nem az alperes gyakorol közhatalmi jogosítványokat, illetve a Ptk. 349. §-a szerinti kártérítési felelősség csak a valóban államigazgatási jogkörben okozott károk esetén alkalmazhatók. Ebbe a körbe kizárólag egyedi államigazgatási aktusok tartoznak, továbbá olyan intézkedések és cselekvések, amelyek az államhatalom gyakorlása körébe vágnak. Államigazgatási jogkörben okozott kárról ezért csak akkor lehet szó, ha maga a károkozó magatartás államigazgatási jellegű (ld. KGD 1992/218. eseti döntés). Mindezek miatt tehát a bíróság nem látta megállapíthatónak az alperes felelősségét a közigazgatási jogkörben vagy államigazgatási jogkörben okozott kár címén.

Az általános kártérítési felelősségre alapított követelések esetében a károsultnak kell bizonyítania az alperes jogellenes magatartását, a kára bekövetkeztét, illetőleg a kettő közötti ok-okozati összefüggést. Ezen tényállási elemek fennállását vizsgálva a bíróság a következő megállapításokat tette: a felperesi ingatlan előtt húzódó közúti kezelője valóban az alperes és az sem vitatható tény, hogy az útpálya széle és a felperesi ingatlan homlokzata között mintegy 65 cm-es távolság van csupán. A két létesítmény közül azonban a felperesi ingatlan létesült később. A **helység1** **helység3**on keresztül **helység2** összekötő perbéli közúton az alperes többletforgalmat nem generált (ld. **szakértő1** igazságügyi forgalomtechnikai szakértő 125. sorszámú szakértői véleménye 2. oldalán: „Egyértelműen megállapítható, hogy a közút kezelője nem végzett az országos közúthálózaton olyan forgalomszervezési intézkedést amely forgalomnövekedést okozott volna az **út neve**on, így az **út neve házszám** számú ház előtt sem, illetve **helység1** város **utca neve** bevezetett súlykorlátozó forgalomtechnikai beavatkozása nem jelentette a teherforgalom növekedését az **út neve**on a város úthálózatának szerkezete miatt talán kedvezőbben is hatott az **út neve** forgalmára.”).

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet (továbbiakban: R.) 4. § (1) bek. kimondja, hogy az utak forgalmát úgy kell szabályozni (a forgalmi rendet úgy kell kialakítani), hogy a közlekedés résztvevői biztonságosan, gyorsan és zavartalanul közlekedhessenek. A 4. § (3) bek. értelmében a forgalomszabályozás során figyelembe kell venni a szabályozandó út közlekedésbiztonsági helyzetét és annak időbeni változásait, forgalmának biztonságát és zavartalanágát befolyásoló környezet, forgalmának nagyságát, összetételét és annak változásait, műszaki jellemzőit, környezetének településrendezési és környezetvédelmi szempontjait. A perben beszerzett igazságügyi forgalomtechnikai szakértői vélemény szerint az „**út neve**on olyan forgalomszabályozást bevezetni, amely valamennyi felsorolt kritériumnak optimálisan megfelelne, nagyon nehéz feladat elé állítja a forgalomszabályozót. Kiemelendő tény, hogy a több kilométer hosszú szakaszon egyik oldalon sincsen gyalogjárda, jóllehet főleg az idegenforgalmi szezon alatt van gyalogosforgalom. A tömegközlekedési járművek megállóhelyei a szűk úttesten, útkereszteződésben kerültek kialakításra.” A szakértői vélemény kiemeli, hogy „az **út neve**on csak forgalomszabályozással a város beépítettsége, kialakítása miatt a környezeti hatásokat optimálisan meghatározni nem lehet. Lehet korlátozni a járművek összetételét, ami jelenleg is fennáll azzal, hogy a 3,5 t összsúlyú tehergépjárművek csak célforgalommal hajthatnak be. Lehet a környezetre káros hatásokat csökkenteni sebességkorlátozással, de ennek mértékét úgy kell meghatározni, hogy ne nagyon sérüljön az eljutási idő hossza ugyanakkor az indokolatlan lassú haladás miatt ne fokozódjék a járművek kipufogógázainak környezetre gyakorolt káros hatása. Az útra jelenleg előírt 40 km/h max. sebesség még elfogadható tempót jelent a közlekedők számára, de ez alá lemenni értelmetlen dolog legfeljebb igen rövid szakaszon belül.” „A **főút száma** számú főút az **út neve** kiváltására az ott lakóknak nem lehet alternatívája. Az **út neve** a város közlekedésében kiemelt fontossággal bír. Az útmelletti ingatlanok megközelítése céljából ez továbbra is fenntartandó közlekedési pálya. Nem fér kétség ahhoz, hogy azon a közlekedés drasztikus korlátozása netán kizárása igen komoly érdeksérelemmel járna, ezért aztán annak megtartása továbbra is fontos városi érdek.” Aszakvélemény szerint a súlykorlátozás bevezetése helyes intézkedés volt, akárcsak a sebességkorlátozás is amit a **épületegyüttes neve** térségében a 30 km/h sebességre javasolt lecsökkenteni a szakértő az épület előtt és után 10-10 méterre. A szakértő a szakvéleményében nem javasolt forgalomterelést, útszakasz lezárást, műtárgy kiépítést, valamint a forgalom egyirányúsítását, mert ezek nem jelentenének megoldást a felperes problémájára.

A felperesi ingatlanon található sérüléseket a felperes keresetleveléhez csatolt, **szakértő3** által készített magánszakértői vélemény, majd a bíróság által kirendelt szakértő 2, illetőleg a társszakértőként eljáró **szakértő4** szakértők leírták és a sérüléseknek az épület falain való

megjelenését a közúti forgalommal hozták összefüggésbe. Itt kell kitérni arra az alperesi felvetésre, mely szerint az épület sérülései annak nem megfelelő, a korából adódó statikai állapota, a csapadékvíznek az épület falai alá való bejutása, illetőleg a '80-as években a **tájegység** nevet sújtó földrengés okozhatja. szakértő 2 igazságügyi szakértői véleményében rögzítette, hogy az épület belső csapadékelvezető rendszere megfelelőnek mondható összességében, e véleményének kialakítása előtt alapfeltárásokat is végzett az építmény külső határoló falainál. Kitért a szakvélemény arra is, hogy az épület 1999. elején végzett felújítás kellően alapos és szakszerű volt, mert az épület múltjában korábban előforduló különböző káreseményeket, valamint a természetes előregedésből bekövetkező állagromlást is megnyugtatóan elhárította. Ezt megfelelően dokumentálták azok a fotó- és videofelvételek, amelyek az épület felújításának műszaki ellenőrzőtől származnak és amelyek a peres iratokhoz is becsatolást nyert. Ezen szakértői véleménnyel egybevág **név1**nak a **hivatal neve** műemléki területi felügyelőjének tanúvallomása is, mely szerint „átnézve az iratokat azt tapasztaltam, hogy ezt a műemléket túlzottan is kivasalták, tehát felújították, azaz olyan mértékben, ami az én műemlékvédelmi elveimmel talán már ellenkezik is. Ez azt jelenti, hogy sok olyan dolgot is kicseréltek, amit én a magam területén nem hagynék. 1993. után az akkori OMF is sok mindent újra megcsinált, az épületen esztétikai javítások voltak, ezért mondom azt, hogy agyonerősítették ezt az épületet" (13. jkv. 3. oldal 2-3. bek.).

A **helység4** epicentrumú földrengésre való alperesi hivatkozás azért nem megalapozott, hiszen az 1985. augusztus 15-én következett be, míg az épület teljeskörű felújítására évekkel később: 1991-ben került sor. szakértő 2 szakvéleményében egyértelműen kijelentette, hogy az épületrehabilitáció gondos, az épület szinte minden megoldandó problémájára terjedő magas színvonalú munka eredményeként valósult meg, nem foghat tehát helyt az az alperesi érvelés, amely az épület mai állapotát elemi kárra, továbbá a tervezés és a kivitelezés hiányosságaira, illetőleg hibáira vezeti vissza. A ma tapasztalható jelenségek éppen az épület korábban - és a felújítás során - legkevésbé problematikus részein jelentkeznek, ez pedig egyértelműen arra enged következtetni, hogy a károsodásokat olyan kiváltó okok idézik elő, amelyek az épület fennállásának korábbi időszakában nem voltak jelen. Ez a hatás pedig egyértelműen a forgalom által okozott vibráció (33. sz. szakvélemény 19/14. oldal). Leszögezte, hogy abból a tényből, hogy az épület 1991. évben befejezett teljeskörű felújítása és az 1999-ben bekövetkezett felperesi ingatlanvásárlás között semmilyen szerkezeti károsodás nem történt arra enged következtetni, hogy az épület alapjaihoz kapcsolódó talajtestet nem terheli kritikus mennyiségű beszivárgó nedvesség. Tekintettel azonban arra, hogy az épület környezetében lévő talajösszetétel erőteljes nedvességhatásra felpuhul és összenyomódik az udvarbelső széleinél javasolja a már megkezdett felszíni csatorna kiépítésének befejezését. Ugyanígy és ugyanilyen megokolásból meg kell oldani az épület előtt az útpályáról az épület faltövébe lefolyó csapadékvíz elvezetését is. Mind a szakértő 2 igazságügyi szakértő, mind a mellette társszakértőként eljáró **szakértő4** okleveles mérnök, vasbetonépítési szakmérnök vélelmezte, hogy a közúti közlekedés által kiváltott vibrációk okozzák a felperesi ingatlan sérüléseit. A társszakértő szakvéleménye szerint a nedves kőfalazat állékonyságát csak az egymással érintkező kövek közti súrlódás tartja egyben a térszín alatti faltestekben. Vibrációs hatásra ez a súrlódási képesség is lecsökken, így végbe megy egy struktúra változás a falazatban. Ennek eredménye pedig alakváltozás - repedés. Ez a folyamat - a sok befolyásoló tényező hatása miatt - a használatos matematikai formulákkal nem követhető (34. szám alatti szakvélemény 6/4. oldal).

Tekintettel arra, hogy sem szakértő 2, sem **szakértő4** szakértők nem rendelkeztek kompetenciával rezgésmérés, illetve a rezgéshatások vizsgálata terén, ezért a bíróság ezen körben is igazságügyi szakértői bizonyítást folytatott le. Ennek előzménye volt az, hogy az alperes a **cég1**, a felperes a **cég2**-től származó magánszakvéleményt csatolt be, melyek közül a **cég1**-féle magánszakvélemény lényegében kizárta, a **cég2**-féle magánszakvélemény pedig oksági összefüggésbe hozta a forgalom

keltette rezgéseket és a felperesi ingatlan sérüléseit. A két magánszakvélemény közötti ellentmondás feloldására, illetőleg szakértő 2 igazságügyi szakvéleményében írtak további elemzésére a bíróság kirendelte **szakértő5** igazságügyi szakértőt. **szakértő5** igazságügyi szakértő a rendelkezésre álló magánszakvélemények közül a **cég2**-féle szakvéleményt fogadta el szakmailag megalapozottnak figyelemmel arra, hogy az általa használt műszerek korszerűbbek, több szempontból közelítik meg a kérdést, ugyanakkor a **cég1** által készített magánszakvélemény számos olyan bizonytalanságot tartalmaz, illetőleg olyan belső ellentmondásai vannak, amelyek alkalmatlanok arra, hogy azt megalapozott szakértői véleményként lehessen használni. Mindemellett **szakértő5** igazságügyi szakértő saját műszereivel is végzett rezgésmérési, illetőleg zajterhelési vizsgálatokat. A műszerek, illetőleg a mérési eredményeket analizáló szoftverek korszerűbbek, fejlettebbek a **cég2** által használt eszközöknél és alkalmasak a rezgésterjedés három irányának egyidejű vizsgálatára.

szakértő5 igazságügyi szakvéleményének egyik kiindulópontja a szakértő 2 által is leírt jelenség, hogy a felperesi ingatlan sajátos, nem a jelenlegi szabványokkal leírható építési móddal készült, így az épület szerkezetei által teljesítendő rezgéssebességi határérték nem jelölhető meg egyértelműen, hanem szakértői mérlegelést igényel ennek a megállapítása. A szakértő a szabvány adta lehetőségek között eljárva az épület műemlék jellegéből és sajátos építési módjából kiindulva az 1,3 mm/s értéket határozta meg határértékként. Az általa elvégzett műszeres mérések eredményeként a bíróság azt állapította meg, hogy a jelenlegi jó minőségű útburkolaton ezt az értéket sem a személygépkocsik, sem 20 tonnás tehergépkocsik elhaladása nem éri el, sőt az 1 colos (mintegy 2,5 cm-es) pallóval szimulált rossz minőségű útburkolat esetében sem. Tény az is, hogy a 2 colos (mintegy 5 cm-es) pallóval szimulált rossz minőségű útburkolat esetén a 20 tonnás teherautó már ezen határérték feletti rezgésértéket produkált, viszont ennek azért nincsen ügydöntő jelentősége, mert a felperesi állítással szemben nem nyert bizonyítást az a tény, hogy a 2004-2005. között a felperes által állított huzamos időn keresztül ilyen, mintegy 5 cm-es szintkülönbségeket is tartalmazóan rossz minőségű útburkolat volt a **épületegyüttes neve** előtt. A bíróság megkeresésére a **cég3**, az **cég4**, illetve a **cég5** tájékoztatást adott a felperesi ingatlan előtt 2004-2005-ben végzett közműépítési munkálatairól (111., 113., 117. szám alatti iratok): a **cég5** tájékoztatása szerint az **út neve**on 2004-2005-ben valóban zajlottak szennyvíz csatornázási munkák, azonban a felperesi ingatlant az nem érintette, mivel annak szennyvízelvezetése már korábban megoldódott. A 2004-2005-ös évben kivitelezési munkák csak az **út neve házszám2** számtól **helység1** felé, illetőleg a **út neve3** becsatlakozástól **helység2** irányába folytak. Az **cég4** tájékoztatása szerint 2004-2005-ben a **helység1**, **út neve házszám** számú ingatlantól számított +/- 100 méteres szakaszon belül gázvezeték nem épített, illetve építetett, üzemzavar elhárítására nem került sor, egyéb, a hálózat üzemeltetésével kapcsolatos útfelbontással járó tevékenységre nem került sor. A **cég3** tájékoztatása szerint a cég 2005-ben kötött szerződést a **helység1-út neve** aszfaltozási munkáira, amely 4 cm vastag aszfaltréteg készítését, majd a gáz szaglók, illetőleg akna fedlapok szintre emelését tartalmazta. Az aknák és a gáz szaglók szintre emelése 2005. május 25. és 27. között zajlott ténylegesen, az útszakasz építésének tényleges kezdete 2005. május 25. volt, befejezése pedig 2005. május 31. Ezen utóbbi tájékoztatást alátámasztotta az alperes által becsatolt ezen munkáról készített építési napló kivonatok, valamint **név2** érdektelen tanú vallomása (118. jkv. 5-6. oldal).

Összességében tehát a bíróság nem találta bizonyítottnak azt, hogy a **épületegyüttes neve** előtt valóban tetemes időn keresztül fennálltak volna azok a rossz útburkolati állapotok, amelyekről valóban csatolt fényképet a felperes, továbbá, hogy ezek a burkolati szintkülönbségek elérték volna a két colt, azaz mintegy 5 cm-t, hiszen ahogy a korábbiakból is kitűnt, az 1 colos szintkülönbség esetén a 20 tonnás tehergépkocsi által keltett rezgéssebesség nem érte el a szakértő által megállapított határértéket.

További, és a **szakértő5**-féle szakvéleményből mindenképpen kiemelést érdemlő szakértői

megállapítás az, hogy a kisszintű, határérték alatti rezgések hatása is lehet épületkárosító (98. alatti szakvélemény 52. oldal).

szakértő5 igazságügyi szakértő zajmérést is végzett a felperesi ingatlanon és mérési adatai szerint a **helység1** városának önkormányzati rendeletében megállapított, az üdülőterületekre irányadó értékeket meghaladó zajterhelést mért.

Az alperes kifogásolta, hogy **szakértő5** szakértő nem a szabványban előírt helyen helyezte el a zajmérő mikrofont, ennek azonban a szakértő megfelelő magyarázatát adta azzal, hogy a zajmérő mikrofon elhelyezése szabvány szerinti helyen kivitelezhetetlen volt, hiszen az a **épületegyüttes neve** előtti úttestre került volna, ahol az első elhaladó jármű elsodorta volna a mikrofont. A szakértő azt is előadta, hogy a műszaki szükségszerűségből máshová elhelyezett mikrofon által mért adatok így is alulreprezentálják a tényleges adatokat, tehát összességében az alperesre kedvezőbb mérési eredmény született.

Megalapozatlan az az alperesi kifogás a szakértői véleménnyel szemben, hogy a szakértőnek nem a 8/2002. (III.22.) KöM-EüM együttes rendeletet kellett volna felhívnia, hanem a 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendeletet az zajmérési adatok értékelésénél. Ennek indoka az, hogy a szakértő által 2008. nyarán elvégzett mérésekkor a 8/2002. KöM-EüM rendelet volt hatályban, így a szakértő a mérési eredményeit ezen jogszabályi környezetben kellett, hogy értékelje, nem pedig a szakvélemény előterjesztésekor már valóban hatályba lépett és az előző jogszabályt hatályon kívül helyező 27/2008. KvVM-EüM együttes rendelet szabályait. Megjegyzi a bíróság azt is, hogy a két jogszabály közötti eltérések érdemben nem befolyásolták a zajterheléssel kapcsolatos felmerült jogkérdés elbírálását.

A Ptk. 339. §-ban írottakból következően a bíróság vizsgálta azt is, hogy fennáll-e releváns ok-okozati összefüggés a felperesi ingatlant ért károsodások és a közúton folyó közlekedés kiváltotta rezgések között, továbbá, hogy az alperest terheli-e felelősség valamely jogellenes magatartásáért vagy mulasztásáért.

szakértő1 igazságügyi forgalomtechnikai szakértő a szakvéleményében javasolta a **épületegyüttes neve** közvetlen környezetében 30 km/h-ra csökkenteni a megengedett sebességet, illetőleg harántcsikozással felhívni a figyelmet a lassításra. Ezen intézkedéseket az alperes megtette, ugyanakkor a felperesi előadás szerint is ennek nincsen érdemi kihatása a közúton közlekedők magatartására. Ennek kapcsán jegyzi meg a bíróság, hogy az alperes nem tehető felelőssé azért a felperes által többször hangoztatott jelenségért, hogy a közlekedők nem tartják be a 40 km/h-s sebességkorlátozást, hiszen ezen előírás betartatása érdekében az alperesnek semmilyen jogszabályi eszköz nincs a kezében. Az igazságügyi forgalomtechnikai szakértő szerint nincs lehetőség a felperes által javasolt mechanikai akadály, forgalomlassító vagy egyirányú forgalmat előíró intézkedés megtételének sem, míg a buszmegálló áthelyezése nem az alperes hatáskörébe eső cselekmény, az alperesnek csupán a hozzájárulása szükséges ilyen intézkedés végrehajtásához [R. 2. § (9) bek.]. Az útpálya méretéből, illetőleg a környező ingatlanok elhelyezkedéséből adódóan nincsen lehetőség arra, hogy járdát létesítsen az alperes a felperesi, illetőleg az úttest túloldalán lévő ingatlan, valamint az útpálya között.

Az igazságügyi forgalomtechnikai szakértő szakvéleményéből megállapíthatóan az alperesnek lehetősége lett volna korábban is súlykorlátozást bevezetni a perbeli útszakaszon, így ennek elmulasztása valóban jogellenesnek minősíthető az alperes terhére, viszont a bíróság álláspontja szerint ez nem alapozza meg az alperes kártérítési felelősségét azon **szakértő5**-féle szakértői

megállapításokra figyelemmel, hogy a jó minőségű, illetőleg az 1 colos pallóval szimulált rossz minőségű útburkolatok esetén még a 20 tonnás tehergépkocsik esetében sem következett be a határértéket túllépő rezgésebesség, továbbá, hogy a határértéket el nem érő rezgések is okozhatnak épületi károsodásokat. Tehát az alperesi mulasztás és a felperesi ingatlant ért károsodások közötti szükségszerű ok-okozati összefüggés hiányzik. Ezen probléma vizsgálatánál emeli ki a bíróság azt is, hogy a 20 tonnát meghaladó tömegű gépkocsival a szakértő mérést nem végzett és a személyes meghallgatásán bírói kérdésre is csak olyan tartalmú nyilatkozatot tudott tenni, miszerint nagyobb tömegű tehergépkocsi elhaladásakor feltételezhető a nagyobb rezgésérték, de nem lineáris az összefüggés az elhaladó jármű súlya és az általa kiváltott rezgés között.

A felperes felrótta az alperesnek, hogy a **épületegyüttes neve** előtt elhaladó járművek lassítása, megállása, indulása fokozott mértékű rezgésterheléshez vezet, ahhoz képest mint ha folyamatosan történne a járművek elhaladása. A bíróság álláspontja szerint a járművek mozgására, megállására, elindulására az alperesnek semmilyen érdemi ráhatása nem lehet, sőt, a felperes által elhelyezni javasolt mechanikus lassító berendezések vagy lassító bordák (fekvőrendőr) alkalmazása vélhetően súlyosabb következményekkel járna.

A fentieket összefoglalva a bíróság azt állapította meg tényként, hogy a közúti forgalommal összefüggésbe hozhatóan érik hátrányok a felperes ingatlanát, így por, zaj, rezgés hat az épületre, az alperes azonban nem járt el jogellenesen, illetőleg felróhatóan, vagy az ok-okozati összefüggés nem állapítható meg az alperesi mulasztás és a felperesi ingatlanon bekövetkező károsodások között, illetve sikerrel járt az alperes kimentése a felelősség alól azzal, hogy bizonyította többlet forgalmat nem generált az **út neve**on, illetőleg bizonyítást nyert a per során az, hogy az **út neve**on átmenő forgalmat máshová terelni nem lehet. Mindezek miatt a bíróság álláspontja szerint az alperes nem kártérítési felelősséggel tartozik, hanem a felperes a Ptk. 108. §-a értelmében az alperes által közérdekből végzett tevékenység, nevezetesen a közút fenntartása miatt az ingatlanában esett hátrány megtérítését igényelheti kártalanítás címén (ld. BDT 2006/1447. jogeset).

A Ptk. 108. § (1) bek. kimondja, hogy az ingatlan tulajdonosa tűrni köteles, hogy az erre külön jogszabályban feljogosított szervek - a szakfeladataik ellátásához szükséges mértékben - az ingatlant időlegesen használják, arra használati jogot szerezzenek, vagy a tulajdonjogát egyébként korlátozzák. Ebben az esetben az ingatlan tulajdonosát az akadályoztatás (korlátozás) mértékének megfelelő kártalanítás illeti meg. A hivatkozott BDT 2006/1447. eseti döntés leszögezi, hogy a közérdekből végzett tevékenység, nevezetesen a közút fenntartása nem jelenti azt, hogy ha a környező ingatlanok tulajdonosait hátrányok érik, annak ellentételezését az ingatlanok tulajdonosai ne kérhessék, azonban a követelés jogalapja nem kártérítés, hanem kártalanítás lehet. A Ptk. 108. §-a szerint ugyanis a közérdekű tevékenységből származó hátrányokat a szomszédok tűrni kötelesek, ugyanakkor nincsen semmiféle indoka annak, hogy a közérdekből végzett jogszerű tevékenység hátrányait az egyes ingatlantulajdonosok kártalanítás nélkül szenvedjék el.

A tulajdonjog korlátozásából eredő hátrány kártalanítás címén a tulajdonost akkor is megilleti, ha az építkezés jogszerű volt és a zavarás szükséges mértékét nem lépte túl. A jelen esetben **szakértő5** igazságügyi szakértő szakvéleményéből megállapító volt, hogy pl. a zajterhelés mind nappal, mind éjjel meghaladta a jogszabályi határértéket, így alapos az alperesi előadás, hogy a közlekedés a szükséges mértéket túllépő zavaró hatást gyakorol a felperesi ingatlanra. Emiatt a bíróság nem látta a perbeli esetre alkalmazhatónak az alperes által hivatkozott BH 2002/357. eseti döntésben kifejtetteket.

A bíróság a fent kifejtettek szerint az ok-okozati összefüggés hiánya, illetőleg a sikeres alperesi kimentés miatt nem látta alkalmazhatónak a felperes által hivatkozott, a BDT 2003/833. szám alatt

közzétett eseti döntésben foglaltakat.

A bíróság a felperesi keresettel érvényesített jogi fennállása vonatkozásában a Pp. 213. § (3) bek. alapján hozott közbenső ítéletet.

V e s z p r é m , 2009. november 19.

. Kovács Zsolt
bíró