

DEBRECENI ÍTÉLŐTÁBLA
Gf. III. 30.226/2014/7. szám

A Debreceni Ítéltábla a Dr. Léka Ügyvédi Iroda (ügyintéző: dr. Léka Andor ügyvéd, ügyvéd címe) által képviselt felperes neve (Cg.09-09-..., felperes címe felperesnek - a Bán, S. Szabó & Partners Ügyvédi Iroda (ügyintéző: Dr. Rausch János György ügyvéd, ügyvédi iroda címe) által képviselt alperes neve (Cg.01-10-..., alperes címe) alperes ellen hibás teljesítésből eredő kártérítés megfizetése iránt indított perében a Debreceni Törvényszék 2014. február 19. napján kelt - a 38. sorszámú végzésével kijavított - 5.G.40.177/2012/31. számú ítélete ellen a felperes 39. sorszámú fellebbezése alapján folyamatban lévő másodfokú eljárásban az alulírott napon megtartott nyilvános tárgyaláson meghozta a következő

í t é l e t e t:

Az ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi a felperest, hogy fizessen meg az államnak - az illetékhatalóság külön felhívására - 2 500 000 (Kétmillió-ötszázezer) forint állam által előlegezett fellebbezési eljárási illetéket, valamint az alperesnek 15 (tizenöt) napon belül 1 270 000 (Egymillió-kétszázhetvenezer) forint másodfokú perköltséget.

Ez ellen az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s:

Az alperes, mint vevő és az A. Kft, mint szállító 2008. január 16-i keltezéssel szállítási szerződést kötött. A szerződés preambuluma rögzíti, hogy a vevő és a D. Zrt. által létrehozott konzorcium pályázatot nyújtott be a szállító által gyártott és/vagy forgalmazott autóbuszok megjelölésével - a ... Megyei Jogú Város által, közigazgatási területén autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítás közszolgáltatási szerződés keretében történő ellátása tárgyában .../2008. (II.21.) Önkormányzati határozatával meghirdetett pályázaton. A Konzorcium ajánlatát ... Megyei Jogú Város a pályázat nyertesének nyilvánította.

A felek megállapodtak, hogy a szállító 100 db V. ...- A. ... típusú szóló és 40 db V. ... - A. ... típusú csuklós buszt szállít az alperesnek a szerződés 2. számú mellékletét képező műszaki specifikációban meghatározottak szerint.

A szerződés 2. számú mellékletét képező műszaki specifikáció 15 - 19. oldalai táblázatos formában tartalmazzák a buszok jellemző adatait a külső méretektől az .../Monitor rendszerig. A 16. oldala a motorra vonatkozó, azon belül az üzemanyag-ellátó rendszerre vonatkozóan az alábbi adatokat tartalmazza:

Busz típusa/neve	V. ...-A. ...	V. ...-A. ...
------------------	---------------	---------------

Üzemanyag-ellátó rendszer		
Üzemanyagtartály térfogata (l)	220 l	375 l
Egy feltöltéssel garantált km	550 km	800 km
Üzemanyagtartály elhelyezése	Az A tengely környezete	2. ajtó mögött dobogó alatt
Üzemanyagtartály anyaga (fém/műanyag)	Fém	Fém

A Közbeszerzési Döntőbizottság határozatával a hivatkozott közbeszerzési eljárás eredményét megsemmisítette.

... Megyei Jogú Város Önkormányzata a 2008. március 19-én közzétett részvételi felhívással ismét pályázatot hirdetett ... Megyei Jogú Város közigazgatási határain belül autóbusszal végzendő menetrend szerinti helyi személyszállítás kizárólagos ellátására. A D. Zrt. és az alperes 2008. július 30. napján létrehozták a C. Konzorciumot, amely az önkormányzat felhívására ajánlatot nyújtott be.

... Megyei Jogú Város Önkormányzata 2008. október 10-én közszolgáltatási szerződést kötött a C. Konzorciummal arra, hogy ... Megyei Jogú Város közigazgatási határain belül az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítást, tömegközlekedési közszolgáltatást - 2009. július 1. napjától számított nyolc éves időtartamra - kizárólagos joggal ellássa.

Megállapodtak, hogy a konzorcium a feladatát a szerződés teljesítése megkezdésekor hatályos, a szerződés 1. számú mellékletét képező, az ellátásért felelős által jóváhagyott menetrend szerint köteles ellátni, a menetrendben meghatározott, egységes egészként kezelt vonalhálózaton.

A V. B. 2008. november 18-án - ... Megyei Jogú Város Önkormányzatának kérésére - a gyártási képességéről írásban nyilatkozott, mely szerint 40 db V. ...-... C. ... típusú csuklós autóbusz szállítására a gyártási kapacitása rendelkezésre áll oly módon, hogy az autóbusz üzemeltetés 2009. július 1-ei megkezdésének határidejére azok legyártásra, és az üzemeltető részére maradéktalanul átadásra kerülhessenek.

Az A. Kft. szintén 2008. november 18-án (úgyszintén ... Megyei Jogú Város Önkormányzatának kérésére) írásban nyilatkozott a gyártási képességéről, amely szerint 100 db V. ... - A. ... típusú autóbusz szállítására megfelelő gyártási kapacitással rendelkezik az autóbuszok üzemeltetésének 2009. július 1-ei megkezdési határidejére.

A D. Zrt. és az alperes a 2008. december 22-én megkötött „közös vállalkozási megállapodásukban” rögzítették, hogy 2008. július 30-án konzorciumi szerződést kötöttek. A konzorcium 2008. július 30-án benyújtott ajánlatát ... Megyei Jogú Város Önkormányzata nyertesnek nyilvánította. A felek és ... Megyei Jogú Város Önkormányzata között ... Megyei Jogú Város közigazgatási határain belül autóbusszal ellátandó menetrend szerinti helyi személyszállítás végzésére nyolc éves határozott időtartamra közszolgáltatási szerződés jött létre.

A D. irányítása alatt álló projekt társaság, mint bérlő a megállapodás 1. számú mellékletében meghatározottak szerinti autóbusz bérleti szerződést fog kötni az alperessel, mint bérbeadóval.

A D. Zrt. és az alperes a 2008. december 22-én megkötött közös vállalkozási megállapodás 6.5. pontja szerint hozták létre a felperesi gazdasági társaságot, mint projekt társaságot. A felperesi céget 2008. december 23-án jegyezték be a cégnyilvántartásba.

A D. Zrt., mint megrendelő és a felperes, mint szolgáltató 2009. június 23-án szolgáltatási szerződést kötött. A szerződés szerint a megrendelő a közszolgáltatási szerződés időtartamára megrendelte a közszolgáltatási szerződésben és a vonatkozó jogszabályokban meghatározott tulajdonságokkal, valamint műszaki jellemzőkkel rendelkező és mennyiségű autóbuszok folyamatos napi rendelkezésre bocsátását; az autóbuszok üzemanyaggal történő ellátását; az autóbuszok megfelelő fenntartását, javítását és karbantartását; és az autóbuszvezetők napi szolgálatra fel- és kijelentkeztetésére vonatkozó szolgáltatást.

A felperes - a szolgáltatási szerződés alapján a D. Zrt.-vel szemben vállalt kötelezettségeinek teljesítése érdekében - 2008. december 22-én bérleti szerződést kötött az alperessel.

Az alperes vállalta (3.1. pont), hogy „a kezdő időpontig az alábbiakban meghatározott autóbuszokat rendeltetésszerű használatra alkalmas állapotban és mennyiségben a felperesnek a szerződés rendelkezései szerint bérbe adja.” Az autóbuszok főbb jellemzőit a következők szerint határozták meg: Kevesebb, mint egy éves, az átadás-átvételnél átlagban kevesebb, mint 10 000 km futásteljesítmény; alacsonypadlós, mozgáskorlátozottak közlekedtetésére alkalmas rámpával; Euro 5-ös, a jelen szerződés 1. számú függelékében részletesen meghatározott dízelmotorral szerelt. Főbb kiegészítők: az 1. számú függelékben meghatározott GPS-alapú utas tájékoztató és járműkövető rendszer (GPS-rendszer), légkondicionáló; Mennyiség 100 db V. ...-A. ... típusú szóló autóbusz és 40 db V. ... - A. ... típusú csuklós busz.

Az autóbuszok részletes műszaki jellemzőit és leírását a szerződés 1. számú függeléke tartalmazta.

A felek a szerződésben részletesen rögzítették az átadás-átvételi eljárás időpontját, körülményeit, a szállítási szerződés alapján a gyártásközi ellenőrzés, szállítási próbaüzem, szállítási átadás-átvételi eljárás feltételeit is, és azt, hogy azon a bérelő milyen előzetes értesítés alapján vehet részt. A sikeres szállítási átadás-átvétel esetén a bérbeadó jogosult volt az adott autóbuszok tekintetében értesítést küldeni a felperesi bérelő részére. A szerződés tartalmazza a bérbeadó által nyújtandó szolgáltatások körét, a javítási, karbantartási kötelezettségére vonatkozó részletes szerződési feltételeket (pl. takarítás, autóbusz telepőrzés, használat).

Rögzíti a szerződés (6. pont), hogy a felperesi bérelő az autóbuszokat rendeltetésszerűen köteles használni. Az autóbuszokat a KRESZ előírásai, valamint az egyéb vonatkozó jogszabályok előírásainak megfelelően kell használnia. A szerződés 6.4. pontja tartalmazza a futásteljesítménnyel kapcsolatos szerződési feltételeket, annak ellenőrzési módját, a szerződés 7. pontja pedig a bérleti díj számításának részletes szabályait.

Megállapodtak a felek a felelősség és kártérítés általános szabályáról (10. pont), és a felek kártérítési felelősségét az adott üzemi évben elkövetett szerződésszegésért, az adott üzemi évben kiszámlázott - a bérbeadó felelőssége esetén - megfizetett bérleti díj összegében korlátozták. Megállapodtak továbbá a bérbeadó kötbér felelősségéről. Részletesen meghatározták, hogy a bérbeadó milyen mértékű kötbért köteles fizetni abban az esetben, ha a légkondicionáló berendezéssel ellátott autóbuszok aránya az adott számlázási időszakban meghatározott mértéknél kevesebb, avagy amennyiben az autóbuszok átadására a meghatározott kezdő időpontig nem kerül sor, avagy az autóbuszok 5.3. pont szerinti rendelkezésre állását a bérbeadó nem teljesíti, vagy a GPS-rendszer az autóbuszokba nincs beszerelve.

A szerződés 12. pontjában a szavatossági nyilatkozatok körében a bérbeadó szavatolta a bérlőnek, hogy az autóbuszok mentesek minden megterheléstől, kivéve a finanszírozó javára alapított megterheléseket.

A (mellékletek nélkül) 36. oldal terjedelmű bérleti szerződés az autóbuszok fogyasztására vonatkozóan semmiféle adatot, kikötést nem tartalmaz.

A szerződés 1. számú függeléke az autóbuszok műszaki specifikációjáról rendelkezik. A 34 oldalas műszaki specifikáció 1. oldalán a V. logója található és az részletesen tartalmazza a buszok műszaki leírását, műszaki rajzát. A 16 - 20. oldalak táblázatos formában tartalmazzák a buszok jellemző adatait a külső méretektől az audió rendszerig. A 17. oldalon - többek között - a motor műszaki adatai kerültek meghatározásra, azon belül az üzemanyag-ellátó rendszerre vonatkozóan a következőket tartalmazza:

Busz típusa/neveV. ...-A. ... V. ...-A. ...		
Üzemanyag-ellátó rendszer		
Üzemanyagtartály térfogata (m ³)	220 l	375 l
Egy feltöltéssel garantált km	550 km	800 km
Üzemanyagtartály elhelyezése	Az A tengely környezete	2. ajtó mögött dobogó alatt
Üzemanyagtartály anyaga (fém/műanyag)	műanyag	Fém

A bérleti szerződés alapján az autóbuszok rendelkezésre bocsátása 2009. július 1-én megkezdődött. Az alperes 100 db V. ... - A. ... típusú szóló és 40 db V. ... - A. ... típusú csuklós autóbust a felperes rendelkezésére bocsátott, amelyeket a felperes a szolgáltatási szerződés 5.1. pontjában foglaltaknak megfelelően folyamatosan használt, és jelenleg is használ.

A felperes a bérleti szerződésben megállapított mértékű bérleti díjat az alperes részére folyamatosan megfizette. A buszok üzemeltetése során a peres felek havonta közösen rögzítik az autóbuszok által az adott hónapban megtett futásteljesítményt az autóbuszok kilométerórájának közös leolvasásával, a jegyzőkönyvet a felek képviselői aláírják. Az alperes által havonta a bérleti díjról kiállított számlák is tartalmazzák a futásteljesítmény (kilométer) adatait. A felperes fizeti a M. Nyrt.-vel megkötött szerződés alapján az autóbuszok működése során felmerülő üzemanyag költségeket is, amelyeket a D. Zrt. felé továbbszámol.

A ...-i Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem - a D. Zrt. 2009. augusztus 24-ei megrendelése alapján -2 db szóló és 2 db csuklós autóbusz tüzelőanyag fogyasztását megvizsgálta.

A D. Zrt. 2012. március 12. napján (a szolgáltatási szerződés megszegésére hivatkozva) írásban felszólította a felperest, hogy a ... szakértői véleménye, valamint a túlfogyasztásról készített kimutatások szerinti 279 388 616 Ft összegű többletköltségét és az üzemanyag túlfogyasztással felmerült többletköltség banki finanszírozásával járó 26 679 782 Ft kamatköltség miatti kárát fizesse meg.

A felperes 2012. április 13. napján írásban felhívta az alperest, nyilatkozzon: elismeri-e az autóbuszok túlfogyasztását, és vállalja-e a D. Zrt. által bejelentett 306 068 398 Ft összegű kár megfizetését.

Az alperes 2012. április 23. napján írásban a felperesi kárigényét teljes mértékben

visszautasította.

A felperes és a D. Zrt. 2012. július 16. napján a kárigény elismeréséről írásban megállapodást kötöttek. A felperes elismerte szerződésszegését és a szerződésszegése, valamint a D. Zrt.-nél 2011. december 31. napjáig felmerült 306 068 398 Ft összegű kár közötti okozati összefüggést, a kár, a késedelem idejére járó késedelmi kamat és az igény érvényesítésével felmerülő költségek megfizetésére való kötelezettségét. Elismerte továbbá, hogy a szerződésszegéssel okozott kárral kapcsolatosan a D. Zrt. megrendelőnek közrehatása, kármegelőzési, kárenyhítési kötelezettségének elmulasztása, valamint az ő részéről kimentési ok nem merült fel.

A felperes vállalta, hogy keresetet nyújt be az alperessel szemben, és kártérítési kötelezettségét akként teljesíti, hogy a keresettel érvényesített összeget kizárólag és haladéktalanul a D. Zrt.-vel szemben fennálló kártérítési kötelezettsége teljesítésére fordítja.

A felperes keresetlevelét az alperessel szemben a Debreceni Törvényszékhez 2012. november 10. napján nyújtotta be.

A felperes a módosított keresetében elsődlegesen az alperest a hibás teljesítéséből eredően 315 575 674 Ft kártérítés, késedelmi kamata és perköltség megfizetésére kérte kötelezni.

Arra hivatkozott, hogy a bérelt autóbuszok üzemanyag fogyasztása nem a bérleti szerződés 1. számú függelékében foglalt műszaki adatoknak megfelelő mértékű volt, az ott megjelölt értéket jelentősen meghaladta.

Álláspontja szerint valamennyi autóbusznak, valamennyi esetben, viszonylaton és minden időszakban meg kellett felelnie a bérleti szerződés függelékében szereplő fogyasztási adatnak. A felperes kifejezetten a bérleti szerződés 1. számú függelékében meghatározott műszaki tulajdonságoknak megfelelő fogyasztási adatok figyelembevételével fogadta el a feltételeket, és kötötte meg a bérleti szerződést.

Az alperes a szerződésben garantálta az „egy feltöltéssel minimálisan megtehető kilométerek biztosítását”, a felperes pedig ilyen és nem más adatokkal működtethető autóbuszokat kívánt bérelni.

Az alperest, mint bérbeadót a Ptk. 424. § (1) bekezdése alapján szavatossági felelősség terheli azért, hogy a bérelt dolog a bérlet egész tartama alatt szerződésszerű használatra alkalmas, és egyébként is megfelel a szerződés előírásainak.

Az alperes a Ptk. 305. § (1) bekezdése alapján hibásan teljesített, a Ptk. 305. § (3) bekezdése, 310. §-a és 318. § (1) bekezdése szerint a hibás teljesítésért felelősséggel tartozik.

A felperes másodlagos kereseti kérelmében kérte, hogy a bíróság kötelezze az alperest a hibás teljesítésből eredő kártérítésként 288 037 478 Ft, késedelmi kamata és perköltség megfizetésére. Kérte továbbá: a bíróság állapítsa meg, hogy a túlfogyasztással felmerült üzemanyag többletköltség banki finanszírozásával a D. Zrt. 2011. december hó 31. napjáig 27 538 196 Ft kamatköltséget fizetett meg a bank felé.

Előadta, hogy a felperes a ténylegesen felmerülő üzemanyag költséget a M. Nyrt. felé megfizette, és folyamatosan megfizeti, így az üzemanyag túlfogyasztásból eredő kár a felperes vagyonában beállt értékcsökkenés, azaz e vonatkozásban a kárigénye nem idő előtti.

Harmadlagos kereseti kérelmében a Pp. 123. §-a alapján a szerződésszegés és a hibás teljesítés, ezzel egyidejűleg számadás helyességének a megállapítását is kérte arra az esetre, ha a bíróság álláspontja szerint sem az elsődleges, sem a másodlagos kereseti kérelem alapján a felperesi oldalon a kár bekövetkezése nem lenne megállapítható, emiatt a felperes kártérítési követelése idő előtti, ezért az alperestől teljesítést nem követelhet. Kérte a bíróságtól annak megállapítását, hogy a szolgáltatott autóbuszok a teljesítés időpontjában nem feleltek meg a peres felek között létrejött, a bérleti szerződés 3.1. pontjában és 1. számú függelékében meghatározott tulajdonságoknak, az alperes ezeknek az autóbuszoknak a szolgáltatásával megszegi a bérleti szerződés rendelkezéseit, és hibásan teljesít.

A felperes előadta, hogy a D. Zrt-vel kötött szolgáltatási szerződése és ... város közösségi közlekedésének biztosítására irányuló közszolgáltatás folyamatos fenntartása érdekében kénytelen az autóbuszokat az alperestől folyamatosan igénybe venni. A teljesítés fenntartásának folyamatosságával azonban a károsodás, illetve annak veszélye is állandóan, jelentős mértékben növekszik, ezért - a Ptk. 341. § (1) bekezdése szerint - vagylagosan harmadlagos kereseti kérelemként biztosíték adását is kérte. Kérte a bíróságot, állapítsa meg azt is, hogy az alperes hibás teljesítése miatt a felperes károsodásának veszélye fennáll, és kötelezze biztosítékként a teljes 315 575 674 Ft kártérítési tőkeösszeg 50 %-ának megfelelő, azaz 157 787 832 Ft bankgarancia nyújtására akként, hogy a bankgaranciát nyújtó hitelintézet helytállása jelen per jogerős befejezéséig szóljon.

Az alperes elsődlegesen - a Pp. 157. § a) pontja alapján - a per megszüntetését, és a felperes perköltségben marasztalását kérte. Álláspontja szerint - a felperes keresetében kifejtettekre figyelemmel - nem a felperest, hanem a perben nem álló D. Zrt-t érte állítólagosan kár. A felperes és a D. Zrt. által megkötött megállapodás szerint a D. Zrt-t ért állítólagos kárt a felperes csak a jelen per lezárását követően, a keresettel érvényesített összegből fogja megfizetni a D. Zrt-nek, így a felperest nem érte kár, ezért a marasztalási kereset idő előtti.

Vitatta a felperes kereseti követelésének jogalapját és összecszerűségét is, érdemben a felperesi kereset elutasítását, és a felperes perköltségben marasztalását kérte. Állította, hogy szerződésszegést nem követett el. A bérleti szerződés 1. számú függelékében meghatározott műszaki specifikáció szerint az autóbuszoknak egy meghatározott távolságot kellett megtenniük egy feltöltéssel, ez a futásteljesítményi adat nem értelmezhető fogyasztási adatként. A bérleti szerződés nem tartalmaz rendelkezést a járművek fogyasztására vonatkozóan. A gyártó által az egy feltöltéssel megtehető kilométerekre megadott adat, illetőleg az üzemanyag tartály nagyságából fogyasztási érték egy egyszerű osztással nem számolható. A Ptk. 207. § (1) bekezdése szerint a bérleti szerződés 2. számú mellékletének a buszok fogyasztására vonatkozó részét a nyilatkozó feltehető akarata, és az eset körülményeire tekintettel kell értelmezni. A felperes tudta, hogy a gyári fogyasztási értékek csupán referencia jellegű adatok, amelyek a szerződés teljesítése során nem szükségszerűen teljesülnek, ezért az ezzel kapcsolatos szerződésszegésre való felperesi hivatkozás alaptalan.

Álláspontja szerint amennyiben valóban fogyasztási vállalás lett volna a vitatott rendelkezés, akkor az nem csak a bérleti szerződés mellékletében szerepelne, hanem a

szerződő felek részletesen kidolgozták volna magában a szerződésben az ehhez kapcsolódó összes részletkérdést (pl.: a pontos járműüzem, a fogyasztási adatok számítása, elszámolás és a fizetés technikai részletei, a vállalás felülvizsgálata). A bérleti szerződés műszaki specifikációban található rendelkezése nem éri el a műszaki egzaktuság olyan mértékét, amely alapján kikényszeríthető és kárigényt megalapozó jogi kötelezettséget keletkeztetne. Amennyiben a vitatott rendelkezés fogyasztási vállalás lett volna, akkor meghatározott járműüzemet kellett volna meghatározni, mint pl. az U.S. ciklusok. Hivatkozott arra, hogy a perbeli autóbuszok az üzemeltetésük során, a vizsgált időszakban a teljes üzemidőnek a 30 %-át álló helyzetben járó motorral töltötték.

Állította, hogy a bérlet időtartama alatt a 100 szóló buszból 91, a 40 csuklós buszból 33 tudta legalább egy havi időtartamra a műszaki specifikációban meghatározott futásteljesítményi adatokat teljesíteni. Amennyiben egy busz egy havi fogyasztást átlagul véve egy bizonyos időszakban megfelel a műszaki specifikációnak, akkor az már nem műszaki hiányosság, hanem üzemeltetési kérdés, vagy probléma, hogy más időszakban miért nem felel meg ennek a feltételnek.

Előadta továbbá, hogy a D. Zrt. - a 2011. évi beszámolója szerint - busz üzemanyag megtakarításként 61 464 387 Ft-ot fizetett ki a dolgozóinak személyi jellegű egyéb kifizetésként. Ha a perbeli 2,5 évet vesszük figyelembe, akkor az ezen a címen történő kifizetés a felperesi követelés felét teszi ki.

Hivatkozott arra, hogy a menetrend is befolyásolja a fogyasztást, és az a bérleti szerződés megkötését követően legalább 10 alkalommal változott, valamint fogyasztást növelő tényezőként kell figyelembe venni ... város aktuális közlekedési viszonyait is.

A felperes 2009 júliusában átvette tőle a buszokat, a napi üzemeltetés során az alperes azokat kiadja, a felperes átveszi, ennek során átadás-átvételi jegyzőkönyvet vesznek fel, és a felperes a 2012. évet megelőzően nem hivatkozott az alperes hibás teljesítésére, a túlfogyasztás miatti igényére. Álláspontja szerint így a felperes a hibás teljesítésről tudva, jogfenntartás nélkül elfogadta a teljesítést, így utóbb - a Ptk. 316. § (1) bekezdésére figyelemmel - már nem hivatkozhat a hibás teljesítésre.

Az alperes hangsúlyozta azt is, hogy a felperest kár nem érthette, mivel a felperes (saját állítása szerint is) a D. Zrt-től megkapta az általa a M. Nyrt-nek kifizetett üzemanyag ellenértéket. A felperes a D. Zrt. felé semmiféle kifizetést nem teljesített a perbeli kárigénnyel kapcsolatosan, ebből következően a felperesnek a D. Zrt. felé tett elismerő nyilatkozata ellenére sem következett be e vonatkozásban a kára, a vagyonában beállott értékcsökkenésről még nem beszélhetünk (Ptk. 355. § (4) bekezdés).

A felperes és a D. Zrt. kárigénnyel kapcsolatos megállapodásának az alperesre semmilyen kihatása nincs.

Előadta továbbá, hogy a buszokat a V. által gyártott motorral és alvázzal adta az alperes a felperes használatába, a bérleti szerződésben a gyártó által meghatározott adatok szerepelnek, és a felek tudták, hogy a műszaki mellékletek gyártói adatokat tartalmaznak.

Az alperes 2009. január 16. napján az A. Kft-vel megkötött szállítási szerződés alapján szerezte be a bérleti szerződés tárgyát képező buszokat. A szállítási szerződés 2. számú melléklete a bérleti szerződés 2. számú mellékletével azonos műszaki adatokat tartalmaz.

A biztosítékadásra irányuló kereseti kérelemmel szemben előadta, hogy a Ptk. 341. § (1) bekezdése a jogsértések megelőzését szolgálja, nem a már bekövetkezett károsodás

következményeit rendezi.

Az elsőfokú bíróság - a bizonyítási eljárás lefolytatását követően meghozott -ítéletével a felperes keresetét elutasította, kötelezte a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek 2 073 050 Ft perköltséget, és az államnak 1 500 000 Ft eljárási illetéket.

Az elsőfokú bíróság a fentieken túl az alábbiakat is megállapította:

Az autóbuszok fogyasztási adatai a bérleti szerződés szerinti átadásakor nem kerültek megmérésre.

A buszok üzemeltetése során a 2009. július 1 - 2012. október 31-e közötti időszakban a 100 szóló buszból 91-nek, és a 40 csuklós buszból 33-nak a fogyasztása legalább egy havi átlagban a szóló busznál 40 l/100 km-es, a csuklós busznál a 46,875 l/100 km-es mértéket nem haladta meg. A buszok üzemeltetése során az egyes buszok, az egyes napokon olykor más-más menetrend szerinti útvonalon közlekednek, és a buszsofőrök is váltják egymást. Az adott időszakban egy adott busznak a fogyasztása az egymást követő hónapokban igen változó volt. A havi fogyasztási adatok alapján a busz műszaki állapotára következtetni nem lehet.

A ...-i Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem szakértői vizsgálatához a 4 autóbust az alperes választotta ki, készítette elő, és bocsátotta rendelkezésre. A szakértői vizsgálatot 2009. augusztus 27-én a ...-i Nemzetközi Repülőtéren végezték, és ahhoz T. Kft. FM 2001/1 típusú fogyasztásmérő berendezését használták, melynek pontossága + - 1 %. A szakvélemény szerint a szóló busz a műszaki leírásban szereplő 40 l/100 km fogyasztással szemben klíma nélkül 45,83 l/100 km, klímával 52,77 l/100 km fogyasztású, azaz az eltérés kb. 13 %. A csuklós busz a műszaki leírásban szereplő kerekítve 46,9 l/100 km fogyasztási adattal szemben klíma nélkül 54,97 l/100 km, míg klímával 66,7 l/100 km fogyasztású, az eltérés kb. 15 %.

A buszok üzemanyag fogyasztásának költségét a D. Zrt. finanszírozta, ennek finanszírozásához banki hitelt is felvett.

A V.H. Kft. 2013. július 11-i nyilatkozata szerint a V.B. a bérleti szerződésnek megfelelő autóbusz alvázból 2009 évben 594 darabot készített, ezeket a járműveket több európai országba (pl.: A., N., P., S., S.) szállították ki. A V.B. Co. semmilyen fogyasztási értéket nem határozott meg az A. Kft-vel megkötött szerződésében, a szerződés műszaki mellékletében csak futásteljesítmény szerepel, anélkül, hogy a használati körülményeket a szerződésben konkrétan rögzítették volna. Erre figyelemmel a futásteljesítményi adatból és az üzemanyagtartály térfogatából nem kalkulálható valós és kikényszeríthető fogyasztási adat. „Egy feltöltéssel garantált kilométer” alatt a gyártó és a forgalmazó nem a fogyasztást érti, hanem arról tájékoztatja a vevőt, hogy az optimális, elméleti városi körülmények között a műszaki specifikációban szereplő üzemanyagtartály használata mellett a műszaki specifikáció egyéb feltételeinek megfelelő jármű milyen távolság megtételére lehet képes.

2003. november 21. napján dr. Sz.Z. közjegyző-helyettes - az alperes felkérésére -

hivatalos tanúsítványt állított ki arról, hogy 2013. november 19-én az ... forgalmi rendszámú szóló és az ... forgalmi rendszámú csuklós autóbuszok üzemanyagtankja teljesen feltöltésre került, rögzítette a kilométerórát, illetőleg a tachográf állását. A két busz az É. külterületén lévő R. elnevezésű próbapálya felé a 82 számú főútvonalon közlekedett, a próbapályán a csuklós buszon ülve ellenőrizte azok közlekedését. Amikor a buszok üzemanyag kijelzője a tartalékszint alá süllyedt, akkor a próbapályát elhagyták és ugyanazon kútfejnél, mint reggel megtankoltak. A tankolás eredményeként megállapította, hogy az ... forgalmi rendszámú szóló busz a tankolásig 609 kilométert tett meg, a betankolt mennyiség 162,91 liter volt, míg az ... forgalmi rendszámú csuklós busz 819 kilométert tett meg, a betankolt gázolaj mennyiség pedig 281,26 liter volt.

B.M. okleveles gépészmérnök - az alperes megbízásából - 2013. november 28-án készített igazságügyi műszaki szakértői véleményében úgy foglalt állást, hogy a felek szerződése mellékletét képező 1. számú függelék 17. oldalán található műszaki adatok nem a jármű alapnormájának, vagy a jármű átlagfogyasztásának a megadását jelentik. Az üzemanyagtank térfogatából és az egy feltöltéssel megtehető kilométer adatából a jármű fogyasztási értékének számítása az eltérő dimenziók szerint nem indokolt. Az üzemanyag fogyasztás jellemzően liter/100 km adattal kerül meghatározásra.

A V.B. nyilatkozott arról, hogy az „egy feltöltéssel garantált kilométer” alatt a gyártó és a forgalmazó nem a fogyasztást érti, hanem arról tájékoztat, hogy az optimális elméleti városi körülmények között a műszaki specifikációban szereplő üzemanyagtartály használata mellett a műszaki specifikáció egyéb feltételeinek megfelelő jármű milyen távolság megtételére lehet képes, azonban nincs járműüzem meghatározva. Erre lehetne alkalmazni az U.S.-1-2-3 mérési eljárásokat.

Részletesen nyilatkozott arról, hogy az egyes buszok fogyasztását milyen tényezők (pl.: forgalmi viszonyok, menetvonal, menetrendi kötöttségek, városi rendezvények, a jármű tömege, az útviszonyok, időjárási- és látási viszonyok, a járművezető képzettsége, a járművek műszaki állapota, esetleges üzemanyag eltulajdonítás) befolyásolják.

Az elsőfokú bíróság a felek kérelmeinek és érvelésének rögzítése mellett kiemelte azt is, hogy a felperes a bíróság többszöri felhívása ellenére sem pontosította, hogy az alperest a kártérítési követelésének összege (annak egyes részösszegei) után, mely időponttól és milyen mértékű késedelmi kamat követelés megfizetésére kéri kötelezni.

Az elsőfokú bíróság - az alperesnek a per megszüntetésére irányuló kifogása miatt - elsősorban a felperesi elsődleges kereseti kérelem idő előttiességét vizsgálta.

Jogkövetkeztetése szerint kártérítési igény érvényesítése esetén a pert időelőttiiségre utalással nem lehet megszüntetni, a kártérítés iránti követelés idő előttiisége fogalmilag kizárt. A kártérítési igény létrejötté és esedékessége ugyanis időben nem válhat szét, következésképpen, ha a kár bekövetkezik, a kártérítés is esedékes, míg ha nincs kár, akkor a kárigényt érdemben kell elutasítani (BDT.2013/22.).

A perbeli esetben ... Megyei Jogú Város Önkormányzata a város közigazgatási határain belüli autóbusszal végzendő menetrend szerinti helyi személyszállítás kizárólagos ellátásra közszolgáltatási szerződést kötött a C. Konzorciummal. A D. Zrt. ennek a szerződésnek a teljesítése érdekében számos szerződést kötött, pl. az alperessel a közös vállalkozási

megállapodást, létrehozták a felperesi projekt céget, megkötötték a perbeli bérleti szerződést. A szerződéses konstrukció szerint a M. Nyrt. felé az üzemanyag árát a felperes fizeti meg, aki azt továbbszámlázza a D. Zrt. felé. Az együttműködésük során a D. Zrt. a felperes által továbbszámlázott üzemanyag költséget maradéktalanul megfizette.

Az D. Zrt. és a felperes a buszok túlzott üzemanyag fogyasztása miatt 2012. július 16-án megállapodást kötöttek. A felperes elismerte a D. Zrt. kárigényét, felelősséget vállalt a kárigénynek az alperessel szembeni érvényesítésére, és a megítélt összegnek a D. Zrt. javára történő megfizetésére. Ez a megállapodás a D. Zrt. igényének a felperes általi elismerése és a felperesnek a fizetésre való kötelezettségvállalása a felperesi kárigényt lejárttá tette, ezért az elsőfokú bíróság a felperes elsődleges kereseti kérelmét érdemben vizsgálta.

A felperesnek - a Ptk. 305. § (1) bekezdése, 310. §-a, 318. § (1), 339. § (1) bekezdése és a Pp. 164. § (1) bekezdése alapján - a kártérítési igénye körében azt kellett igazolnia, hogy az alperes szerződésszegést követett el, és szerződésszegésével összefüggésben a felperest a kereseti követelésében megjelölt összegű kár érte.

Az elsőfokú bíróság rögzítette, hogy a Pp. 3. § (3) bekezdésének keretei között tájékoztatta a felperest (14. sorszámú jegyzőkönyv): ő köteles bizonyítani, hogy az alperessel abban állapodott meg, hogy a bérlet autóbuszoknak ... városban való használatuk során a menetrend szerinti közlekedésükkor a bérleti szerződés mellékletét képező műszaki specifikációban meghatározott követelményeknek, fogyasztási adatoknak minden körülmények között meg kell felelniük. Neki kell továbbá bizonyítania, hogy az alperes hibásan teljesített, az alperes által bérbe adott buszok a szerződésszerű teljesítésre nem voltak alkalmasak, a szerződési rendelkezésekhez képest magasabb fogyasztásúak voltak, és ezzel okozati összefüggésben a felperest a kereseti követelésében megjelölt összegű kár érte.

A felperes álláspontja szerint a szerződés tartalmát érintő bizonyítási kötelezettségének a bérleti szerződés és mellékleteinek becsatolásával, azaz okirati bizonyítékokkal eleget tett.

Az elsőfokú bíróság a Pp. 206. § (1) bekezdése szerinti mérlegelési kötelezettsége teljesítése érdekében a perbeli szerződést és az egyéb okirati bizonyítékokat értékelte.

Megállapította, hogy a felek által 2008. december 22-én megkötött 36 oldalas bérleti szerződés igen részletesen tartalmazta a felek megállapodását, az elszámolás módját. A felek a szerződés teljesítésére vonatkozóan aprólékosan rendelkeztek, és meghatározták a buszok használata során a számukra jelentős körülményeket, követelményeket. A szerződési rendelkezések részletesek voltak, többek között még arra is kitértek, hogy a buszok rendelkezésre bocsátásakor azok kevesebb, mint egy éves és átlagban kevesebb, mint 10 000 km futásteljesítményű autóbuszok lehetnek, rögzítették a szállítási próbaüzemet, és azt is, hogy azzal kapcsolatosan a felperesi bérlőnek milyen jogosultságai vannak. Tartalmazza a szerződés a bérbeadó által nyújtott szolgáltatások körét, de a felek a felelősség és a kártérítés általános szabályairól, a kötbérfelelősség köréről és mértékéről is megállapodtak.

A fogyasztásról azonban a 36 oldalas szerződés nem tartalmaz rendelkezést, az alperes a szerződésben a bérbe adott gépjárművek fogyasztására vonatkozó kifejezett vállalást nem tett.

A szerződés 1. számú függeléke egy további 34 oldalas műszaki specifikáció, amelynek első

oldalán a V. cég logója található, tehát az adott műszaki specifikációt a V. cég bocsátotta rendelkezésre. Ez a műszaki specifikáció igen részletesen tartalmazza a buszok műszaki leírását, műszaki rajzait, műszaki paramétereit. A 17. oldalon kerültek feltüntetésre a motor műszaki adatai, ezen belül az üzemanyag ellátó rendszerre vonatkozó paraméterek. Az itt meghatározott adatok között a fogyasztásra vonatkozó nem található, csupán az üzemanyagtartály térfogatára, illetőleg az egy feltöltéssel garantált kilométerre.

Az elsőfokú bíróság ezekből a tényekből azt a következtetést vonta le, hogy a felek bérleti szerződése 1. számú függelékének 17. oldalán az üzemanyag-ellátó rendszerre megadott érték - a Ptk. 207. § (1) bekezdése szerint, a szavak általánosan elfogadott jelentése alapján - nem értelmezhető a felperes állítása szerint. Amennyiben a felperes a szerződéskötési szándékát meghatározó jelentőségű körülménynek tartotta volna a buszok fogyasztási adatát, akkor azt a felek bérleti szerződésében kellett volna kidolgozni, pontosan meghatározni azt a fogyasztási értéket, amelyre az alperesi vállalat vonatkozik. Miután (a peradatok szerint) a fogyasztási adat többféle eljárással számítható, meg kellett volna határozniuk azt is, hogy a fogyasztási adatokat milyen körülmények között és miként kell megmérni.

Az elsőfokú bíróság nem tartotta életszerűnek azt a felperesi állítást, hogy az alperes a szerződésben garantálta volna, hogy egy más személy (a felperes, illetőleg a D. Zrt.) által, általa ismeretlen üzemi körülmények között üzemeltetett buszoknak a fogyasztása miként alakul. Az sem életszerű, hogy a felek ezt a nem szokványos, az alperes részére igen szigorú feltételeket tartalmazó vállalatát részletesen nem határozzák meg, hanem csak a szerződésnek - egy nem is általuk készített - mellékletében van utalás olyan adatra, amelyből matematikai művelettel fogyasztási adat számítható.

Az elsőfokú bíróság szerint az alperes helytállóan hivatkozott arra, hogy amennyiben valóban fogyasztási vállalatára lett volna, akkor a szerződő felek azt magában a szerződésben dolgozták volna ki részletesen, és az ahhoz kapcsolódó összes részletkérdést (mérés, elszámolás...) is tisztázták volna, ehhez képest a bérleti szerződés mellékletében nem is fogyasztási, hanem csak futásteljesítményi adatot adtak meg.

A fentiek alapján az elsőfokú bíróság azt állapította meg, hogy a felperes - a bíróságnak a Pp. 141. § (2) és (6) bekezdése szerinti felhívása után - nem igazolta, hogy az alperes a szerződésben vállalta azt, hogy a bérelt buszok minden körülmények között a szerződés mellékletében meghatározott fogyasztási értéknek megfelelnek. A szerződés mellékletének 17. oldalán az üzemanyag ellátó rendszerre megadott műszaki adatok pedig csak úgy voltak értelmezhetőek, hogy a bérlet tárgyát képező buszoknak műszaki szempontból, műszaki kialakításuk alapján alkalmasaknak kellett lennie arra, hogy a tehergépjárművekre vonatkozó szokásos eljárási rend szerinti fogyasztásmérés során megállapított paraméterei megfeleljenek a mellékletben szereplő adatoknak.

Az elsőfokú bíróság a Ptk. 305. § (1) bekezdése szerinti hibás teljesítés vizsgálata érdekében szakértői bizonyítást rendelt el, és elfogadta ítékezése alapjául dr. P.J. igazságügyi szakértőnek a szakvéleményét. A szakértő írásbeli szakvéleményében kifejtette, hogy a felek szerződésének mellékletében az egy feltöltéssel garantált kilométer, mint műszaki meghatározás, ellenkezik az átlagos műszaki gondolkodással és tudással, jelen kontextusban teljesen felelőtlen, alaptalan, teljesíthetetlen vállalat, melynek motivációja nem ismert. Megállapította, hogy a ... Gépjárművek Tanszéke által készített

szakvéleményben alkalmazott szakértői módszer szakmai szempontból megalapozott, a mérést magát a KTI mérő műszereivel, a KTI módszerével végezték, az teljesen megfelel a nemzetközi normáknak, a mérési eredmények hitelesek és korrektek. Meghatározta az autóbusz üzemanyag fogyasztását befolyásoló tényezőket, mint pl.: a sűrű gyorsítás, fékezés, amely jelentős fogyasztástöbbletet képes produkálni. A bérelt buszok havi fogyasztási értékei között szélsőségesen nagy eltérést állapított meg. Az volt a véleménye, hogy szükséges lenne az üzemviszonyok ismerete, mert azok alapján lenne magyarázható az egyes buszok, szóló buszoknál 23,44 - 110,51 l/100 km-es értékek közötti durva különbség. Megítélése szerint az adatok értelmezhetetlenek, ugyanaz a jármű egyik hónapban 21,35 litert fogyaszt, a következő hónapban pedig 81,14 literes fogyasztási átlagot produkál. Ezek az eltérések műszakilag nem magyarázhatóak, a mérési körülmények ismeretlen volta miatt erre szakértői magyarázatot nem lehet adni.

Véleménye szerint az 1. számú függelék 17. oldalán található műszaki meghatározásból fogyasztási adat számolható.

Állítása szerint az üzemanyagtartály mérete alapján a busz akció rádiuszát megadni szokatlan módszer, de matematikailag helyes. Szakmai szempontból kiemelte, hogy haszongépjárműveknél a gyártók üzemanyag fogyasztási értéket nem garantálnak, sőt írásban még tájékoztató értéket sem adnak meg.

A szakértő a tárgyaláson való meghallgatása során a szakvéleményét pontosítva kiemelte, hogy a használatban lévő gépjárműnek a műszaki állapota folyamatosan romlik. Ennek a folyamatnak az időbeli lefolyását nem lehet meghatározni, a gyártók semmilyen erre vonatkozó adatot nem közölnek. Fontosnak ítélte, hogy a szerződésben szereplő üzemanyagtank mérete és az az alapján számítható fogyasztási érték az új járműre vonatkozott, a perbeli bérleti szerződéssel átadott buszok fogyasztását azonban az átadáskor, illetőleg az azt közvetlenül követő időszakban nem mérték meg.

Egy állandó használat alatt álló gépjárműnél nem lehet meghatározni, hogy egy adott átlagos fogyasztást melyik napra vonatkozóan és hogyan kellene számítani.

Hangsúlyozta, hogy a műszaki adatokat tartalmazó függelékben meghatározott feltöltési adat és fogyasztási adat csak a buszok új állapotára vonatkozhat.

Az MSZ 2709-es szabvány szerint egy haszongépjármű csak az első néhány száz kilométer megtételéig tekinthető új járműveknek.

Mindezekből okszerűen következik, hogy amennyiben egy busznak új állapotkori fogyasztása nem került megvizsgálásra, akkor a forgalomba helyezéshez képest jóval későbbi időpontban megmért fogyasztási adatból semmilyen következtetést nem lehet levonni a buszok forgalomba helyezésének időpontjára vonatkozó állapotára.

A buszok egy hónapos fogyasztásának vizsgálata matematikailag megfelelő statisztikai bázist jelent a műszaki állapotnak a megállapítására, és ha egy busz egy hónap vonatkozásában a számított fogyasztása szerint megfelelt a szerződés függelékében megadott futásteljesítményi követelményeknek, ebből egyértelműen az következik, hogy az adott busz mechanikai jellemzőit tekintve megfelel az adott műszaki paraméternek.

Az elsőfokú bíróság értékelése szerint az elfogadott (részletes és aggálytalan) szakértői vélemény egybevágott az alperes által csatolt, B.M. igazságügyi szakértő peren kívüli szakvéleményével is. Az elsőfokú bíróság - a Pp. 206. § (1) bekezdése szerinti mérlegeléssel - azt állapította meg, hogy nem állapítható meg az alperesi hibás teljesítés, a szerződésszegés.

A buszoknak a forgalomba helyezés napján kellett a bérleti szerződés mellékletét képező, a V. cég által kiadott műszaki specifikációban meghatározott, az üzemanyag ellátó rendszerre vonatkozó műszaki paramétereknek megfelelniük, és az nem róható az alperes terhére, hogy a buszok műszaki állapota a több éves használat során romlik.

Az adott buszok fogyasztási értékét a forgalomba helyezéskor nem mérték meg. A felek egyezően adták elő, hogy a bérlet tárgyát képező buszok túlnyomó többsége a felperes által sérelmezett fogyasztási értéknek megfelelő, vagy annál kedvezőbb fogyasztás mellett üzemelt legalább egy hónap átlagában, ez pedig egyértelműen igazolja, hogy a bérlet tárgyát képező buszok műszaki paramétereik alapján alkalmasak arra, illetőleg a forgalomba helyezésekor alkalmasak voltak arra, hogy a szerződés függelékében meghatározott fogyasztási értéknek megfelelő fogyasztással működjenek, ez pedig az alperes szerződésszerű teljesítését igazolja.

Az elsőfokú bíróság utalt arra is, hogy miután egyazon buszoknak az egyes hónapokban a fogyasztási adatai igen eltérőek, ez az eltérés a buszok műszaki állapotával nem magyarázható, ez kizárólag az üzemeltetés eltérő körülményeiből adódhat, amelyért pedig az alperesi felelősség nem állapítható meg.

Mindezekre tekintettel a felperesnek az alperes hibás teljesítésére alapított kártérítési igénye a Ptk. 305. § (1) bekezdése, 310. §-a és a 339. § (1) bekezdése alapján alaptalan. A felperes vagylagosan három jogcímen is előterjesztette a kereseti kérelmét, azonban mindegyik az alperes hibás teljesítésén alapult, ezért a felperesnek valamennyi jogcímen előterjesztett kereseti kérelme alaptalan, így az elsőfokú bíróság a felperes keresetét elutasította.

Az elsőfokú bíróság - a Pp. 182. § (3) bekezdése szerinti feltételek vizsgálata alapján - mellőzte a felperes új szakértő kirendelésére irányuló bizonyítási indítványának teljesítését, mivel a perben beszerzett szakvélemény amiatt, hogy nem támasztja alá az egyik fél álláspontját, még nem tekinthető aggályosnak, ellentmondásosnak. A perbeli szakvélemény a per egyéb adataival, illetőleg B.M. peren kívüli szakvéleményével egybevetve, a szakértő a tárgyaláson pontosította a véleményét, abban a kérdésben pedig, hogy a műszaki vállalkozásban az egy feltöltéssel garantált kilométer, avagy a garantált szó mit jelent és miként értékelendő, nem a szakértőnek, hanem a bíróságnak kellett állást foglalnia, minthogy az nem szakkérdés, hanem jogkérdés.

Az elsőfokú bíróság a pereszes felperest kötelezte az alperes perköltségének (2 000 000 Ft ügyvédi munkadíj és 73 050 Ft előlegezett szakértői díj) a megfizetésére, és megállapította, hogy a felperes a perrel felmerült költségeit (ügyvédi munkadíj, szakértői díjelőleg) maga köteles viselni.

Az ítélet ellen a felperes nyújtott be fellebbezést, melyben elsődlegesen az elsőfokú ítélet megváltoztatását, az alperes kereset szerinti marasztalását, és a másodfokú perköltség viselésére kötelezését kérte.

Indítványozta (amennyiben az ítélet tábla álláspontja szerint a szakértői bizonyítás kiegészítésének van helye) ellenőrző szakértőként az Igazságügyi Szakértői Intézet felülvizsgálati testületének kirendelését. Másodlagosan kérte az elsőfokú ítélet hatályon kívül helyezését, és az elsőfokú bíróságnak a per újabb tárgyalására, és újabb határozat hozatalára utasítását.

Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság ítélete megalapozatlan, megállapított tényállásában jelentős tényeket hiányosan vagy megalapozatlanul rögzített, illetve a megállapított tényállásból téves jogkövetkeztetést vont le.

Hivatkozott arra, hogy a V.H. Kft. az A. Kft.-vel 2013. július 11. napján megkötött szerződéséről adott tájékoztatást, az elsőfokú bíróság azonban azt a jelentős ténytet nem rögzítette, hogy a tárgyi szerződés műszaki specifikációjában szereplő „egy feltöltéssel garantált km” kitétel a gyártó műszaki specifikációjában nem is szerepel. Így a V.H. Kft. arról nyilatkozott, hogy e kifejezés alatt a gyártó vagy a forgalmazó mit értene. A nyilatkozat a per tárgyát képező jogviszonyban nem szereplő harmadik személy hipotetikus felvetése, amelynek a tényállás szempontjából nincs jelentősége. Egyébként az alperes a bérleti szerződés megkötésekor a V.H. Kft. semmilyen nyilatkozatát nem adta át a felperesnek.

Hivatkozott arra is, hogy dr. Sz.Z. közjegyző-helyettes hivatalos tanúsítványának a bérleti szerződés teljesítése szempontjából nincs relevanciája. Az autóbuszokat próbapályán, megterhelés nélkül, azonos sebességgel működtették, a városi közösségi közlekedésre jellemző üzemeltetési körülményeket semmilyen módon nem szimulálták. Ráadásul az csak egy-egy busz vizsgálatára vonatkozott. Az elsőfokú bíróság sem tér ki az ítélete indoklásában arra, hogy a tanúsítványnak milyen okból lenne jelentősége.

Előadta, hogy B.M. okleveles gépészmérnök véleménye csak a peres fél állításaként és nem szakvéleményként vehető figyelembe. Ezzel szemben a tényállási részben nem szerepel a ...-i Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem szakvéleménye, az abban tett megállapítások, arra az elsőfokú bíróság mindössze úgy utal, mint a felperes hivatkozására. Hivatkozott arra, hogy a perbeli szakértő a ...-i Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem szakértői módszerét, mérési eredményét megalapozottnak, a nemzetközi normáknak megfelelőnek, hitelesnek és korrektnek minősítette. A ... szakvéleményével pedig a felperes egyértelműen igazolta a túlfogyasztás tényét.

Az elsőfokú bíróság a tényállásban nem rögzítette a szerződés megkötését megelőző releváns körülményeket sem, nem állapította meg, hogy a bérleti szerződés megkötését megelőző közbeszerzési és a közszolgáltatásra vonatkozó pályázati eljárásban, illetve a szerződéskötést megelőző tárgyalások során az alperes, illetve az A. Kft. milyen ajánlatot tett, ennek alapján a felek a megkötendő bérleti szerződéssel összefüggésben milyen ismerettel rendelkeztek.

A bérleti szerződés „Előzmények” fejezete részletesen meghatározza a közszolgáltatásra vonatkozó pályázat, a közszolgáltatási szerződés, a közös vállalkozási megállapodás, valamint a szállítási szerződés tényét. Ehhez kapcsolódóan az elsőfokú bíróság a tényállásban arról sem tett említést, hogy az alperes az autóbuszok működtetésének minden lényeges üzemeltetési körülményével tisztában volt.

Az elsőfokú bíróságnak a műszaki specifikációban rögzített „egy feltöltéssel garantált km” rendelkezéséből levont következtetése is téves, és szakmai szempontból is értelmetlen, hiszen az üzemanyag-ellátórendszer határozza meg a fogyasztást is. Ha kizárólag az üzemanyag-ellátórendszerre vonatkozna a felek kikötése, úgy csak az üzemanyagtartály térfogatát rögzítették volna. Ezzel szemben a bérleti szerződés 1. számú függelékének 17. oldalán szereplő vitatott kikötés az alperes által vállalt fogyasztási adatot jelent. A szerződési kikötés nyelvtani értelmezése és a szerződő felek akarata alapján az ott rögzített fogyasztási adatot az autóbuszoknak minden körülmények között teljesíteniük kell a bérleti

jogviszony teljes tartama alatt.

A felperes álláspontja szerint az elsőfokú bíróság legfontosabb jogi érvelése az, hogy a terjedelmes szerződésen belül a szerződő felek rendszertanilag hol és milyen módon rögzítették a fogyasztási értékre vonatkozó vállalást. Az elsőfokú bíróság a felperes által hangsúlyozott értelmezési szempontokat figyelmen kívül hagyta. A bérleti szerződés 1.1. pontjában a fogalom meghatározások között szerepel az „autóbusz” kifejezés pontos definíciója, kétséget kizáróan megállapítható, hogy az „autóbusz” kifejezés alatt a felek kizárólag az ott rögzített jellemzőkkel bíró járműveket értették. A bérleti szerződés 3.1. pontjának b) bekezdése egyértelműen rögzíti, hogy az autóbuszok részletes műszaki jellemzőit és leírását a bérleti szerződés 1. számú függeléke tartalmazza. A felek „autóbusz” alatt csak azokat a buszokat értették, amelyek a bérleti szerződés 1. számú függelékében meghatározott részletes műszaki jellemzőknek megfelelnek. A felek a vitatott műszaki meghatározást a műszaki adatok között tényadatként rögzítették, amely mindkét félre kötelező.

A bérleti szerződés maga is „csak” egy melléklet, ez az okirat ugyanis a közös vállalkozási szerződés mellékletét képezi. A bérleti szerződés (mellékleteivel együtt) egy nagy szerződéses rendszer része, így annak értelmezésekor ennek a rendszernek az egyes részeit nem lehet figyelmen kívül hagyni. A szerződés melléklete a szerződés részét képezi, ennek ellenkezőjére az alperes sem hivatkozott, az elsőfokú bíróság pedig lényegében ezt állítja, „csak nem meri nyíltan kimondani”.

Az autóbuszok üzemanyag-fogyasztására vonatkozó adatot és vállalást rendszertanilag is indokolt volt a műszaki specifikációt tartalmazó mellékletben rögzíteni, ebben semmi szokatlan vagy életszerűtlen nincs. Az elsőfokú bíróság a felek szerződési szabadságát és az okirati biztonsághoz fűződő érdeket sérti azzal, hogy kizárólag arra alapítja egy szerződési rendelkezés értelmezését, hogy az a szerződésen belül hol található, milyen terjedelemben került megfogalmazásra. Az elsőfokú bíróság a szerződés nyelvtani és a szerződő felek akaratára visszavezethető teleologikus értelmezést nem mellőzhette volna. Az alperes a műszaki specifikációban rögzített kikötésben vállalta („garantálta”), hogy az autóbuszok egy feltöltéssel mennyi távolságot tudnak megtenni. A kirendelt szakértő írásbeli szakvéleményében egyértelműen úgy foglalt állást: lehet, hogy szokatlan, de a fenti kikötés akkor is azt jelenti, hogy a bérbeadó vállalja az így kiszámítható fogyasztási érték teljesítését. A szakértő az írásbeli véleményében és szóbeli meghallgatásakor is megerősítette, hogy az alperesnek magának kell tudni, miért vállalt ilyet.

Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint „az egy feltöltéssel garantált km” kifejezés azt jelenti, hogy a buszoknak (új állapotukban) műszaki szempontból, műszaki kialakításuk alapján alkalmasnak kellett lenniük arra, hogy a járművekre vonatkozó szokásos eljárási rend szerinti fogyasztásmérés során megállapított paraméterei megfeleljenek a mellékletben szereplő adatoknak. Az elsőfokú bíróság egyrésztől hiányolja a részletesebb meghatározást a kikötésből, másrésztől ugyanezen kikötésnek olyan többlet-jelentést tartalmat tulajdonít, ami a szerződés semmilyen rendelkezéséből sem következik. A vitatott szerződési rendelkezésben a szavak hétköznapi, általánosan elfogadott jelentése egyértelműen megállapítható, így csak akkor követhető ettől teljes mértékben eltérő értelmezés, illetve csak akkor ruházható fel többletjelentéssel, ha valamelyik fél bizonyítja, hogy a felek akarata ettől a nyelvtani jelentéstől eltér. Erre tekintettel az alperesnek kellett

volna bizonyítania azt, hogy a kifejezés valami más jelent, azaz a fogyasztási értéket az autóbuszoknak nem a rendeltetésszerű használatuk során kell teljesíteniük, hanem üresen, terhelés nélkül, a járművekre vonatkozó szokásos eljárási rend szerinti fogyasztásmérés során műszakilag kell képesnek lenniük rá, továbbá nem a bérleti jogviszony teljes tartama alatt, hanem csak új állapotukban kellett teljesíteniük az autóbuszoknak a vállalt paramétereket. Ez utóbbira az alperes nem is hivatkozott, erre csupán a szakértő tett utalást az utolsó tárgyaláson.

A felperes álláspontja szerint az elsőfokú bíróság mellőzte a szerződő felek valódi szerződési akaratának, illetve a szerződéskötést megelőző körülményeknek a vizsgálatát is. A felperes számára különös jelentőséggel bírt a szerződés megkötésekor az autóbuszok üzemanyag fogyasztása. Az autóbuszok üzemeltetése során az üzemanyagköltség a bérleti díj után a legnagyobb tétel, annak mintegy 25 %-a. Önkormányzati tulajdonban álló társaság a felperes többségi tulajdonosa, amely szigorú üzleti terv szerint működik, a bérleti szerződést megelőző tárgyalások során is a legjelentősebb szempont az autóbuszok fogyasztása volt. A szerződést megelőző közbeszerzési eljárásban az A. Kft. által tett és többször változtatott ajánlatnak részét képezték a fogyasztási vállalásra vonatkozó adatok (l/100 km-ben). Az A. Kft. a szólóbuszra 38 l/100 km + - 10 %, a csuklós buszra pedig 42 l/100 km + - 10 % fogyasztás vállalására tett ajánlatot. A szállító tényszerűen ezt vállalta, mert a felperes és a D. Zrt. csak így kívánt szerződést kötni. Az A. ajánlatáról mindkét szerződő fél tudomással bírt, különösen az alperes, hiszen ő hozta a szállítót, a perbeli autóbuszok kiválasztására és a bérleti szerződés megkötésére pedig kifejezetten erre tekintettel került sor. A felek az üzemanyag fogyasztásról folyamatosan tárgyaltak, ezt bizonyítja, hogy az A. Kft. a 2008. június 19-i ajánlatban a csuklós autóbuszokra még nem, míg a 2008. július 3-i ajánlatban már vállalt üzemanyag-fogyasztási értéket.

A felperes semmiképpen sem kötött volna szerződést az alperessel, ha nem vállalt üzemanyag-fogyasztási értéket az autóbuszokra. A felperes és a vele szolgáltatási szerződést kötő D. Zrt. az alperes által garantált üzemanyag-fogyasztási adattal számolt, az üzleti terveit ennek megfelelően állította be. Ez alapján engedélyezte a ...-i Vagyonkezelő Zrt. Igazgatósága a szerződés aláírását, ha az üzemeltetési költség 25 %-át kitevő üzemanyagköltség nem lett volna fixen tervezhető, akkor nem is engedélyezte volna a szerződés megkötését.

Az autóbuszok üzemanyag fogyasztásának vállalásához minden szükséges rendelkezést rögzítettek a szerződésben, ugyanis a buszokat a városi közösségi közlekedésre, ... városában használták és használják fel. Az üzemeltetési körülményekkel az alperes tisztában volt, ennek ismeretében semmilyen jogi akadálya nem volt annak, hogy felelősséget vállaljon olyan adatért, amelynek minden fontos változóját ismerte a szerződéskötéskor, illetve amelyeket kötelessége volt számításba venni. A szakértő egyértelműen megállapította, hogy az üzemeltetési körülmények körében a városi ciklus meghatározása is elegendő lett volna. A ... városára jellemző üzemeltetési körülmények semmiben sem térnek el az átlagos, 100 000 főt meghaladó lakosságú nagyvárosétól. Ezen túlmenően a menetrendre, a vonalhálózatra, a buszmegállók elhelyezkedésére, távolságára és útviszonyokra vonatkozó konkrét adatok is az alperes rendelkezésére álltak. A felek az üzemeltetési körülményekkel nemcsak teljes körűen tisztában voltak a szerződéskötéskor, de kifejezetten erre tekintettel kötöttek szerződést.

A felperes álláspontja szerint kifejezetten kizárható, hogy ha az alperes nem kívánta volna

vállalni a fogyasztási adatot, úgy aláírt volna egy olyan szerződést és olyan műszaki specifikációt, amelyben a fentebb részletezett, általa immár vitatott kikötés szerepelt. A felperes álláspont szerint az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy tulajdonképpen lényegtelen, hogy egy bérleti szerződés alapján bérelt autóbusz mennyi üzemanyagot fogyaszt. Véleménye szerint jogi képtelenség, hogy egy bérelt dolog alapvető jellemzőjének fennállásáért a bérbeadónak semmilyen felelősséget ne kelljen vállalnia.

A felperes állította, hogy a ... szakvéleménye alapján az autóbuszok túlfogyasztása mindenképpen fennáll. Függetlenül attól a jogértelmezési kérdéstől, hogy az autóbuszoknak minden körülmények között képesnek kellett lenniük a megadott fogyasztási adat teljesítésére, vagy csak a járműre vonatkozó általános mérési rend szerint. Az megállapított, hogy a buszok fogyasztása sokkal nagyobb a műszaki specifikációban megadottnál. Így az alperes hibás teljesítése mindenképpen fennáll. A felperestől eltérő jogértelmezés esetén a szakértő által megállapított mértékű túlfogyasztással okozott kár megtérítésére kellett volna kötelezni az alperest, de a kereset teljes elutasítása megalapozatlan. Ezt az elsőfokú bíróság figyelmen kívül hagyta, erre vonatkozó bizonyítási terhet nem osztott ki.

A felperes álláspontja szerint az igazságügyi szakértő írásbeli véleménye legjelentősebb részében egyértelműen a felperesi álláspontot támasztotta alá. A szakértő szerint a bérleti szerződés és annak mellékletét képező 1. számú függelék 17. oldalán található műszaki jellegű meghatározás értelmezhető úgy, mint ahogy a felperes állítja, hogy azzal az alperes a buszok fogyasztását szavatolta. Az elsőfokú bíróság a szakértő kirendelésekor még szakkérdésnek minősítette a felek által vitatott műszaki jellegű meghatározás értelmezését, majd később (a szakértő megállapítását figyelmen kívül hagyva) jogkérdésként bírálta el azt. Az ilyen műszaki specifikációt nem lehet kizárólag jogkérdésnek minősíteni.

A szakértő szerint a „városi” tömegközlekedés kiszolgálására szolgáló buszokra vonatkozó paraméter tökéletesen érthető, félre nem magyarázható üzemeltetési viszonyokat jelent.

A kirendelt szakértő és az alperesi magánszakértő a ... szakvéleményében alkalmazott szakértői módszert szakmai szempontból megalapozottnak találták, mérési eredményeit hitelesnek és korrektnek. A szakértő válasza szerint a túlfogyasztás a ... szakvéleményben mért átlagértékek bázisán vehető figyelembe.

A szakértő írásbeli válasza szerint a műszaki specifikáció vitatott meghatározása félreérthetetlen garantált fogyasztási értéket tartalmaz. Ez a megállapítás önmagában megalapozza a felperesi kereset jogalapját. E szerint a felperesnek - a Ptk. 207. § (1) bekezdése szerinti értelmezési szabályra figyelemmel - a vitatott műszaki jellegű meghatározást úgy kellett értelmeznie, hogy az alperes vállalta a megadott paraméter, mint garantált fogyasztási érték teljesítését. A szakértő válasza szerint a bérleti szerződés a városi autóbuszok szállításáról szól, ez alapján egyértelműen beazonosítható az a „járműüzem”, amelyben az autóbuszokat üzemeltetik, ez minden fontos üzemviteli információ-feltételt egyértelműsít. A szakértő írásbeli válasza szerint az üzemanyagtartály mérete alapján az autóbusz akció rádiusát megadni matematikailag helyes. Ez a műszaki jellegű meghatározás abszolút értékben adja meg az üzemanyag-fogyasztás maximumát, de egy egyszerű osztási művelettel ebből a két számadatból fajlagos érték (l/100 km) képezhető. A szakértő az írásbeli szakvéleményben a bíróság kérdéseire kellően indokolt és

megalapozott válaszokat adott, amelyek alkalmasak voltak arra, hogy azok alapján az elsőfokú bíróság a keresetben foglaltak szerint marasztalja az alperest. Ezeket a szakmai megállapításokat a szakértő soha nem vonta vissza, szóban is fenntartotta azokat. Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint a szakértő valamennyi fenti megállapítása visszavonásaként kellene értékelni a szakértő tárgyaláson tett szóbeli nyilatkozatát, úgy az önmagában aggályossá, ellentmondásossá teszi az egész szakértői véleményt.

A szakértő tárgyaláson tett szóbeli nyilatkozatával kiegészítette az írásbeli szakvéleményét, álláspontja szerint nem tért el az írásbeli véleményétől, csak akkor más kérdésekre adott választ. A szóbeli kiegészítésében már úgy foglalt állást, hogy a szerződés függelékében meghatározott feltöltési és fogyasztási adat csak az új állapotra vonatkozik. Új megállapítását azonban semmilyen szakmai indokkal nem támasztotta alá, kizárólag homályos utalásokat tett egyes kormányrendeletekre, valamint szabványokra. Mivel a szerződésben semmilyen utalás nincs a szakértő által hivatkozott kormányrendeletekre és MSZ szabványra, így azok alkalmazásának sincs semmilyen jogi alapja. A felek szerződésének értelmezése alapján a szerződés mellékletében szereplő fogyasztási adatról fel sem merülhet, hogy csak új autóbuszokra vonatkozott volna. A fogyasztási adatot a bérleti jogviszony teljes tartama alatt teljesítenie kell a bérelt autóbuszoknak. Maga az alperes sem hivatkozott soha arra, hogy csak a buszok új állapotára vonatkozik a fogyasztási adat.

A szakértő szintén a szóbeli meghallgatásakor nyilatkozott úgy, hogy műszaki szempontból nem lehet meghatározni fogyasztási értéket. Ennek az állításnak egyértelműen ellentmond a korábbi vissza nem vont megállapítása, hogy a városi ciklus rögzítése elegendő üzemeltetési körülményként, és ellentmond, hogy a felek által sem vitatottan léteznek olyan fogyasztásmérési eljárások, amelyek alapján fogyasztási értéket meg lehet adni. Az alperes által felkért B.M. szakértő véleményében rögzített ajánlatból is megállapítható az, hogy fogyasztási érték megadásával és vállalásával szoktak ajánlatot tenni.

A felperes álláspontja szerint a városi ciklus megjelölése és a megelőző pályázati eljárások részét képező részletes üzemeltetési információk elérték azt a szintet, amely elégséges a fogyasztási érték vállalásához.

A felperes álláspontja szerint a fenti ellentmondások, megalapozatlanságok miatt szükséges lett volna ellenőrző szakértő kirendelése. Erre az elsőfokú eljárás során indítványt tett, melynek az elsőfokú bíróság tévesen nem adott helyt, a szakértő újonnan tett megállapításait elfogadta, és teljes körűen figyelmen kívül hagyta az írásbeli szakértői véleményt.

Az alperes írásban benyújtott ellenkérelmében az elsőfokú bíróság ítéletének helybenhagyását, a felperes másodfokú perköltség viselésére kötelezését kérte. Álláspontja szerint:

- a szerződés tartalma tekintetében lefolytatott bizonyítás cáfolta a felperes szerződésértelmezését,
- a szakértői bizonyítás és az okirati bizonyítékok egyenként és összességükben is cáfolták a szerződésszegés tényét,
- a felperes nem számszerűsítette megfelelően és nem is bizonyította a kár összegét,
- a lefolytatott bizonyítás nem támasztotta alá a vélt túlfogyasztás és az alperes teljesítése közötti oksági összefüggést,

- a fentiek miatt a kárenyhítési kötelezettségnek való megfelelés kérdésében a bizonyítás felvétele szükségtelen volt.

Az alperes álláspontja szerint az elsőfokú bíróság ítélete érdemben helyes, okszerű, megalapozott és kellően indokolt. A felperes fellebbezésében olyan bizonyítékot nem tudott megjelölni, amely az álláspontját alátámasztja, arra hivatkozott, hogy „folyamatosan olyan jelentős kárai származtak, amely súlyosan veszélyezteti a városban a közszolgáltatás ellátását”, holott csak 2012. április 13-án jelezte az alperes felé igényét, azt megelőzően soha, sőt azt sem, hogy tételelesen mennyi volt az állítólagos túlfogyasztás. Amennyiben a vitatott rendelkezés tényleg fogyasztási vállalás lett volna, tényleg hibásan teljesített volna az alperes, és tényleg kára származott volna ebből a felperesnek, akkor életszerűen elvárhatóan eljárva és különösen a felelős gazdálkodás szellemében nem közel 3 év után küldte volna meg a felszólító levelét, és terelte volna jogi útra az ügyet.

Az elsőfokú bíróság a 2013. június 12. napján tartott tárgyaláson a Pp. 3. § (3) bekezdése szerinti tájékoztatási kötelezettségének a felperes irányában eleget tett. Bizonyítási kötelezettségének azonban a felperes nem tett eleget, a rendelkezésre álló bizonyítékok az alperes álláspontját alapozták meg.

A felperes a szerződés tartalmának bizonyításával kapcsolatban - az elsőfokú bíróságnak a Pp. 141. § (2) bekezdése szerinti figyelmeztetése ellenére - semmilyen bizonyítékot nem terjesztett elő, álláspontja szerint a bizonyítási kötelezettségének a bérleti szerződés és mellékleteinek becsatolásával eleget tett.

Ezzel szemben a bérleti szerződés szövege nem tartalmaz fogyasztási adatokat. Ezt támasztja alá a becsatolt bérleti szerződés, a felperes és a D. Zrt. közötti szolgáltatási szerződésben kézírással bejelölt fogyasztási adat, a V.H. Kft. nyilatkozata. Dr. P.J. szakértő is megállapította szakvéleményében, hogy a kérdéses vállalás ellenkezik az átlagos műszaki gondolkodással és tudással, felelőtlen, alaptalan, teljesíthetetlen.

Az alperes álláspontja szerint nem életszerű, hogy az alperes a nem általa üzemeltetett buszok tekintetében fogyasztási vállalást tegyen. Ráadásul a felek ezt a vállalást a szerződés mellékletében az „üzemanyag-ellátórendszer alatt rejtik el”, minden releváns (üzemi) körülményre és számítási módszerre történő hivatkozás nélkül, és sem a melléklet, sem a szerződés egyéb helyen nem foglalkozik ezzel a kérdéssel. A fogyasztási vállalást az ésszerűen eljáró, tömegközlekedésben jártas cégek megtárgyalják, majd részletesen kifejtik a szerződésben, és nem rejtik el egy mellékletben. Jelen esetben sem a szerződéskötést megelőző tárgyalások, sem a szerződés felépítése és szövege nem támasztja alá, hogy erről lett volna szó.

A bérleti szerződés nem tartalmaz rendelkezést a használati körülményekről, nincs megadva semmilyen járműüzem, erre vonatkozó adatot a felperes nem is jelölt meg. Ezt a bérleti szerződés és a BME szakvélemény is alátámasztja. A D. Zrt. által alkalmazott üzemanyag megtakarítást ösztönző rendszerének a bérleti szerződést követő kidolgozása és a D. Zrt. .../2009. Vezérigazgatói Utasítás is azt támasztja alá, hogy a járműüzem jellemzői még elvi alapon sem álltak rendelkezésre a bérleti szerződés megkötésekor, és később is számtalanszor változtak.

A ... szakértői véleménye, a V.H. Kft. nyilatkozata, valamint B.M. magánszakértői véleménye is azt bizonyítja, hogy az üzemanyagtartály méretéből, valamint az egy

feltöltéssel megtehető távolságból szakmailag helyes következtetés a használati feltételek megadása nélkül a fogyasztásra nem vonható le. Dr. P.J. szakértő pedig kifejtette, hogy a többletfogyasztás döntően a sofőr „lábában” van. Az, hogy a járműveknek „minden körülmények között” teljesíteniük kell a nem létező fogyasztási értéket, önmagában is nonszensz. A menetrend számtalanszor változott, a felperes által mércének tartott 2008. decemberében tervezett menetrend soha nem lépett hatályba. A vitatott rendelkezés nem értelmezhető fogyasztási vállalásként, és különösképp nem értelmezhető úgy, hogy annak minden körülmények között meg kell felelni.

Az alperes álláspontja szerint a hibás teljesítés bizonyítása eleve szükségtelen, mivel a felperes által vitatott szerződéses rendelkezésről egyértelműen megállapítható, hogy nem értelmezhető fogyasztási vállalásként. Ettől eltekintve a ... szakvélemény, dr. P.J. szakértő szakvéleménye és B.M. magánszakértői véleménye sem támasztotta alá a felperes hibás teljesítéssel kapcsolatos álláspontját. Ezzel szemben dr. Sz.Z. közjegyző-helyettes ténytanúsítványa, valamint a felperes által is elfogadott, a 2013. március 27-i alperesi iratcsatoláshoz A/3 szám alatt csatolt kimutatás is azt támasztja alá, hogy az „egy feltöltéssel garantált km-t” képesek teljesíteni a buszok, azaz egyértelműen kizárt a hibás teljesítés.

Az alperes álláspontja szerint a szakértői vélemény nem ellentmondásos, és az elsőfokú bíróság megfelelően mérlegelte a bizonyítékokat. A szakértő a 2014. február 19-i tárgyaláson a szakvéleményét pontosította, az semmiképpen nem tekinthető ellentmondásosnak vagy aggályosnak, szakértői módszerekkel a felperes kereseti kérelme nem támasztható alá. Ezért szükségtelen és nem is lehetséges egy újabb szakértő kirendelése, erre tekintettel az alperes a felperes bizonyítási indítványának mellőzését kérte.

A „garantált” szó jelentése és értékelése jogkérdés és nem szakkérdés. A felperes egyik oldalról azzal érvel, hogy a műszaki mellékletben is lehet jogi vállalat, ezzel szemben a melléklet műszaki jellegére tekintettel jelenti ki, hogy a vállalat természete és megítélése nem jogkérdés, hanem szakkérdés.

Az alperes álláspontja szerint helytálló a szakértőnek és az elsőfokú bíróságnak az az álláspontja, hogy a vitatott rendelkezés az autóbuszok új állapotára vonatkozott. Eleve abszurd azt hinni, hogy a megadott adatok hosszabb ideig (akár évekig) teljesíthetők. Hivatkozott az alperes arra is, hogy az autóbuszok átadásakor volt próbaüzem, de a fogyasztást nem mérték, az autóbuszok átvétele mindenfajta jogfenntartás nélkül történt. Az alperes ellenkérelmének további írásbeli kiegészítésében előadta, hogy a fogyasztásra vonatkozó minden „épeszű” adat és/vagy vállalat l/100 km formátumban kerül megadásra, melyet a bérleti szerződés nem tartalmaz. A felperes által hivatkozott rendelkezés nem rendelkezik a garanciavállalatok szokásos elemeivel:

- elszámolás gyakorisága,
- fizetés esedékessége,
- az üzemanyagár-változás kérdésének rendezése,
- a használatra vonatkozó részletes feltételek kidolgozása,
- a menetrendváltozásokkal kapcsolatos eljárás.

Mindezek miatt is helyes az elsőfokú bíróságnak az a következtetése, hogy a felek között a fogyasztási garanciavállalás tekintetében a Ptk. 205. §-a értelmében nem jött létre megállapodás, hiszen ezeket a lényeges elemeket jogszabály nem rendezi.

A felperes szerződéskötésre irányuló akarata nem értelmezhető, hiszen a felperes ugyanazon a napon jött létre, amikor a felek a bérleti szerződést megkötötték. A felperes szerint kiemelt jelentőségű ... véleményben foglaltakat maga a kereseti kérelem cáfolja, az abból vezethető le, hogy a járművek tényleges fogyasztása nem érte el a ...-tanulmányban foglalt szintet.

Az alperes álláspontja szerint abszolút feltételezés, hogy bárki olyan kötelezettséget vállalna, mégpedig ingyenesen, amely minden külső körülmény vizsgálata nélkül helytállási kötelezettséget keletkeztetne. Amennyiben a felek a szerződéses szabadság elvére alapítottnak így kívántak volna megállapodni, akkor ezt kifejezetten és egyértelműen tették volna.

A felperes által igényelt marasztalási összeg (kár) magában foglalja az üzemanyag árak növekedése folytán bekövetkezett költségeket is. Ezért az alperes még abban az esetben sem lehet felelős, ha minden másban egyébként a felperesnek volna igaza. A felperesnek a járművek fogyasztása fontosságára alapított érvelését cáfolja az, hogy a járművek átadás-átvételekor és a huzamos próbaüzem során nem került sor fogyasztásmérésre, és ezzel kapcsolatos kifogást a felperes nem jelentett be.

A járművek döntő többsége műszaki szempontból alkalmas még a felperes által elvárt, de egyébként a szerződés részét nem képező fogyasztási követelményt is teljesíteni. Dr. P.J. szakértő véleményére is figyelemmel, a járművek műszaki jellemzőinek romlására tekintettel irracionális, hogy az elvárt értékeknek huzamosabb ideig megfeleljenek.

Az alperes álláspontja szerint a felperesi kereset abszurditását az is mutatja, hogy a kereseti követelés nagyságrendjével összeegyeztethető összeget fizetett ki a D. Zrt. üzemanyag megtakarítás címén az általa alkalmazott járművezetőknek. A D. Zrt. az üzemeltetési tapasztalatok alapján az üzemanyagnormát lényegesen magasabban állapította meg, mint amilyen fogyasztást a felperes a szerződés tartalmának tulajdonít.

Az alperes hivatkozott arra, hogy a Pp. 1. §-a, 2. § (1), 3. § (3) és 164. § (2) bekezdése alapján a bíróságnak nem feladata, hogy a felek állításait megalapozza, ezt a bíróságtól számon kérni nem lehet. Az elsőfokú bíróság a Pp. 206. §-a szerinti kötelezettségét teljesítette, a felperes azért lett pervesztes, mert az irányadó tényállás nemhogy nem alapozta meg az általa tett tényállításokat és jogi álláspontot, hanem egyértelműen és maradéktalanul cáfolta azt.

Az elsőfokú bíróság a Pp. 164. § (1) és 3. § (3) bekezdésének megfelelően részletesen rendelkezett a releváns tényekkel kapcsolatos bizonyítási teherről. A felperesnek kellett volna bizonyítani:

- az általa hivatkozott szerződéses rendelkezés pontos tartalmát,
- a felek feltehető akaratára vonatkozó bizonyítékokat,
- a szerződésszegés tényét,
- az elszenvedett kárt,
- a szerződésszegés és a kár közötti okozati összefüggést,

- a kárenyhítési kötelezettségének megfelelő teljesítését.

Az alperes állította, hogy nem tett olyan fogyasztási vállalást, amelynek a teljesítésére minden körülmények között köteles lett volna. A felperesi kereseti kérelemben foglaltak szakértői módszerekkel nem bizonyíthatóak. Amennyiben a felperesi állítás szerinti vállalás lett volna, azt csak az új járművekre lehetett volna alkalmazni, de a felperes az átadás-átvételnél ezeknek a feltételeknek az ellenőrzését nem végezte el. A járművek műszaki szempontból alkalmasak a feltételek teljesítésére, a túlfogyasztás oka nem műszaki jellegű, hanem valamilyen, az üzemeltetés körébe eső ok, amelyért az alperest felelősség nem terheli.

Az alperes hivatkozott dr. P.J. szakértő írásban előterjesztett szakértői véleménye és tárgyaláson tett nyilatkozatai egyes megállapításaira is.

Az alperes álláspontja szerint az elsőfokú bíróság helytállóan állapította meg, hogy a szerződés melléklete műszaki adatokat tartalmaz és a bérlet tárgyát képező járművek meghatározására szolgál. Az elsőfokú bíróság a vitatott rendelkezés rendszertani elemzését végezte el és megállapította, hogy nem a szavatossági rendelkezések között helyezkedik el. Megállapította azt is, hogy a felek a szerződésben részletesen rendelkeztek a járművek átadás-átvételéről. Az elsőfokú bíróság azt is megállapította, hogy a felperes jelentőséget tulajdonított a járművek bizonyos műszaki tulajdonságainak (pl. légkondicionáló berendezés), amelyekkel kapcsolatban a szerződésben kötbér kikötések is találhatóak. A fogyasztás ezek között nem szerepel. A viszonylag terjedelmes szerződés fő szövege nem tartalmaz semmilyen említést a fogyasztásról. Az értelmezésre szoruló rendelkezést a bérleti szerződés műszaki melléklete tartalmazza, szó szerint azonos tartalommal, mint az alperes és az A. Kft. között létrejött szállítási szerződés, mindkettőn szerepel a Volvo árujelzője. A fogyasztás „számítható”, de nem szerepel kifejezetten a szerződés 1. számú függelékében. Az elsőfokú bíróság megállapította (a ... tanulmánnyal egyezően), hogy a szerződésben járműüzem nem került meghatározásra. A felperes nem vitatta, hogy a járművek motorja az üzemidő 30 %-ában álló helyzetben üzemel, azt sem, hogy a járművek túlnyomó többsége egyes időszakokban meg tudott felelni a felperes által vélt fogyasztási feltételeknek.

Az elsőfokú bíróság helyesen jutott arra a következtetésre, hogy a műszaki melléklet nem tartalmaz fogyasztásra vonatkozó vállalást, de ha még tartalmazna is, akkor ez csak a járművek azonosítását szolgálja, mint a műszaki melléklet egyéb adatai.

A felperes többször hivatkozott arra, hogy szerződéses akarata a szerződést megelőzően mi volt. Eltekintve attól, hogy a felperes ugyanazon a napon jött létre, amikor a felek a bérleti szerződést megkötötték, ezért a szerződést megelőző akaratára hivatkozni „legalábbis mulatságosnak tűnik”, a felperes semmivel sem bizonyította, hogy számára a járművek fogyasztása kiemelkedő jelentőséggel bírt volna. A teleologikus értelmezés sem támasztja alá a felperes álláspontját, sokkal inkább cáfolja azt.

Az alperes hivatkozása szerint a szerződés terjedelmességének arra tekintettel van jelentősége, hogy a feltételek kimunkálatlansága bizonyítéka, hogy a felek között a szükséges akaratosság nem jött létre.

A felperesi állítással szemben a bérleti szerződés nem a közös vállalkozási szerződés melléklete, hanem önálló szerződés. A felperesi állásponttól eltérően az elsőfokú bíróság

nem állapította meg azt, hogy az 1. számú függelék nem része a szerződésnek. Az elsőfokú bíróság nem kizárólag a vitatott rendelkezés szerződésen belüli elhelyezkedését vizsgálta, elvégezte a hivatkozott rendelkezés nyelvtani értelmezését is, amely a „fogyasztás” szó használatának híján nem is vezethetett a Ptk. 207. §-a szerinti elemzés elvégzése során az elsőfokú bíróságtól eltérő következtetésre, mivel a „fogyasztás” szó még csak nem is szerepel a hivatkozott szerződéses rendelkezésben. Ezért - a felperes álláspontjától eltérően - a felperesnek kellett volna bizonyítani azt, hogy a rendelkezés ilyen tartalommal bír. A felperes egyetlen bizonyítéka a szerződés szövege volt, az elsőfokú bíróság felhívása ellenére a további bizonyítástól elzárkózott. Ezzel szemben az alperes bizonyítékokat terjesztett elő ebben a tekintetben, hivatkozott arra, hogy az 1. számú függelék az autóbuszok azonosítására szolgál, a felperes jogosult volt az átadás-átvétel során ellenőrizni az autóbuszok megfelelőségét, 2009. július 1-jét megelőzően a felperes próbaüzemet is lefolytatott, az átadás-átvételi jegyzőkönyvek szerint a fogyasztással kapcsolatos kifogás fel sem merült.

Az alperes arra vállalt kötelezettséget, hogy rendeltetésszerű állapotban adja át a járműveket a felperesnek, a rendeltetésszerű használatra való alkalmasság feltételei a bérleti szerződés 3.1. c) pontjában kerültek meghatározásra, és nem tartalmaznak utalást a fogyasztásra, kizárólag az 1. számú függelékben meghatározott berendezések üzemképességére utalnak. A felperes iratellenesen állítja, hogy az alperes nem hivatkozott arra, hogy a járműveknek csak új állapotukban kellett volna megfelelniük a műszaki mellékletben foglalt rendelkezéseknek.

A felperes a bérleti szerződés előzményeként hivatkozott egy közbeszerzési eljárásra, annak eredményét azonban a Közbeszerzési Döntőbizottság határozatával megsemmisítette. A per tárgyát képező szerződés semmilyen kapcsolatban nincs a hivatkozott közbeszerzési eljárás alapján megkötendő szerződéssel, többek között azért, mert a szerződő felek eltérnek. A közbeszerzési eljárás pályázati és ajánlattételi felhívásában említés sem történt a buszok fogyasztásáról. Az ajánlatok értékelési szempontjai között sem szerepel az autóbuszok fogyasztása.

A felperes által hivatkozott A. ajánlat nem a felperes, hanem az alperes számára készült. Az ajánlat tárgya szállítás és nem bérlet, ha ebből valamilyen következtetést le lehet vonni, az az, hogy a fogyasztás 2008. júliusában az alperes számára volt fontos és nem a felperes számára, hiszen az még csak nem is létezett. Az A. ajánlatában szereplő fogyasztási vállalás szakmailag megfelelő formában (l/100 km), és nem abban a formában került megadásra, mint ami a bérleti szerződésben szerepel. Ez a felperes álláspontjával ellentétes értelmezésre ad okot, arra, hogy az alperes vállalása nem értelmezhető fogyasztási vállalásnak. Az ajánlatban szerepel, hogy ezek tájékoztató jellegű adatok. Az alperes (szállítójának nyilatkozatára figyelemmel) nem vállalhatott fogyasztásra vonatkozó feltétlen és korlátozások nélküli kötelezettséget. Az üzemanyag-fogyasztásról nem a jelen per felei, hanem az alperes és az A. Kft. tárgyalt.

A bizonyítékok nem támasztják alá a felperesnek azt a következtetését, hogy fogyasztási vállalás nélkül meg sem kötötte volna a bérleti szerződést, de a szerződés teljesítése során követett felperesi cselekmények is cáfolják ezt. Amennyiben a járművek fogyasztása a felperes számára a szerződéskötéskor ilyen jelentőséggel bírt volna, a felperes nem várt volna mintegy 3 évet az igényérvényesítéssel. A felperes közpénzből való gazdálkodása a mihamarabbi fellépést tette volna szükségessé, kivéve, ha a felperes „utólag kreálta volna

a jogvita alapjául szolgáló szerződésértelmezést".

A felperes azt is állítja, hogy a D. Zrt. nem engedélyezte volna a szerződés megkötését, ha nem lett volna fixen tervezhető az üzemanyag-fogyasztás költsége. Az üzemanyagköltség azonban nem tervezhető fixen, 2009. júniusától az üzemanyagok ára mintegy 57 %-kal emelkedett. Ebből logikusan csak az következik, hogy az üzemanyag-fogyasztás tervezhetősége nem volt feltétele a szerződés megkötésének és jóváhagyásának.

... Megyei Jogú Város Önkormányzata által kiírt közszolgáltatási szerződés megkötésére irányuló pályázati felhívás semmilyen kitélt nem tartalmazott az autóbuszok fogyasztására vonatkozóan, értelemszerűen nem is tartalmazhatott, hiszen az üzemeltetés költségeit nem az önkormányzat állja. A pályázat eredményeként létrejött közszolgáltatási szerződés sem tartalmaz a buszok fogyasztásáról rendelkezést. A bérleti szerződésben nem szerepel semmilyen l/100 km formátumú adat, a felperes és a D. Zrt. közötti szerződésben kézírással beírva szerepel fogyasztási érték. A két szerződés tartalma nem egyező, lehetséges, hogy a felperes vállalt fogyasztást a D. Zrt. irányába, míg az alperes ilyen nem vállalt a felperes irányába. A felperes a D. Zrt.-vel szemben vállalt kötelmi kötelezettségét nem háríthatja át az alperesre, az alperes ilyen tartalmú kötelezettségvállalása hiányában. Amennyiben a felperes állításával egyezően a bérleti szerződésben fogyasztási vállalás szerepel, akkor nem kellett volna kézírással kiegészíteni és eltérő magyarázó tartalommal ellátni a felperes és a D. Zrt. közötti szerződést. A kézírással kiegészítés mutatja, hogy a felperes számára sem egyértelmű az általa teljesített rendelkezés, ellenkező esetben azt nem kellett volna kiegészíteni. A fogyasztási vállalás megfelelő formájával a felperes is tisztában volt, éppen ezért egészítette ki a minden más tekintetben egyező mellékletet a felperes vagy a D. Zrt. l/100 km formátumra.

Az alperes az üzemeltetési körülményekkel összefüggésben hivatkozott arra, hogy a bérleti szerződés megkötésekor tervezett menetrend sohasem lépett hatályba. A vitatott rendelkezés nem éri el a műszaki egzaktság olyan mértékét, amely alapján kikényszeríthető és kárigényt megalapozó jogi kötelezettség keletkezne. Amennyiben a vitatott rendelkezés fogyasztási vállalás lett volna, akkor legalább a járműüzem vagy az alapnorma meg lett volna adva. Az alperes megjegyezte, hogy a D. Zrt. által alkalmazott üzemanyag megtakarítás ösztönző rendszer alapján meghatározott tényleges normák azok, amelyek figyelemmel vannak a forgalmi viszonyokra, az egyes viszonylatok közötti különbségekre, az évszaki sajátosságokra, azaz általános jelleggel az üzemeltetési körülményekre. A rendszer és annak folyamatos változása mutatja azt, hogy csak az üzemeltető a tapasztalatai alapján képes meghatározni az elvárt fogyasztási értéket. Az elsőfokú bíróság nem tett olyan megállapítást, hogy az üzemanyag-fogyasztás nem bír jelentőséggel egy bérleti jogviszony keretében, a jogviszony tekintetében azt tárta fel, hogy a felperes által a keresete alapjául megjelölt rendelkezés nem azzal a tartalommal bír, mint amit annak a felperes tulajdonít. A felperes összekeveri a kellékszavatosság, a garanciavállalás jogintézményeit a bérlet tárgyának használatával kapcsolatos költségekkel.

Az alperes álláspontja szerint túlfogyasztás, így hibás teljesítés nem áll fenn. Mivel a kötelezettségvállalás nem értelmezhető fogyasztási vállalásként, ezért lényegtelen, hogy milyen mérési adatokat tartalmazott a ...-tanulmány. Ettől eltekintve megállapítható, hogy a ...-tanulmány, dr. P.J. szakvéleménye és B.M. magánszakértői véleménye sem támasztotta alá a felperes hibás teljesítéssel kapcsolatos álláspontját. A felek egyike által

sem vitatott tény, hogy az átadás-átvételi jegyzőkönyvek nem tartalmazzak megjegyzést a fogyasztással kapcsolatban. Ettől függetlenül dr. Sz.Z. közjegyző-helyettes ténytanúsítványa, az alperes által a 2013. március 27-i iratcsatoláshoz A/3 szám alatt csatolt kimutatás, valamint a 2014. február 19-i tárgyaláson 31/A/1 szám alatt csatolt kimutatás is azt támasztja alá, hogy az „egy feltöltéssel garantált km-t” képesek a buszok teljesíteni, azaz, még akkor is egyértelműen kizárt a hibás teljesítés, ha a vitatott rendelkezést fogyasztási vállalásnak tekintenénk. A többletfogyasztás oka nem a jármű műszaki minőségében, hanem a használat körülményeiben keresendő.

A bíróságnak a jogviták pártatlan eldöntése a célja, és nem az, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékokat figyelmen kívül hagyva „megítéljen valamit a felperesnek, csak azért, mert kéri”.

Az alperes álláspontja szerint a szakértő a 2014. február 19-i tárgyaláson a szakvéleményét pontosította, az nem ellentmondásos, nem aggályos, és összhangban van a tényállás egyéb elemeivel, valamint a rendelkezésre álló bizonyítékokkal. Szakértő módszerekkel a felperes kereseti kérelme nem támasztható alá, illetve a „garantált” kifejezés megítélése jogkérdés, és nem szakkérdés.

A felperes az ellenkérelem ismeretében benyújtott előkészítő iratában a fellebbezését fenntartotta, amelyre az alperes is írásban reagált a tárgyaláson előterjesztett előkészítő iratában.

A fellebbezés alaptalan.

Az ítélet tábla az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást kiegészítette az alperes, mint vevő és az A. Kft., mint szállító közötti 2008. január 16-i keltezésű szállítási szerződés preambulumban foglaltakkal, valamint kiegészíti az alábbiakkal:

... Megyei Jogú Város Önkormányzatának a közigazgatási területén autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás közszolgálati szerződés keretében történő ellátására kiírt nyílt pályázata meghatározta a pályázat elbírálásának szempontrendszerét és a pontszámítás módját. E szerint a bírálati szempontok az alábbiak voltak:

1. Egységes városi szintű, autóbusszos vonalhálózati GPS alapú vagy azzal egyenértékű forgalomirányítási rendszer kiépítésének időpontja /év, hónap, nap/.
2. A jelenlegi megállóhelyű táblás - matricás utas tájékoztatásnál magasabb színvonalú elektronikus utas tájékoztató rendszer kialakításának időpontja az alábbi helyszíneken:
N., S. tér, D., K. u., K. (5 db) /év, hónap, nap/.
3. Járműveken belüli GPS alapú elektronikus vezérlésű akusztikus és vizuális utas tájékoztatás bevezetésének időpontja minden járműre /év, hónap, nap/.
4. Egységes gyártmányú járműállomány aránya az össz járműállományból, %-ban.
5. Járműállomány átlagéletkora a szolgáltatás kezdésének időpontjában, hónapban.
6. Utastéri légkondicionáló berendezéssel ellátott járművek aránya, %-ban
7. ... szabványnak megfelelő környezetirányítási rendszer megléte.

A pályázati kiírásban meghatározták az ellátandó közszolgáltatási tevékenység

minimális közszolgáltatási követelményeit és alkalmassági feltételeit is. Az alábbi alkalmassági feltételeknek való megfelelést a kiíró a szolgáltatás megkezdésének időpontjától elvárta, melyet a pályázó alaptevékenységi alvállalkozójával, valamint alaptevékenységi alvállalkozónak nem minősülő alvállalkozójával együttesen is teljesíthetett:

- a férőhely-kibocsátás a jelenlegitől nem térhet el éves szinten 5 %-nál nagyobb mértékben, azaz legfeljebb 1 081 639 ezer fhkm +/- 5 % lehet (a férőhely-kibocsátást igazoló számítást a pályázathoz csatolni kell).
- az alkalmazandó autóbuszoknak 100%-ban alacsony padlósnak kell lenniük, valamint alkalmasnak kell lenniük térdeplő üzemmódra.
- a járműveknek rendelkeznie kell rokkantrámpával.
- a járműállomány legalább 50 %-ának egységes gyártmányúnak (egy azonos gyártótól származónak) kell lennie. A teljes járműpark legfeljebb 3 gyártmányból tevődhet össze. Ezen előírt összetételt a szolgáltatás végzésének teljes időtartama alatt biztosítani kell.
- a járműveknek meg kell felelniük az ... 4-es környezetvédelmi normának.
- a járművek életkora a szolgáltatás megkezdésének időpontjában darabonként a 36 hónapot nem haladhatja meg. A járművek életkora a szolgáltatás végzésének teljes időtartama alatt nem haladhatja meg darabonként a 11 évet, valamint ezen időtartam alatt a járműállomány átlagéletkora nem haladhatja meg a 8 évet.
- a járművek egységes külső megjelenését biztosítani kell (a külső színezés tekintetében).
- a járműállomány legalább 50%-ának légkondicionáló berendezéssel felszereltnek kell lennie.

A peres felek a bérleti szerződésben (3.1 (c) pont) - az autóbusz fogalom meghatározása és főbb jellemzői mellett - meghatározták, hogy a szerződés alkalmazásában rendeltetésszerű használatra alkalmas állapot alatt az alábbiak értendők:

- az Autóbusz rendelkezik érvényes műszaki vizsgával és környezetvédelmi igazoló lappal;
- az Autóbusz rendelkezik érvényes forgalmi engedéllyel;
- az Autóbusz rendelkezik magyar rendszámmal;
- az Autóbusz rendelkezik gépjármű-törzskönyvvvel;
- az Autóbusz tekintetében az ÁFA és regisztrációs adó fizetési kötelezettséget az arra kötelezett teljesítette;
- az Autóbusz sérülésmentes;
- az Autóbusz az 1. számú függelékben meghatározott színre van leszínezve;
- a GPS Rendszer üzemképes állapotban van;
- az Autóbusz az 5.4. szakasz szerint kitakarított állapotban van, és
- az autóbuszok 1. számú függelékben meghatározott berendezései üzemképesek.

A felek megállapodtak abban is, hogy az autóbuszokon a szolgáltatási szerződés a D. döntése alapján, vagy egyéb okból elhelyezendő, az 1. számú függelékben foglalt műszaki specifikációtól eltérő, vagy azon felüli berendezések elkészítése és elhelyezése nem a bérbeadó kötelezettsége, annak hiánya okán az autóbuszok nem tekinthetők

rendeltetésszerű használatra alkalmatlannak. A rendeltetésszerű használatra való alkalmasságot a bérbeadó köteles a napi átadást megelőzően ellenőrizni.

A felek közötti autóbusz bérleti szerződés 12. pontja az alábbiakat tartalmazza:

„12 SZAVATOSSÁGI NYILATKOZATOK

12.1 A Bérbeadó ezennel kijelenti és szavatolja a Bérelőnek, hogy

(a) a magyar jog szerint törvényesen létrehozott és működő gazdasági társaság;

(b) az Autóbuszok mentes minden Megterheléstől, kivéve (i) A finanszírozó javára alapított Megterheléseket és (ii) a jelen Szerződésben alapított jogokat és kötelezettségeket.

12.2 A Bérelő ezennel kijelenti és szavatolja a Bérbeadónak, hogy

(a) (a Bérelő) a magyar jog szerint törvényesen létrehozott és működő társaság; (b) rendelkezik a jelen Szerződés megkötéséhez és a Szerződésben foglalt kötelezettségei teljesítéséhez szükséges valamennyi joggal, hatáskörrel, felhatalmazással és társasági felhatalmazással.

12.3 A jelen nyilatkozatok teljes mértékig hatályban és érvényben maradnak a jelen Szerződés teljes időtartama alatt."

Az alperes, mint vevő és az A. Kft. között létrejött szállítási szerződés mellékletét képezte a szállító, mint a V. gyártmányú autóbuszok magyarországi képviselője és forgalmazója, valamint a V. ...-A. ... autóbusz gyártójának kötelező érvényű ajánlata. Az ötoldalas ajánlat meghatározta a szállítás feltételeit, az autóbuszok megfelelőségét a pályázat műszaki elvárásának, visszavásárlási garanciát biztosított, és a kötelező érvényű ajánlat további elemei között a szállítási határidő, az ajánlati biztosíték, a teljesítési garancia, dokumentációk és egyéb mellett az alábbiakat is tartalmazta:

Legutolsó ajánlat (2008. június 19.)			Mostani, kötelező érvényű ajánlat (2008. július 3.)	
	Szóló autóbusz	Csuklós autóbusz	Szóló autóbusz	Csuklós autóbusz
Alacsonypadlós városi autóbusz 2 év teljes körű jótállással, magyarországi paritással, forgalomba kész állapotban	V.-A. ...-A. ... szóló, 12m-es	V. ...-A. ... csuklós, 18m-es	V.-A. ...-A. ... szóló, 12m-es	V. ...-A. ... csuklós, 18m-es
Üzemanyag-fogyasztás vállalása [tájékoztató jellegű a 2008. június 4-i ajánlat alapján]	38 Liter/100 km +-10%	Nincs megadva	38 Liter/100 km +-10%	42 Liter/100 km +-10%

A szerződő felek a szerződésben a szavatossági és jótállási felelősség szabályairól is rendelkeztek.

Az ítéltábla álláspontja szerint a felperes fellebbezésének elbírálásánál az így kiegészített tényállás az irányadó. Az ítéltábla a tényállásban a további előzményi adatokat a felperes fellebbezési érvelésének, illetve a felek közötti jogvita elbírálásának az érdekében rögzítette.

Az ítélet tábla a tényállást a rendelkezésre álló okirati bizonyítékok alapján egészítette ki részben a felperes által fellebbezésében hivatkozott előzmények releváns adataival. Megjegyzi emellett, hogy a felperesi állásponttól eltérően az elsőfokú bíróság a ...-i Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem szakértői vizsgálatának adatait nem kizárólag annyiban rögzítette, ahogy arra a felperes utalt, hanem az ítélet tényállási részében (ítélet indokolása 5. oldal 4. bekezdése), és az sem állapítható meg, hogy kiemelt jelentőséget tulajdonított volna az alperes által hivatkozott V.H. Kft. írásbeli nyilatkozatának, valamint dr. Sz.Z. közjegyző-helyettes ténytanúsítványának.

Az ítélet tábla a kiegészített tényállás alapján megállapította, hogy a peres felek közötti bérleti szerződés szavatossági nyilatkozatokra vonatkozó 12. pontjában kizárólag jogszavatossági kérdéseket rögzítettek. Ezzel szemben az elsőfokú bíróság is megállapította, hogy a felelősség és kártérítés általános szabályairól a szerződés 10. pontjában rendelkeztek, a szerződés 10.2. pontjában pedig kiemelték azokat a hibás teljesítésnek minősülő eseteket, amelyhez a bérbeadó kötbér felelősségét kötötték. A bérlet tárgyát képező autóbuszoknak pedig a szerződés 3.1 (a) és (c) pontjában határozták meg a főbb jellemzőit, valamint azt, hogy a szerződés alkalmazásában a rendeltetésszerű használatra alkalmas állapot mit jelent. A szerződés 3.1 (b) pontjában kizárólag utaltak arra, hogy az autóbuszok részletes műszaki jellemzőit és leírását a szerződés 1. számú függeléke tartalmazza.

Az elsőfokú bíróságnak, valamint az ítélet táblának is abban a kérdésben kellett állást foglalnia, hogy a bérleti szerződés 1. számú függelékének 17. oldalán szereplő vitatott „kikötés” az alperes által vállalt fogyasztási adatnak minősül-e.

A felperes fellebbezési érvelésétől eltérően az elsőfokú bíróság nem tett olyan állítást (még burkoltan sem), hogy a szerződés melléklete ne képezné a szerződés részét. Egyértelműen leszögezhető az is, hogy az elsőfokú bíróság nem kizárólag a bérleti szerződés nagy terjedelmét vonta vizsgálata körébe, illetve nemcsak azt értékelte, hogy a szerződésen belül a szerződő felek rendszertanilag hol és milyen módon rögzítették a vitatott adatot, hanem értékelte a közszolgáltatási szerződést, a közös vállalkozási megállapodást, a szolgáltatási szerződést, az alperes és az A.B. Kft. közötti szállítási szerződést, a szakértői véleményt, a ... véleményét és B.M. okleveles gépészmérnök szakértői véleményét (ez utóbbiakat mint a peres felek szakszerű előadását) is.

Az elsőfokú bíróság ítélete indokolása alapján megállapítható, hogy az elsőfokú bíróság teljesítette a Pp. 206. § (1) bekezdésében biztosított jogkörénél fogva a Ptk. 207. § (1) bekezdése szerinti szerződésértelmezési kötelezettségét is.

A jelen ügyben irányadó, a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (Ptk.) 207. § (1) bekezdése szerint a szerződési nyilatkozatot vita esetén úgy kell értelmezni, ahogyan azt a másik félnek a nyilatkozó feltehető akaratára és az eset körülményeire tekintettel a szavak általánosan elfogadott jelentése szerint értenie kellett.

A Polgári Törvénykönyv fő szabályként - korrekciókkal - a nyilatkozási elvet fogadja el. A törvény három szempontnak tulajdonít jelentőséget:

a) a szavak általánosan elfogadott jelentésének,

- b) az eset összes körülményének,
- c) a nyilatkozó feltehető akaratának.

Az eset összes körülményeinek és a nyilatkozó feltehető akaratának (e körben a teleologikus értelmezésnek), és az adott szerződéssel kielégíteni kívánt - gazdaságilag is indokolt - érdekek vizsgálatánál egyrészt jelentősége van a szerződést megelőző körülményeknek, de jelentősége van - az alperesi állásponttal egyezően - annak, hogy a szerződés hatályba lépését követően a szerződés teljesítése során a szerződő felek milyen magatartást tanúsítottak.

A szerződést megelőző körülmények között jelentősége van a pályázatnak, a közszolgálati szerződésnek, a közös vállalkozási megállapodásnak, a projekt társaság létrehozásának, az alperes és az A. Kft. közötti szállítási szerződésnek, valamint az azt megelőző ajánlatoknak is. Az előzmények ismerete alapján minden alapot nélkülöz a felperesnek az a következtetése, hogy amennyiben az alperes nem vállalt volna üzemanyag-fogyasztási értéket az autóbuszokra, a felperes nem kötött volna szerződést vele. Mind a pályázati kiírás, mind a szolgáltatási szerződés, mind a bérleti szerződés kellő részletességgel meghatározta, hogy az autóbuszokkal szemben milyen főbb követelményeket várnak el alapfeltételként. Az autóbusz típusából egyértelműen következik valamilyen tájékoztató jellegű üzemanyag-fogyasztási követelmény, erre vonatkozó konkrét előírás sem az előzményi adatokban, sem a felek közötti szerződésben nem szerepel. A bevett gyakorlatnak megfelelő l/100 km-es adat kizárólag a felperes és az A. közötti szállítási szerződés mellékletében található, de ehhez a vállaláshoz kötelelem-keletkeztető hatást nem lehet társítani. Ez következik abból is, hogy az ajánlattevő kizárólag tájékoztató jelleggel tett „vállalást”. A pályázati felhívásban a minimális szolgáltatási követelmények és alkalmassági feltételek között a járművek egyes kiemelt tulajdonságait szintén megjelölték. Ezek között sem szerepel üzemanyag-fogyasztási garancia kötelező vállalási követelményként. Arra tekintettel is egyértelműen le lehet szögezni - az alperesnek B.M. magánszakértői véleményére történő hivatkozásával egyezően - nem lett volna kizárt az, hogy ilyen feltétel is meghatározásra kerüljön, hiszen a szakértő az alperes kérdésére megjelölte azt, hogy a környezetkímélő és energiahatékony közúti járművek beszerzésének előmozdításáról szóló 48/2011.(III.30.) Korm. rendelet hatálybalépése után már került sor olyan pályázati kiírásra, amelyben meghatározták, hogy az ajánlatban szereplő jármű az U/S fogyasztásmérési eljárás szerint mért üzemanyag felhasználása (l/100 km) nem lehet több, mint 55 l/100 km.

Tény, hogy a per tárgyát képező ajánlattételi felhívás, pályázati kiírás és bérleti szerződés megkötésekor a hivatkozott kormányrendelet még nem volt hatályban. Ez azonban nem változtat azon, hogy műszaki-szakmai akadály nem lett volna annak, hogy az előzményi felhívásokban, ajánlatokban, szerződésekben, valamint a perbeli szerződésben is egyértelműen és pontosan meghatározzák, amennyiben az autóbuszok főbb jellemzői és rendeltetészerű használatra alkalmas állapotához a garantált fogyasztás vállalása is elengedhetetlen.

Az elsőfokú bíróság a peres felek perbeli jogvitájának elbírálásánál irányadó jogszabályok helytálló megjelölésével helyes jogkövetkeztetésre jutott.

A Ptk. 424. § (1) bekezdése folytán a bérbeadó - ha jogszabály eltérően nem rendelkezik -

szavatol azért, hogy a bérelt dolog a bérlet egész tartama alatt szerződészerű használatra alkalmas, és egyébként is megfelel a szerződés előírásainak. Erre a szavatosságra a hibás teljesítés miatti szavatosság szabályait azzal az eltéréssel kell alkalmazni, hogy a bérlet helyett az azonnali hatályú felmondás joga illeti meg, kicserélést pedig nem követelhet.

A Ptk. 424. § (1) bekezdése szerint alkalmazandó Ptk. 305. § (1) és (3) bekezdése szerint, olyan szerződés alapján, amelyben a felek kölcsönös szolgáltatásokkal tartoznak, a kötelezett hibásan teljesít, ha a szolgáltatott dolog a teljesítés időpontjában nem felel meg a jogszabályban vagy a szerződésben meghatározott tulajdonságoknak.

A kötelezett a hibás teljesítésért felelősséggel tartozik (kellékszavatosság).

A garantált fogyasztást jogszabályi rendelkezés nem írja elő, ebből fakadóan az alperest kellékszavatosság csak és kizárólag abban az esetben terheli, amennyiben a szerződésben meghatározták azt, hogy az alperes kellékszavatossága erre is kiterjed. A szerződő felek a szerződés 12. pontjában egyértelműen kizárólag a jogszavatosságra vonatkozó rendelkezéseket rögzítették, ezzel szemben a szerződés 3.1. pontjában az autóbuszokra vonatkozó követelményeket, a 6.4. pontjában a minimális futásteljesítményt, a 10. pontjában a felelősségre és kártérítésre vonatkozó szabályokat, ebben a körben a 10.2. pontban kiemelték azokat a körülményeket, amelyekhez a szerződést biztosító mellékkötelezettségként kötbér felelősség is társul. A szerződés terjedelmének, részletességének - a felperesi állásponttól eltérően - kiemelt jelentőséget lehet tulajdonítani.

A Ptk. 205. § (2) bekezdése szerint a szerződés létrejöttéhez a feleknek a lényeges, valamint a bármelyikük által lényegesnek minősített kérdésekben való megállapodása szükséges. Nem kell a feleknek megállapodniuk olyan kérdésekben, amelyeket jogszabály rendez.

A kellékszavatosság jogszabályi kötelezettség, amennyiben azonban további szerződéses tulajdonságokért jóállást vagy kellékszavatosságot vállal a fél, e vállalás többlet-kötelezettség, ehhez az társul, hogy egyértelműen és kifejezetten ezekről a kérdésekről a szerződő felek megállapodjanak.

A felek a szerződésben a szerződés érvényességéhez szükséges lényeges kérdésekben kimerítő jelleggel megállapodtak. A felperesi érvelés csak és kizárólag abban az esetben lenne megalapozott, amennyiben egyértelműen igazolható lenne (okirati bizonyítékkal), hogy a felperes a fogyasztás garantálását olyan lényeges szerződési feltételnek minősítette, amelyben történő megállapodás hiányában az alperessel nem kötött volna szerződéses megállapodást. Függetlenül attól, hogy minden egyéb feltétel nélkül az „egy feltöltéssel garantált km” az átlagos műszaki gondolkodással összeegyeztethető-e, illetve egyszerű matematikai művelettel az üzemanyag-tartály térfogatából és az egy feltöltéssel garantált km adatából l/km fogyasztási adat számolható, ha és amennyiben a felek akarata, illetve a felperes, mint nyilatkozattevő feltehető és az alperes által felismerhető akarata arra terjedt volna ki, hogy az alperes egyértelműen garantálja a járművek fogyasztását, úgy - az alperes álláspontjával egyezően - szükséges lett volna arról rendelkezni, hogy a kellékszavatosság, illetőleg garanciavállalás a gyakorlatban miként

valósul meg, azaz szabályozni kellett volna:

- az elszámolás gyakoriságát,
- a fizetés esedékességét,
- az üzemanyagár-változás kérdését,
- a menetrendváltozásokkal kapcsolatos eljárást.

Az ítéletábra a felperessel egyetértett annyiban, az alperesnek abból, hogy a járműveket ... városában városi közösségi közlekedésre használják, arra is következtetnie kellett, hogy milyen üzemeltetési követelmények mellett kerül sor a használatra, ez azonban nem változtat azon, hogy a kellékszavatosság körében semmilyen adat nincs a garantált fogyasztásról. Ebben a tekintetben van annak jelentősége, hogy a bérleti szerződés igen részletes, a fentiekben már rögzített feltételek tekintetében kimerítő jellegű.

A szerződés értelmezésénél nem hagyható figyelmen kívül a szerződés megkötését követő bérleti magatartás sem. A bérleti szerződést a felek 2008. december 22. napján kötötték meg, a szerződés alapján az autóbuszok rendelkezésre bocsátása 2009. július 1-jén megkezdődött, az üzemanyag-fogyasztás tényadatainak ismeretében a D. Zrt. adott 2009. augusztus 24. napján megbízást a ...-i Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemnek a tüzelőanyag-fogyasztás vizsgálatára. A felperes az alperest csak és kizárólag a D. Zrt. felszólítását követően, 2012. április 13. napján szólította fel kártérítés megfizetésére, és anélkül kötött 2012. július 16. napján a D. Zrt.-vel megállapodást, hogy az alperes a hibás teljesítés tényét elismerte volna. A jogvita peren kívüli lezárásának eredménytelensége folytán 2012. december 10. napján nyújtotta be keresetlevelét az elsőfokú bírósághoz. A fenti időpontokból egyértelműen következik, hogy az időmúlásnak kötelelem megszűntető következménye nincs, azonban ha és amennyiben a vitatott szerződési „kikötés” egyértelmű lett volna, és a felperes perben érvényesített álláspontjának megfelelően szavatossági kötelezettség-vállalásra terjedt volna ki, semmilyen értékelhető magyarázata nincs annak, hogy a szakvélemény beszerzését követő több mint két és fél éves időszakban a felperes az alperessel szemben igényt nem érvényesített.

Az ítéletábra egyetértett az elsőfokú bíróságnak azzal az álláspontjával is, hogy a vitatott kitétel értékelése a bíróság feladata, mivel az nem szak-, hanem jogkérdés. A fentiek alapján pedig az ítéletábra arra az álláspontra jutott, hogy a felek bérleti szerződésének 1. számú függeléke 17. oldalán szereplő adat nem is a felek szerződési kikötése, hanem kizárólag a jármű azonosításra szolgáló adat, abból semmiképpen sem lehet arra következtetni, hogy az az alperes által vállalt fogyasztási adatnak minősülne.

A túlfogyasztással, illetőleg a szakértői bizonyítással összefüggésben előadott felperesi érvelés tekintetében az ítéletábra - épp a szerződés értelmezésével kapcsolatos álláspontja miatt - arra a következtetésre jutott, hogy a szakértői bizonyítás lefolytatása nem is volt mellőzhetetlen, hiszen amennyiben szerződéses vállalás hiányában nem állapítható meg, hogy az alperes által szolgáltatott dolog a teljesítés időpontjában a szerződésben meghatározott tulajdonságoknak nem felelt meg, szükségtelen volt a szakértői bizonyítás lefolytatása is, illetve legfeljebb az elsőfokú bíróságnak a jogkérdésben kialakított álláspontja műszaki alapjainak tisztázását segíthette elő. Ez azonban nem változtat azon, hogy egyébként az üzemanyag-tartály térfogatából és az egy feltöltéssel garantált km-ből

számítható fogyasztás, de azon sem változtat, hogy a felek szerződésének értelmezése nem szak-, hanem jogkérdés.

Tényszerű a felperesnek arra való hivatkozása, hogy az írásban benyújtott szakértői vélemény és a szakértőnek az elsőfokú bíróság által tartott tárgyaláson tett előadása között mutatkozik ellentmondás, az ellentmondás azonban valóban feloldható oly módon, mint a szakértő írásbeli véleményének pontosítása, abból kiindulva, hogy a szóbeli meghallgatásán más kérdésekre más megközelítésből adott választ. Ennek azonban arra figyelemmel nincs jelentősége, mivel az alperest kellékszavatossági kötelezettség nem terheli, ebből fakadóan a hibás teljesítés vizsgálata egyébként is szükségtelen volt. Erre tekintettel az ítéletábra részleteiben nem értékelte a felperesnek a túlfogyasztással, valamint a szakértői bizonyítással összefüggésben előterjesztett fellebbezési érvelését, illetve ezzel összefüggésben az alperes fellebbezési ellenkérelmét.

A fentiekre tekintettel ellenőrző szakértő kirendelése szükségtelen, és az állapítható meg, hogy az elsőfokú bíróság nem követett el a Pp. 252. § (2) bekezdése szerinti olyan lényeges eljárási szabálysértést, mely szükségessé tette volna az elsőfokú bíróság ítéletének - a fellebbezési kérelem és ellenkérelem korlátaira tekintet nélküli - hatályon kívül helyezését, és az elsőfokú bíróságnak a per újabb tárgyalására és újabb határozat hozatalára utasítását.

Mindezek alapján az ítéletábra az elsőfokú bíróság ítéletét a Pp. 253. § (2) bekezdés I. fordulata alapján - a fenti indokbeli kiegészítéssel - helybenhagyta.

A felperesnek az elsőfokú bíróság illetékfeljegyzési jogot engedélyezett, fellebbezése eredménytelensége folytán a Pp. 78. § (1) bekezdése, az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény (Itv.) 59. § (1) bekezdése és a költségmentesség alkalmazásáról a bírósági eljárásban szóló 6/1986.(VI.26.) IM rendelet 13. § (2) bekezdése alapján az állam által 2 500 000 Ft-ban előlegezett fellebbezési eljárási illeték megfizetésére köteles.

Az alperes pernyertessége folytán igényt tarthat a másodfokú eljárással összefüggésben felmerült költségének (ügyvédi munkadíj) megtérítésére, melynek összegét az ítéletábra a bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségekről szóló 32/2003.(VIII.22.) IM rendelet 3. § (1) bekezdés a), b), c) pontjai, (5) és (6) bekezdése, valamint 4/A. § (1) bekezdése alapján határozta meg. Az összecszerűségénél figyelemmel volt a pertárgyérték mellett az elsőfokú bíróság által megállapított elsőfokú perköltség összegére, amelyet (mértéke tekintetében) a felperes fellebbezésében nem tett vitatottá. Értékelte az alperesi képviselő által kifejtett ügyvédi tevékenység mennyiségi és minőségi jellegét is, erre tekintettel pedig az ügyvédi munkadíj összegét 1 000 000 Ft és általános forgalmi adó összegében állapította meg.

D e b r e c e n, 2014. október 14.

Dr. Madarász Anna sk a tanács elnöke, Dr. Görög Attila sk előadó bíró, Cógoiné Dr. Boros Ágnes sk bíró

A kiadmány hitelűl:

Kiadó