

A Fővárosi Ítéltábla a Havasi és Karczub Ügyvédi Iroda (ügyintéző: dr. Karczub Péter ügyvéd) által képviselt I. rendű és a II. rendű felpereseknek, a dr. Jakab Tamásügyvéd által képviselt alperes ellen, kártérítés iránt indított perében, a Fővárosi Törvényszék 2013. november 22. napján kelt 70.P.22.270/2012/34. számú ítélete ellen, az I-II. rendű felperesek részéről 35. és 36. sorszám alatt benyújtott fellebbezés folytán meghozta a következő

ítéletet:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét a per főtárgya tekintetében helybenhagyja, egyebekben részben megváltoztatja, és az alperest megillető perköltséget 200.000 (kétszázezer) forint + áfa, valamint 123.297 (százhuszonháromezer-kétszázkilencvenhét) forint mértékre leszállítja, míg az állam terhén maradó, általa előlegezett perköltséget 168.720 (százhatvannyolcezer-hétszázhusz) forintra felemeli.

Kötelezi a felpereseket, hogy fizessenek meg az alperesnek 15 nap alatt 100.000 (százezer) forint + áfa mértékű másodfokú perköltséget.

Megállapítja, hogy a le nem rótt 819.000 (nyolcszáztizenkilencezer) forint illetéket az állam viseli.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

Indokolás

Az I. rendű felperes férje, a II. rendű felperes édesapja 2011. június 24. napján közlekedési balesetben elhunyt. A felperesek a keresetükben a Ptk. 346. § (1) bekezdés, 339. § (1) bekezdés szerinti kártérítési felelősség alapján gépjármű kötelező felelősségbiztosításra alapítottnak kérték kötelezni az alperest, az I. rendű felperes 5.000.000 forint nem vagyoni kártérítés, valamint 237.500 forint vagyoni kártérítés és késedelmi kamatai, a II. rendű felperes 5.000.000 forint nem vagyoni kártérítés és késedelmi kamatai megfizetésére.

Az alperes jogalap hiányában a kereset elutasítását indítványozta. Álláspontja szerint a biztosítottja KRESZ szabályt nem szegett, a balesetért nem áll fenn kártérítési felelőssége; a baleset bekövetkezése kizárólag a felperesi jogelőd közlekedési szabályszegésének az eredménye.

Az elsőfokú bíróság az ítéletében a keresetet elutasította. Kötelezte a felpereseket, hogy fizessenek meg az alperes részére külön-külön 357.013 forint perköltséget. Megállapította, hogy 86.360 forint

állam által előlegezett költséget és 614.200 forint le nem rótt illetéket az állam visel.

Az ítélet indokolásában tényként állapította meg, hogy az alperesi biztosított a járműszerelvénnyel a kétszer két sávós főút jobb külső sávjában időlegesen, rövid időre állt meg, azaz a járműfogalomból nem annak végleges elhagyása szándékával állt ki, ezért a vezető felelősségére a Ptk. 345. §-a az irányadó. A balesetben részes másik gépjármű vezetője, a felperesek jogelődje szintén járműszerelvénnyel közlekedett az úton, és haladása során beleütközött az úttest jobb külső sávjában álló járműszerelvénybe. Így két veszélyes üzem találkozása folytán a Ptk. 346. § alapján a 339. § (1) bekezdését tartotta alkalmazandónak a kártérítési felelősség megítélésére. Az elsőfokú bíróság tényként állapította meg, hogy a felperesek jogelődje a megengedett sebességet túllépve közlekedett egyenes útszakaszon, jó látási viszonyok mellett. A nyomozás során készített szakértői vélemény és annak peres eljárás során tett kiegészítése alapján megállapította, hogy a haladó járműszerelvény számára az álló gépjárműszerelvény messziről, féktávolságon kívül észlelhető volt, akár fékezéssel, akár elkormányzással a baleset elkerülhető lett volna. A néhai a biztonsági övet nem használta, halála a gépjárműből való kizuhanás következtében állt be. Az elsőfokú bíróság ezért megállapította, hogy a néhai megszegte a KRESZ 26. § (1) bekezdés b) pontját, 48. § (4) bekezdését, és 3. § (1) bekezdés c) pontját, az ő felróható közlekedési szabályszegése miatt következett be a baleset. A menetíró korong adataiból megállapította, hogy az alperes által biztosított járműszerelvény közvetlenül az ütközés előtt, mintegy 1,5 perccel korábban állt meg és semmilyen adat nem utalt hosszabb idejű várakozásra, azaz a KRESZ 1. számú függelékének III.d.) pontja alapján a KRESZ 40. § (5) bekezdésére is figyelemmel nem várakozott, hanem megállt. A KRESZ 45. § (1) bekezdés, 56. § (3) és (5)-(6) bekezdés felhívásával irrelevánsnak tartotta, hogy a járműszerelvényt a vezetője milyen ok folytán állította meg az úttesten, miután 5 percnél nem hosszabb ideig a megállásra lehetőség volt. A nappali, jó látási viszonyok miatt a KRESZ 45. §-a szerint a járművet kivilágítani nem kellett. Annak sem tulajdonított jelentőséget a KRESZ 56. § (5) és (6) bekezdése alapján, hogy az álló gépjármű helyzetjelzője, vagy vészvillogója működött-e. Miután a jármű nem volt üzemképtelen, a rendelkezésre álló adatok alapján nem volt megállapítható, hogy műszaki hiba miatt kellett az út szélén vesztegelni, ezért megállapítása szerint nem volt köteles elakadásjelző háromszöget sem kihelyezni. Nem tartotta az alperesi biztosított terhére róhatónak, hogy a megállás helyszínéről az úttestet választotta és nem haladt tovább a kb. 2 km-rel távolabbi parkolóba; az egyenes, jól belátható úton, nappal nem volt ok feltételezni, hogy megállása közlekedési problémát okozhat. Ugyanakkor megállapította, hogy a megállás során az alperesi biztosított megszegte a KRESZ 40. § (4) bekezdésének előírását, mely szerint lakott területen kívül a lehetőséghez képest az úttesten kívül kell megállni. A műszaki szakértői vélemény kiegészítéséből arra vont következtetést, hogy az úttest külső sávjából nem húzódott le, a járműszerelvény jobb szélső kereke az úttest jobb szélét jelző terelővonalon volt. Megjegyezte, hogy töredezett beton útpadka volt. Elfogadta az igazságügyi gépjárműszakértői vélemény arra vonatkozó álláspontját, hogy nagyobb mértékű lehúzódás esetén a két gépjármű összeütközésére nem került volna sor, azonban a haladó járműszerelvény az elkormányzás következtében felborult volna; a borulás iránya, módja és így a baleset kimenetele nem volt megállapítható. Arra vont következtetést, hogy a halálos balesethez vezető okozati láncolatban az útpadkára nem megfelelő lehúzódás, bár játszhatott szerepet, de nem állapítható meg teljes bizonyossággal, hogy az okozati láncolat része. A lehúzódás elmaradását nem tartotta a baleset és a halál bekövetkezése releváns okának, figyelemmel arra is, hogy a nem megfelelő mértékben lehúzódott járműszerelvényt olyan távolságból észlelnie kellett volna a haladó járművezetőnek, hogy azt minden nehézség nélkül elkerülhette volna. Hangsúlyozta, hogy a közlekedési szabályszegésnek felróhatónak is kell lennie. Miután a balesetet megelőzően eső esett, az út és az útpadka nedves volt, ezért a földes árokban végződő útpadkára való lehúzódás a jelentősebb súlyú gépjármű esetén veszélyekkel járhatott. Így a nedves útpadkát látva indokoltan dönthetett úgy a gépjármű vezetője, hogy a lehúzódást nem kockáztatja meg. Ezért, bár megszegte a lehúzódási kötelezettséget előíró KRESZ szabályt, de ez a szabályszegés részéről

nem felróható. Utalt arra, hogy a lehető legnagyobb mértékű lehúzódás mellett is elkerülő manőverre voltak készítettek a külső sávban haladók. Mindezek kiemelésével az alperesi biztosított kártérítési felelősségét nem állapította meg és a keresetet elutasította. Az új szakértő kirendelése iránti bizonyítási indítványt elutasította, mivel a kiegészített szakértői vélemény kellően indokolt, részletes, ellentmondásmentes volt.

Az első fokú ítélet ellen a felperesek nyújtottak be fellebbezést, melyben az ítélet megváltoztatását, közbenső ítélettel az alperes - legalább részbeni - helytállási kötelezettségének megállapítását kérték. Ezen túlmenően a megosztott perköltség együttes mértékét is aránytalanul magasnak ítélték, ezért annak leszállítását indítványozták. Hangsúlyozták, hogy a szakértői vélemény szerint az ütközés hozzátartozójuk magatartása ellenére elkerülhető lett volna, így jogellenesnek tartották azt az ítéleti megállapítást, hogy a lehúzódás elmaradása nem releváns ok. Megítélésük szerint nem került megállapításra, illetve kivizsgálásra, a kormánymozdulat miatt a haladó jármű további útjának alakulása, ezért ténymegállapítást levonni és terhükre értékelni nem lehetett volna. Fenntartották továbbra is az új szakértői bizonyítási indítványukat. Alperesi mentesülése körébe eső bizonyításra tartozónak ítélték az alperesi biztosított lehúzódásának mértékét. A láthatóság kérdésében sem értettek egyet az elsőfokú bíróság álláspontjával. Hangsúlyozták, hogy szakértői vizsgálat nem támasztotta alá a vészvillogó működését, illetve az nem volt vizsgálható a sérülés és roncsolódás miatt. A megállás időpontját a tachográf nem tartalmazta egyértelműen, a rendőrségi határozat sem hivatkozta. Az alperesi biztosított műszaki hibára hivatkozott a megállás okaként, így a KRESZ 56. §-át irányadónak tartották. Műszaki hiba hiányában vélelmezték, hogy a megállásának nem ez volt az oka. Az alperesi biztosított tanúvallomása alapján a felelősséget nagyban befolyásoló kérdés megítélésük szerint nem vehető figyelembe, ez az ítélet megalapozatlanságát eredményezi, mivel a bíróság eshetőlegesen sem vett figyelembe más ténybeli és jogi lehetőséget. Perdöntőnek tartották, hogy a jármű milyen okból állt meg, figyelemmel a KRESZ 40. §-ára. A KRESZ 56. § (2) és (3) bekezdésében foglaltakat a törvényszék nem vizsgálta, és e körben a szakértőnek sem tett fel kérdést. Amennyiben a műszaki hiba miatti megállás jogszerűsége fennállt, akkor a KRESZ 56. § (7) bekezdése szerint a jelzést mulasztotta el az alperes biztosítottja. Álláspontjuk szerint az első tennivaló az elakadásjelző háromszög kihelyezése lett volna a KRESZ 56. § (6) bekezdése alapján. A megállást követő 1,5 percet elegendőnek tartották ennek elhelyezésére, mely kötelezettség nemcsak várakozásnál áll fenn. Megítélésük szerint az alperesi biztosított jogszabálysértése okozati összefüggésben áll a baleset bekövetkezésével. Kifogásolták, hogy olyan szakértői modellezés nem történt, amely a halálos balesethez vezető okozati láncolat bármely lehetőségét vizsgálta volna. Ugyanakkor a szakértő szerint a baleset akár elkerülhető lett volna a felperesi szabályszegés ellenére, ha az alperesi jármű kellő módon lehúzódik. Mindezek alapján az alperesi szabályszegést, közrehatást alátámasztja, hogy a megállás ismeretlen okból történt, a vezető a kötelezően előírt háromszög kihelyezését elmulasztotta és nem kellő mértékben húzódott le. Hangsúlyozták azt a szakértői megállapítást, hogy hosszabb idejű annak felmérése, hogy a gépjármű ténylegesen áll és nem halad az úton. A vészvillogó működtetését nem tartották elegendőnek és részben sem igazoltnak. Hangsúlyozták, hogy az álló jármű az úttesten a forgalmi sávban állt, nem húzódott le elégségesen, annak ellenére, hogy az út kialakítása sokkal nagyobb mértékű lehúzódást is lehetővé tett volna; a kiterjesztett szakértői vizsgálat pedig kimutatta, hogy a baleset elkerülhető lett volna szabályszerű megállás esetén, így az okozatosságot fennállónak tartották. A vészvillogó használatának elmulasztását, illetőleg az elakadásjelző háromszög kihelyezésének elmaradását az alperesi biztosított felelősségét megalapozó ténynek tartották. Előadásuk szerint az elakadásjelző háromszög kihelyezése az adott látási körülmények között - szembe sötét a nap - segített volna a külső forgalmi sávot elfoglaló jármű álló helyzetének észlelésében. Sérlemeztek, hogy a szakértői vizsgálat nem terjedt ki részletesen a lehúzódás elmaradásának okaira. A megosztott perköltség együttes mértékét is aránytalanul magasnak tartották, ezért annak leszállítását indítványozták.

Az alperes az első fokú ítélet helybenhagyását indítványozta indokai alapján mind a per főtárgya, mind a perköltség tekintetében. Fenntartotta, hogy a baleset bekövetkezése kizárólag a felperesek hozzátartozójának közlekedési szabályszegő magatartásának az eredménye.

A fellebbezés az alábbiak szerint nem alapos.

Nem vitásan a per tárgyát képező baleset két veszélyes üzem találkozásából következett be. Az elsőfokú bíróság helytállóan állapította meg, hogy az alperesi biztosított csak ideiglenesen, rövid időre állt meg, nem a járműforgalomból történő végleges kiállás szándékával, ezért az alperesi biztosított gépjármű továbbra is veszélyes üzemnek minősült. Miután a fokozottan veszélyes tevékenységért az üzembentartó felel, és az üzembentartó nem feltétlenül azonos a gépjármű vezetőjével, továbbá az alperes az üzembentartó által okozott károk megtérítésére köteles a gépjármű kötelező felelősség biztosítás alapján, így az üzembentartói minőség alapozza meg a fokozottan veszélyes tevékenységért való felelősséget. A két veszélyes üzem találkozásából pedig a felelősség az elsőfokú bíróság által helytállóan felhívott Ptk. 346. §-a alapján alkalmazandó Ptk. 339. § (1) bekezdés alapján volt megítélhető. Ezen pontosítással az elsőfokú bíróság helytállóan vizsgálta, hogy mely gépjármű üzembentartójának felelőssége áll fenn a baleset bekövetkeztéért. E körben pedig annak volt ügydöntő jelentősége, hogy a balesettel érintett két gépjármű közül melynek a vezetője terhére állapítható meg jogellenes, felróható magatartás, amellyel okozati összefüggésben következett be a felperesek hozzátartozójának halálos kimenetelű balesete. Azt kellett vizsgálni, hogy az alperes által biztosított gépjármű vezetője jogellenes, felróható magatartást tanúsított-e, és az közreható-e a halálos kimenetelű baleset bekövetkeztében. Ebből következően a felpereseket nemcsak annak bizonyítása terhelte, hogy az alperes által biztosított gépjármű vezetője jogellenes, felróható magatartást tanúsított, hanem az is, hogy ezzel okozati összefüggésben következett be a felperesi jogelőd halála. E bizonyítandó tények bizonyíthatatlansága, a bizonyítás bizonytalansága a bizonyításra kötelezett felperesek terhére esett. A felperesek alaptalanul hivatkoztak arra, hogy a bizonyítási teher megfordult. A felpereseket a Ptk. 339. § (1) bekezdés alapján nemcsak annak bizonyítása terhelte, hogy az alperes által biztosított jármű nem kellő módon húzódott le az útról, nem jelezte a KRESZ szabályainak megfelelően a helyzetét, a megállását, hanem azt is bizonyítaniuk kellett, hogy az alperesi biztosított KRESZ szabályszegő és felróható magatartásával okozati összefüggésben következett be a felperesek jogelődjének halálos kimenetelű balesete. E bizonyítás sikertelensége a bizonyításra köteles felperesek terhére esik.

Az elsőfokú bíróság mindezekre tekintettel helytállóan vizsgálta a kártérítési felelősség fennállását, valamennyi magatartást a bizonyítási teherre is figyelemmel megalapozottan értékelt és a rendelkezésre álló bizonyítékok okszerű mérlegelésével vonta le jogkövetkeztetéseit.

A fellebbezésben foglaltakra figyelemmel a másodfokú bíróság az alábbiakat emeli ki:

A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján tényként volt megállapítható, hogy az alperesi biztosított a balesetet megelőzően másfél perccel állt le, így a balesetig 5 percet meghaladó időtartamban nem állt az út szélén. Ebből következően a KRESZ szabályai szerint nem várakozott, azaz a megállás szabályai voltak irányadók.

A baleset időpontjában hatályos KRESZ 56. § (6) bekezdése szerint az elromlott járművet kellett elakadásjelző háromszöggel megjelölni. Ez a szabály kiterjesztően nem értelmezhető, így a szavak általános elfogadott jelentése alapján kizárólag a tényleges műszaki hibás továbbhaladásra képtelen jármű megjelölése volt kötelező elakadásjelző háromszöggel. Abban az esetben, ha a jármű vezetője műszaki hiba gyanúja miatt állt meg, és kiszállt a járműből a műszaki hibáról való megbizonyosodás érdekében, a KRESZ fenti szabálya nem rótt olyan kötelezettséget a terhére, hogy azonnal, még a műszaki hibáról való megbizonyosodást megelőzően ki kellett tennie az elakadásjelző háromszöget.

A KRESZ fentebb hivatkozott rendelkezése által előírt kötelezettség beálltához ezért a meghibásodás fennállásának megállapítása kell. A jelen esetben műszaki hiba ténylegesen nem állt fenn, műszaki hiba gyanúja pedig nem alapozza meg a KRESZ alapján az elakadásjelző háromszög kihelyezésének kötelezettségét. Ebből következően az alperes biztosítottjának nem volt kötelezettsége az elakadásjelző háromszög kihelyezése.

Miután a baleset bekövetkeztéig a megállás időtartama az 5 percet nem haladta meg, ezért irreleváns, hogy ténylegesen miért állt meg a gépjármű vezetője. A felpereseknek a feltételezései tényállás megállapítására alapot nem adhattak.

A bizonyítékok alapján tény, hogy a felperesek jogelődje a járműszerelvénnel a megengedett meghaladó sebességgel közlekedett, egyenes, belátható útszakaszon, jó látási viszonyok mellett. A felperesek a fellebbezési tárgyaláson hivatkoztak a napsütésre, azonban e körben a másodfokú bíróság megjegyzi, hogy amennyiben a szembesítő nap nehezítette a felperesi jogelőd számára az út beláthatóságát, akkor a látási viszonyoknak megfelelő közlekedési kötelezettségre figyelemmel kellett volna a haladási sebességét is megválasztania. A szakértő arra egyértelműen nyilatkozott, hogy az álló járműszerelvény féktávolságon kívül észlelhető volt.

A rendelkezésre álló adatok szerint a vészvillogó használatára tényelődés történt. Az ugyancsak tény, hogy utóbb ennek tényleges működtetése a balesetben bekövetkezett sérülések folytán már nem volt vizsgálható. Az utólagos vizsgálat hiánya objektív okokra vezethető vissza, amelyből pedig okszerű következtetés arra nem vonható, hogy ténylegesen nem került használatra a vészvillogó. A vészvillogó használata nélkül is az álló jármű a belátható útszakaszon észlelhető volt, és miután nagyobb terjedelemmel a külső forgalmi sáv egy részét elfoglalta, így elkerülési manőver mindenképpen szükségessé vált, amelynek folytán az azonos irányba közlekedő felperesi jogelődöt terhelte a haladási sebesség oly módon történő megválasztása, hogy egyértelműen meg tudjon győződni arról, miszerint egy lassan haladó, vagy egy álló jármű foglalja el a külső forgalmi sáv egy részét, és az a haladását mennyiben befolyásolja. A szakértő egyértelműen nyilatkozott arra, hogy a belátható útszakaszon, a féktávolságra is figyelemmel, lassító fékezéssel megállítható lett volna a felperesi jogelőd által a járműszerelvény. Egzakt szakértői megállapítás nem volt tehető arra, hogy amennyiben az alperesi biztosított jármű a lehető legteljesebb mértékben lehúzódik az útpadkára, akkor a halálos kimenetelű baleset elkerülhető lett volna. A szakértők az elkerülési manővert mindenképpen szükségesnek minősítették, és a felperesi jogelőd által vezetett járműszerelvény felborulására vontak következtetést. Kétségtelen, egzakt szakértői megállapítás nem áll rendelkezésre és az a bizonytalansági tényezők miatt nem is állhatott rendelkezésre arra, hogy a halálos baleset elkerülhető lett volna az útpadkára történő teljes leállás esetén. Feltételezésekre, a bizonyosság szintjét el nem érő baleseti szimulációkra ítéleti tényállás nem alapítható, figyelemmel az egyéb objektív tényadatokra. Olyan körülmények között, amikor a felperest terhelte annak bizonyítása, hogy az alperes biztosítottjának közlekedési szabályszegése okozati összefüggésben áll a baleset bekövetkeztével, azt is nekik kellett volna bizonyítaniuk, hogy e szabályszegés hiányában a halálos eredmény kétséget kizáróan elmaradt volna. Ez utóbbi körülmény bizonyításának elmaradását a Pp. 3. § (3) bekezdése alapján a felperesek terhére kellett értékelni.

A baleset időpontjában hatályos KRESZ 40. § (4) bekezdése értelmében lakott területen kívül járművel a lehetőségekhez képest az úttesten kívül kell megállni. Az elsőfokú bíróság helytállóan mutatott rá, hogy a perbeli helyszínen a megállás nem volt tiltott, az alperesi biztosított megállhatott. Az elsőfokú bíróság helyesen állapította meg azt is, hogy az alperesi biztosított a lehúzóási kötelezettségének maradéktalanul nem tett eleget, így a jogellenes magatartás megállapítható, azonban az okozati összefüggésen túlmenően az alperesi biztosított magatartásának felróhatónak is kellett lennie. Az e körben kifejtett első fokú ítéleti álláspontot a másodfokú bíróság

maradéktalanul osztotta. Ezért csak kiemeli, hogy a fentiek megítélésében az eset összes körülményeit figyelembe kellett venni, így nem volt figyelmen kívül hagyható, hogy az útpadka töredezett volt, a korábbi eső miatt a talaj fellazulhatott, amely egy ilyen súlyú gépjárműszerelvény talajra gyakorolt hatása folytán a teljes lehúzódás biztonságosságát megkérdőjelezhetette a járművezető számára. A helyszín adatai alapján az is megállapítható volt, hogy amennyiben a lehető legjobban lehúzódik az alperes által biztosított járműszerelvény, abban az esetben sem hagyta volna el a szélső forgalmi sávot, abba mindenképpen belógott volna. Ebből pedig az következik, hogy a külső forgalmi sávban haladó járműnek mindenképpen ki kellett kerülnie az alperesi biztosított járművet, mivel enélkül mellette nem haladhatott volna el. Tény az is, hogy kétszer két forgalmi sávós volt az út, melyből következően az alperesi biztosított által részben elfoglalt forgalmi sávon kívül haladási iránynak megfelelő még egy teljes forgalmi sáv rendelkezésre állt az azonos irányban közlekedő részére, amely lehetőséget adott az álló jármű biztonságos kikerülésére. Mindezek mérlegelésével az adott helyzetben általában elvárható magatartás körébe esik az alperesi biztosított lehúzódása az út szélére, nevezetesen az, hogy a stabil útburkolatú részre jobbra lehúzódva állt meg, és így a külső sávba belógott. Ebből az is következik, hogy ezen magatartása nem volt felróhatóan minősíthető. Ezért ez okból sem volt megállapítható a kártérítési felelőssége.

Mindezek kiemelésével az elsőfokú bíróság megalapozottan vont következtetést a rendelkezésre álló bizonyítékok, tények mérlegelésével arra, hogy az alperesi biztosított jogellenes magatartása egyrészt nem állt okozati összefüggésben a felperesi jogelőd halálos kimenetelű balesetének bekövetkezésével, másrészt nem volt felróható, így a kártérítési felelőssége nem állapítható meg. Kártérítési felelősség hiányában az alperes térítési kötelezettsége sem következett be, ezért az elsőfokú bíróság helytállóan utasította el a keresetet.

A Fővárosi Ítéletábrla ezért az elsőfokú bíróság ítéletét a Pp. 253. § (2) bekezdés értelmében a per főtárgya vonatkozásában helybenhagya.

A felperesek az első fokú ítélet perköltség viselésre vonatkozó rendelkezését is támadták fellebbezéssel. Az elsőfokú eljárás irataiból megállapíthatóan az alperest szegedi illetőségű ügyvéd képviselte az elsőfokú eljárás során négy tárgyaláson. Megbízási szerződés csatolásra nem került, és a készkiadások tételes kimunkálása sem történt meg. Ezért az alperes oldalán felmerült ügyvédi munkadíj megállapítására a 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (2) bekezdés b) pontja lehetett az irányadó. A pertárgyérték az I. rendű felperes esetében 5.237.500 forint, a II. rendű felperes esetében 5.000.000 forint volt. Ugyanakkor a perben a jogalap volt elsődlegesen a vitás, amely körben a jogvita elbírálása független volt attól, hogy az egyes felperesek külön-külön milyen kárigényt terjesztettek elő, és külön-külön alperesi oldalról sem merült fel eltérő jogi álláspont kifejtésének szükségessége. Mindezek alapján elsődlegesen a kifejtett ügyvédi tevékenység alapján az IM rendelet 3. § (6) bekezdésének alkalmazásával a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság által megállapított ügyvédi munkadíj mértékét túlzottnak tartotta. A Pp. 75. § (1) bekezdés alapján az alperes az általa előlegezett szakértői költségek elszámolására is jogosult volt, ami az elsőfokú eljárás iratai szerint 69.977 forint, valamint 53.320 forint, mindösszesen 123.297 forint előlegezett költség elszámolására adott alapos az alperes oldalán. Mindezek alapján a másodfokú bíróság az alperes javára mind a két felperes részéről, együttesen megillető perköltség összegét összesen 200.000 forint + áfa ügyvédi munkadíjra, valamint 123.297 forint előlegezett költségre leszállította.

A másodfokú bíróság észlelte azt is, hogy az elsőfokú bíróság az állam terhén maradó, állam által előlegezett költség összegét sem a ténylegesen felmerült és előlegezett költségek mértékében határozta meg, így a Pp. 253. § (3) bekezdése alapján ezt szintén pontosította.

A felperesek fellebbezése eredménytelen volt, ezért a Pp. 78. § (1) bekezdés alapján kötelezte a Fővárosi Ítéltábla a felpereseket az alperes oldalán felmerült fellebbezési költség megfizetésére. Az alperesnek a fellebbezési eljárásban kifejtett ügyvédi tevékenységével arányosan, erre figyelemmel, és nem elsődlegesen a fellebbezési pertárgyérték alapján, mérlegeléssel határozta meg az ügyvédi munkadíj összegét a 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (2), (5), (6) bekezdés, és 4/A. § (1) bekezdés szerint.

A felperesek teljes személyes költségmentessége folytán le nem rótt fellebbezési illeték viseléséről az 1990. évi XCIII. törvény 74. § (3) bekezdés szerint alkalmazandó 6/1986. (VI. 26.) IM rendelet 13. § (1) bekezdés és 14. § értelmében rendelkezett.

Budapest, 2015. március 10.

Dr. Németh László s.k.
tanácselnök

. Merőtey Anikó s.k.. Molnár Ágnes s.k.
előadó bíró

bíró

A kiadmány hitelül: