

SZEGEDI ÍTÉLŐTÁBLA
Gf.III.30.299/2016/5. szám

A Szegedi Ítéltábla a Dr. Faludi Csaba ügyvéd által képviselt **felperes neve** felperes címeszám alatti székhelyű **felperesnek** – Dr. Lajos László ügyvéd által képviselt **alperes neve** alperes címeszám alatti székhelyű **alperes** ellen kötbér megfizetése iránt indított perében a Szegedi Törvényszék 2016. június 20. napján kelt 7.G.40.282/2014/36. számú ítélete ellen a felperes által 41. sorszám alatt előterjesztett fellebbezésre tekintettel lefolytatott másodfokú eljárásban meghozta a következő

Í T É L E T E T:

Az elsőfokú bíróság ítéletét **helybenhagyja**.

Kötelezi a felperest, hogy 15 nap alatt fizessen meg az alperesnek 800.000,- (Nyolcszázezer) forint másodfokú eljárási költséget.

A le nem rótt 2.500.000,- (Kettőmillió-ötszázezer) fellebbezési eljárási illetéket az állam viseli.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I N D O K O L Á S

A felperes 2012. év első felében nyílt közbeszerzési eljárást írt ki város neve elektromos tömegközlekedés fejlesztése projekt keretében intelligens diszpécserrendszer kialakítása, az utastájékoztató és utasinformációs rendszer integrált fejlesztése, az eszközök szállítása, a rendszer kiépítése, beüzemelése és kiegészítő szolgáltatások nyújtása tárgyában. A felhívás mellékletét szerződéstervezet és részletes műszaki dokumentáció képezte. A teljesítést a felhívás két szakaszban írta elő. Ezek közül a 2. számú részteljesítés magában foglalta a felhívás részét képező műszaki dokumentáció III. kötetében meghatározott, a próbaüzem megkezdéséhez szükséges eszközök leállítását.

A műszaki dokumentáció meghatározása szerint: a próbaüzem a rendszer elindítása és az elvárt hibamentes időszak (élesüzem) között eltelt, maximális időtartam. A rendszert összességében 2 hónapos próbaüzemnek kell alávetni. A próbaüzemre vonatkozó hibaszempontok:

- A rendszert a próbaüzem ideje alatt ne kelljen újraindítani, csak ha erre a szoftvertől, vagy a kezelőtől utasítást kap. Feszültség kimaradása esetén a szünetmentes egységek tesztelendők, illetve, ha nem adódik áramkimaradás, akkor az szimulálandó. Egyéb vis maior esetekre ez nem vonatkozik.
- A rendszer hardver egységei (szerverek, portok, ipari és személyi számítógépek, kijelzők, kommunikációs egységek) a próbaüzem alatt nem állhatnak le hardver, vagy szoftver hiba miatt. A vezérlőegységnek hibás kezelés (pl. szoftverek PC-n vagy érintőképernyőn történő, nem üzemszerű menü kezelése) esetén is működőképesnek kell lennie.
- A szoftverfrissítések lehetőség szerint nem befolyásolják a rendszer normál működését, vagy üzemidőn kívül történjenek.
- Üzemszerű használat közben (ha nem a felhasználó okozza a hibát), valamint az egyéb feltételek meglétének (LAN hálózat tökéletes működése, normális tápfeszültség, illetve a megfelelő környezeti paraméterek stb.) a próbaidőszak alatt hibátlanul kell működnie a rendszernek.

A pályázati időszakban az alperes kiegészítő tájékoztatásért fordult a felpereshez és többek között arra is kérdést tett fel, hogy hány db eszközzel, járművel, megállóhelyi kijelzővel kell a tesztüzemet és a próbaüzemet elvégezni. A felperes erre adott válasza szerint az összes leszállított és üzembehelyezett eszközön a próbaüzemet és tesztüzemet végre kell hajtani a próbaidőszakon belül. Az említett előzményeket követően a sikeresen pályázó alperes és felperesi megrendelő között jött létre szerződés 2012. október 29. napján, mely alapján alperes elvállalta a közbeszerzési pályázati dokumentáció szerinti rendszer kiépítését, beüzemelését és az ahhoz szükséges eszközök szállítását. A vállalkozási elemekkel vegyes szállítási szerződés 5. pontjában a felek a szerződés ütemezett teljesítésében állapodtak meg az alábbi részhatáridők rögzítésével:

1. részteljesítés magában foglalja az alábbi feladatok elvégzését:

„Diszpécseri szoba és szerverszoba kialakítása, felkészítése az eszközök érkezésére, és a műszaki dokumentáció III. kötetében az 1. részteljesítéshez tartozóan meghatározott eszközök leszállítása.

A teljesítési határidő: a szerződéskötést követő 6 hónap (2013. április 30-ig terjedő időszak).

2. részteljesítés: magában foglalja az alábbi feladatok elvégzését:

- A műszaki dokumentáció III. kötetében előírt próbaüzem megkezdéséhez szükséges, tételesen meghatározott eszközök leszállítása.
- A tesztüzem sikeres befejezése.

Teljesítési határidő: az eszközök leszállítását a szerződéskötést követő 12 hónap alatt (2013. október végéig) kell teljesíteni, míg a tesztüzemet az ezt követő 3 hónap alatt kell befejezni. A tesztidőszak lezárását követően esetlegesen fennmaradó kisebb hibák javítására további 1 hónapot biztosít a megrendelő a próbaüzem megkezdése előtt.

Végteljesítés: a próbaüzem sikeres lezárását követően a teljes rendszer befejezése, üzembe helyezése, valamennyi szerződéses kötelezettség teljesítése és az előírt dokumentumok átadása esetén kerül sor a teljesítésigazolás kiadására.

Teljesítési határidő: a szerződéskötést követő 18 hónap (2014. április 30-ig terjedő időszak).

A szerződés 5/2. pontja szerint a 2. részteljesítési határidő és a véghatáridő a késedelmi kötbérfizetési kötelezettséggel terhelt határidő.

A szerződés 14. pontja a kötbér felszámítás szabályait tartalmazza. Eszerint a késedelmi kötbér alapja a késedelemmel érintett eszköz, szerződéses nettó értéke a késedelmi kötbér mértéke a kötbér alapjának napi 0,5 %-a, de legfeljebb a teljes szerződött nettó ellenérték 20 %-a.

A szerződés 11. pontja rendelkezik a rendszer üzembe helyezéséről, melyet a szállító (alperes) feladatává tettek a felek. Beüzemelés során a rendszernek rendelkeznie kell az összes alkatrész, illetve gyári előírás szerinti további tartozékokkal, valamint működnie kell, minden a műszaki specifikációban vállalt funkcióknak. A próbaüzem az átadás-átvételi eljárás részeként a rendszer elindítását követően a műszaki specifikációban meghatározott szabályok alapján lefolytatott működtetési időszak (éles üzem). A rendszert 2 hónapos próbaüzemnek kell alávetni. A rendszer próbaüzeme akkor eredményes, ha megfelel a műszaki dokumentáció hibaszpecifikációs részében meghatározott követelményeknek. A sikeres próbaüzemi jegyzőkönyvet a megrendelő képviselőre jogosult vezetője és a A... Kft. projekt igazgatója együttesen igazolja le (szerződés 11/2., 11/3. pontjai).

Műszaki szempontból a rendszernek egyik alappillére a nagyteljesítményű informatikai eszközállomány szerverein futó diszpécser szoftver, mely a diszpécser központban kerül elhelyezésre, másrészt a projekttel érintett összes tömegközlekedési járműre (felek által tételesen, pontosan meghatározott villamos, trolibusz, valamint villamospótló busz: összesen 99 db-os járműállomány) felszerelt fedélzeti számítógép (On Board Unit, OBU) és annak egyéb tartozékai. A diszpécserközpontban működő szoftverprogramban jön létre az összes információ, elsősorban azokból az adatokból, melyeket az OBU-kon keresztül küldenek a központba. A program

modulokból áll, melynek specifikus adatai vannak a működés során. A szoftvernek egy nagy adatbázist kell kezelni, amely az előre tervezett forgalmi adatokból és a beérkezett tényleges adatok eltárolásához és feldolgozásához szükséges. A járművekre alperes által telepítendő eszközök az OBU-kon kívül (melyek az érzékelőszervek központja, ahol a tényadatok túlnyomó része keletkezik), még a további érzékelők, melyek segítségével határozható meg a jármű térbeli állapota. Az OBU egység hajtja meg a valamennyi járműre telepített egyéb más eszközt is. Az érzékelők közül legfontosabb a GPS antenna, melynek segítségével a jármű mindenkor forgalmi helyzete állapítható meg, valamint a chipkártya olvasó, amelyre a vezető adatai adhatók meg.

A szerződés 1. sz. melléklete alapján (részletes árazott költségvetés) a fedélzeti eszközök között az alperesnek a meglévő kártya azonosítására 125 db proximity kártyaleolvasót kellett az egész járműparkhoz leszállítania és elhelyeznie, továbbá a központtal való kommunikáció kialakítása céljából kellett ugyancsak 125 db fedélzeti eszközcsomagot is leszállítania. Ezek közül a felek egyedi megállapodása alapján 61 db-ot trolibuszokra, 53 db-ot villamosok fedélzetére kellett elhelyezni. A felperes 8 db új trolibusz, valamint 18 db pótlóbusz esetében a gyártókkal kívánta felszereltetni a fedélzeti eszközöket. Az alperes által leszállítani vállalt eszközök között szerepelt még a 21 csomópontban kialakítandó, a tömegközlekedési járművet előnyben részesítő, forgalomfigyelő kamerarendszer, összesen 28 db kamera, 2 db web terminál, útvonaltervező szoftverek, mobiltelefonos alkalmazások, 103 megállóban elhelyezett utastájékoztató led tábla, diszpécseri munkaállomások, számítógépbútorok, szünetmentes tápegység, valamint a diszpécser központi forgalomirányító főszoftver és egyéb háttér szoftverek.

A megrendelő, valamint a vállalkozó képviselői a teljes teljesítési időszak során több ún. koordinációs megbeszélést is tartottak, melyekről emlékeztető jegyzőkönyvek készültek.

A 2. koordinációs megbeszélésről készült 2012. november 13-i emlékeztető jegyzőkönyv (A/12. sorszám alatt) 4. pontjában az ütemtervek között a vállalkozó ismertette a tesztelési időszakra vonatkozó javaslatait. Ezek között szerepel, hogy a rendszer tesztelését a 2. ütem közepén kezdi meg a szoftver rendszer rendelkezésre állásakor úgy, hogy az eszközökből típusonként csak egy-egy db kerül felszerelésre. Az eszközök (kijelzők, OBU) felszerelését folyamatosan a próbaüzem végéig végzi el. A 2. ütem végéig valamennyi eszköz leszállításra került, de a teljes mennyiség nem kerül felszerelésre. A megrendelő a vállalkozó e javaslatát a jegyzőkönyvben elfogadta.

A 2014. január 29. napján tartott kooperációs megbeszélésen felek képviselői megállapították, a tesztidőszakban a 2. sz. mellékletben, tesztelési eredmények menüpontban szereplő szoftver modulok kerültek tesztelésre, a tételes felsorolás a tesztidőszak végén még a fennálló hibákat tartalmazza. Az alperes a listázott hibák kijavítását 2014. január 29. és február 28. közötti időszakban vállalta. Nyilatkozata értelmében a telepített szoftverek a szerződés szerinti 1 hónap időtartamú hibajavítás megkezdésére alkalmasak. A felperes, a műszaki ellenőr és az üzemeltető nyilatkozata alapján a 2. részteljesítéshez tartozó tesztüzem lefolytatását ezzel teljesítettnek tekintette az emlékeztető szerint.

A 2. részteljesítés határidejének utolsó napján, 2014. február 28-án újabb jegyzőkönyvet vettek fel a felek, melyben tételesen rögzítették a leszállított eszközöket. Ezek közül külön azokat is, amelyek a próbaüzem megkezdésére alkalmasnak minősítettek, elkülönítve azoktól, amelyeket próbaüzemre még nem találtak alkalmasnak. A jegyzőkönyvben a szállító úgy nyilatkozott, hogy a rendszert próbaüzemre alkalmasnak tartja. Ezzel szemben a műszaki ellenőr, valamint a megrendelő képviselői a próbaüzem megkezdését nem látták biztosítottnak. A megrendelő képviselője külön nyilatkozott, hogy a diszpécser utastájékoztató és információs rendszer nem alkalmas a próbaüzem elindítására, a 2. részteljesítés feltételeként meghatározott követelmények teljesülése nem igazolható. A jegyzőkönyv lezárásának pillanatában mindössze 60 jármű elkészültéről van információ. A többi járművön csak előszerelés történt, készre szerelten pedig csak 49 járműről kapott a megrendelő szerelési jegyzőkönyvet. A megrendelő a késedelmes teljesítés miatt késedelmi

kötbérfizetési igényét fenntartotta a jegyzőkönyvben.

A 2. részteljesítést lezáró következő jegyzőkönyv 2014. április 30-án készült. Ebben már a megrendelői oldal is úgy nyilatkozott, hogy a rendszer a próbaüzem megkezdésére alkalmas állapotba került. Ekkorra valamennyi (99 db) járműre a fedélzeti eszközök felszerelése megtörtént. A szállító nyilatkozata szerint a rendszer próbaüzemre alkalmas, értelmezése szerint a próbaüzem ezzel 2 hónapos időtartammal - a jegyzőkönyv felvételének időpontjától kezdődően - meghosszabbodik. A szállító (alperes) jegyzőkönyvezett álláspontja szerint a hibák, melyek a próbaüzem megkezdését akadályozták, már korábban elhárításra kerültek. A megrendelő képviselőjének nyilatkozata szerint a próbaüzem csak a jegyzőkönyv felvételének napjával kezdődhetett meg. A 2014. április 30-tól 2014. június 30-ig terjedő 2 hónapos időszakban sikeres próbaüzem lefolytatására került sor, ezt a 2014. június 30-i jegyzőkönyv igazolja, és egyúttal a rendszer végleges átadás-átvételét is rögzíti.

A peres felek között a vállalkozói díj elszámolása megtörtént, a felperes a teljes alperesi vállalkozói díjat végszámla alapján kiegyenlítette. A perben lefolytatott szakértői bizonyítás eredményeként a tényálláshoz tartozóan megállapítható még, hogy az alperesnek a fedélzeti eszközök szükséges szerelését összesen 99 járművön kellett elvégeznie, ebből 2014. február 28. napjáig 47 db jármű felszerelése történt meg. Az ún. proximity kártyaleolvasók működőképessége a rendszer működtetésének nem előfeltétele, mivel pinkód manuális bevitelével is indítható a fedélzeti rendszer.

A felperes keresetében 78.320.000,- Ft, valamint járulékai megfizetésére kérte kötelezni alperest késedelmi kötbér címén. Indokolása szerint az alperes a 2. részteljesítési határidőt és ezzel a végteljesítési határidő is 2 hónappal elmulasztotta. A késedelem oka az volt, hogy 2014. február 28. napjáig a szerződéssel érintett teljes járműpark összes fedélzeti egységének szerelése még nem történt meg, így ekkor még a próbaüzem nem volt megkezdhető. Ezeket a szerelési munkákat teljes körűen 2014. április 30. napjáig fejezte be az alperes és csak az innentől számított 2 hónapon keresztül folytatódhatott le a próbaüzem. Felperes hangsúlyozta, a szerződés, a műszaki dokumentáció, valamint még a pályázati időszakban adott válasza egyértelművé tették, hogy a 2. részteljesítési határidőre az összes járművön a szereléseket el kellett volna végeznie alperesnek és csak a teljes járműparkkal egyszerre lehetett volna megkezdni, és lefolytatni a próbaüzemet. Ennek szerződésszerű teljesítésére határidőben nem került sor, ezért a felperes jogosult a késedellemből érintett eszközök szerződéses nettó értékéhez igazodó, napi 0,5 %-os mértékű késedelmi kötbér felszámítására. Ez azonban kimeríti a maximális 20 %-os mértéket, így a teljes szerződött nettó összegre számított 20 %-os arányú késedelmi kötbérigény érvényesíthető álláspontja szerint.

Az alperes ellenkérelme a kereset elutasítására irányult. Részletesen kifejtette - a szerinte helyes szerződés értelmezés alapján - a próbaüzem megkezdésének feltételeit, melyek között nem szerepelt a felperes által támasztott feltétel. A próbaüzemhez egyidejűleg legfeljebb 30-60 felszerelt jármű részvétele elegendő, ezzel a rendszer folyamatosan tesztelhető. Előadta, hogy saját ütemterve alapján a próbaüzem időszaka alatt történt volna meg a még fel nem szerelt járművekre a fedélzeti rendszerek telepítése és azok is folyamatosan a próbaüzem végére tesztelhetők lettek volna az eredeti határidőn belül. Ezt azonban a felperes képviselői nem tették lehetővé, mivel alaptalanul megtagadták a próbaüzem megkezdését. Minderre alperesen kívül álló ok miatt került sor, nem alperesi késedelem okozta az eredeti határidőhöz képest 2 hónappal későbbi átadás-átvételt. Megjegyezte, 2014. február 28. napjáig minden eszköz leszállítása megtörtént, így a teljes szerződéses vállalkozói díj nem is képezhetné a késedelmi kötbér alapját.

Az elsőfokú bíróság ítéletével a felperes keresetét elutasította. Ítéletének jogi indokolásában

megállapította, hogy a peres felek között az 1959. évi Ptk. rendelkezéseit kell alkalmazni. A felek közötti jogviszony a Ptk. 407. § (1) bekezdése szerint, szerelési szerződés teljesítésére irányult. A felek a Ptk. 407/A. § (1) bekezdése által kötelezően előírt átadás-átvételi próbaüzem időtartamát a szerződésben egyedileg, 2 hónapban határozták meg. A próbaüzem megkezdési feltételeinek műszaki tartalmát érinti ugyan a szerződés 5. pontjának rendelkezése, azonban az ajánlatkérés műszaki dokumentációja, valamint a szerződés e feltételeket egyértelműen, és minden kétséget kizáró módon, nem határozza meg. A bíróság a Ptk. 207. § (1) bekezdése szerinti értelmezés alapján a szerződés tartalmából nem találta levonhatónak azt a következtetést, hogy a próbaüzem megkezdésének előfeltétele lett volna az, hogy a szerződési körbe tartozó valamennyi járművön a fedélzeti hardver eszközök felszerelése megtörténjen, és az ún. proximity kártyaleolvasók működése biztosítva legyen. A szerződés 2. részteljesítési szakaszában a próbaüzem megkezdéséig kizárólag az összes eszköz leszállítása és tesztelése volt teljesítési kötelezettségként alperes számára előírva. A teljes rendszer hibátlan működését, - annak valamennyi elemét illetően – csak a próbaidő végére kellett az alperesnek biztosítania. A perben beszerzett igazságügyi szakértői vélemény alapján a bíróság tényként megállapította, hogy 2014. február 28-án a 2. részteljesítési határidő végén, a próbaüzem megkezdésének szerződésben meghatározott időpontjában 47 felszerelt jármű állt rendelkezésre, melyekkel kártyaleolvasó nélkül is megkezdhető lett volna a próbaüzem. A bíróság hangsúlyozta, a próbaüzemnek kifejezetten az a célja, hogy a folyamatos üzemet gátló, zavaró kisebb hibákat felszínre hozza, és így azok átadásig javíthatók legyenek. Utalt a 2014. januári kooperációs jegyzőkönyvre, mely szerint ekkorra a tesztüzemet az alperes lefolytatta, és azt a megrendelő (felperes) elfogadta. A szakértő határozott álláspontot foglalt el a tekintetben, hogy a 47 felszerelt járműegységgel a próbaüzem megkezdhető lett volna, mivel a fedélzeti berendezések nem típusfüggőek. Az igazságügyi szakértői véleményt a bíróság ítélezése alapjául elfogadta, azt nem találta aggályosnak, homályosnak. A szakértő a felek és a bíróság kérdéseit megválaszolta, a bíróság azokat kellően alaposnak és következetesnek találta. Mindezekre tekintettel a további szakértői bizonyításra irányuló felperesi indítványt nem találta megalapozottnak. A feltárt peradatok és a szakértői vélemény alapján arra a következtetésre jutott, hogy az alperes 2014. február 28. napjáig szerződésszerűen teljesített, a próbaüzem megkezdhető volt ezen időpontban, annak megindítását a felperes alaptalanul tagadta meg, ezzel szerződést szegett. A megrendelő közbeni intézkedés elmulasztásában megnyilvánuló késedelme az alperesi vállalkozó egyidejű késedelmét kizárja, ezért az alperest kötbérfizetési kötelezettség nem terhelheti.

Az ítélet ellen a felperes terjesztett elő fellebbezést, kérve annak megváltoztatását és az alperes kereseti kérelem szerinti marasztalását. A fellebbezési álláspont szerint az ítélet szakmai hibákban szenvedő szakértői véleményen alapul, továbbá a bíróság a szerződés téves jogi értelmezésének eredményeként jutott arra következtetésre, hogy az alperest nem terheli kötbérfizetési kötelezettség. Hangsúlyozta, koncepcionális különbség van a peres felek álláspontja között, a kiépítendő rendszer elkészítése, szerelése és a már kiépített hálózat rendszerű próbaüzemének megindíthatósága tekintetében. A hiányosan felszerelt járműállomány a rendszer tényleges működtetését nem is teszi lehetővé. A teljesítés ezen szakaszában legfeljebb üzemi próbák végezhetők, azonban a teljes rendszerre kiterjedő próbaüzem lefuttatására a 2014. február 28.-i teljesítési szint még nem volt alkalmas. A felperes lényegesnek találta a próbaüzem definiálását, és annak elhatárolását az üzemi próba fogalmától. A felek között olyan komplex szerelési szerződés jött létre, melynek teljesítéséhez – a perbeli esetben a még üzembe sem helyezett rendszer – összes elemének együttes, meghatározott ideig tartó üzemzerű működtetését kell a próbaüzemmel megoldani. A próbaüzem megindításakor már a végleges körülményeket kell produkálni. A próbaüzemtől eltérő üzempróbának az az eljárás minősül, amikor egy adott gép, rendszerelem működőképességét elkülönülten tesztelik. Ez azt feltételezi, hogy az üzempróba előtt a készülék, a rendszer, vagy annak egyes eleme működőképes állapotban van. Az üzemi próba ennek visszaigazolására szolgál, és minden esetben az átadás-

átvételt megelőzően történik. Az előzetes ajánlatkérési szakaszban feltett alperesi kérdésekre konkrét választ adott a felperes, és már ekkor ragaszkodott ahhoz, hogy az összes leszállított, üzembe helyezett eszközön a próbaüzemet és tesztüzemet végre kell hajtani. Az alperes mindezek ismeretében, ezt az igényt elfogadva kötötte meg a szerződést.

A szakértői bizonyítást illetően kifogásolta, a szakértő nem tudta megállapítani, hogy a felszerelt 47 darabos járműcsoport milyen összetételű volt, és a szakvélemény 7. oldalán levezetettek szerint ez a mennyiség a teljes járműpark mindössze 14,1%-át tette ki. A teljes járműparkhoz képest elenyésző arányú járműmennyiséggel nem lehetett volna a teljes műszaki tartalmat átfogó próbaüzemet megkezdeni. A próbaüzem jogi fogalma kész rendszer működését feltételezi és fogalmilag kizárt, hogy a teljes készenléthez képest a szakértői vélemény szerinti alacsony arányban felszerelt járműparkkal az megkezdhető lett volna. A próbaüzem, mint az átadás-átvétel része szerződésszerű teljesítést feltételez, ezt akkor lehet elvégezni, ha átfogja a teljes műszaki tartalmat, ez tehát a próbaüzem megkezdésének a feltétele. Hiányolta, hogy a szakértő nem kísérelte meg a járműparkon túl a rendszer további elemeinek készültségi fokát próbaüzemre való alkalmasságát vizsgálni. A fellebbezési álláspont szerint ezek közül szakértői ellenőrzést igényelt volna a forgalomirányító diszpécser központ, mint rendszerelem, a megállóhelyek információval történő ellátásának rendszereleme, az internetes útvonalvezetés szoftver modulja, a járműveken lévő kijelzős információpanelek készültségi foka, valamint az ún. zöld utat biztosító vezérlőgépek működőképességének vizsgálata. Ezek teljeskörű adatforgalmi terhelésével lehetett volna a komplett, működőképes járműállományra kiterjedően elvégezni a próbaüzemet. A szakértő nem a teljes rendszer próbaüzemére helyezte a hangsúlyt, hanem csupán a járműpark készültségi fokát és annak próbaüzem megindítására való alkalmasságát vizsgálta. Eljárásjogi szempontból is sérelmezte a szakértői bizonyítás lefolytatását. Álláspontja szerint a szakértő nem adott teljes körű, részletes választ a feltett kérdésekre. A szakértő személyes meghallgatása nyomán pedig a bíróság nem adott lehetőséget arra, hogy a szakértői válaszokat a felperes saját körben szakmai ellenőrzésnek alá tudja vetni. Megjegyezte, hogy a közlekedési szakértő kompetenciáján túlnyúló informatikai szaktudást igénylő kérdések is felmerültek, így informatikus és közlekedési szaktudással egyaránt rendelkező szakértőt kellett volna kirendelni, vagy pedig informatikai szakértő bevonásával a szakvéleményt ki kellett volna egészíteni. Ezt fellebbezésében továbbra is indítványozta. Összegzőként hangsúlyozta, a szakértő hibásan nem a próbaüzem, hanem a tesztüzem, illetve az üzempróba feltételeit határozta meg szakvéleményében, és a perbeli informatikai rendszert nem vizsgálta, hanem kizárólag csak a járműparkot, így téves szakmai következtetéseket közölt a bírósággal. A fellebbezésének további kiegészítésében a Szegedi és a Fővárosi Ítéltábla, valamint a Fővárosi Törvényszék további eseti döntéseit kérte precedensként figyelembe venni.

Az alperes fellebbezési ellenkérelme az elsőfokú bíróság ítéletének helybenhagyására irányult. Álláspontja szerint felperes követelését olyan követelményre igyekszik alapozni, amelyet a szerződéskötéskor még nem fogalmaztak meg a felek, ilyen követelmény tekintetében azonban alperesi szerződésszegés szóba sem jöhet. A fellebbezésre tett általános észrevételeken túl egyedileg kiemelte: a rendszer nem a járműdarabszámtól függ, hanem a teljes funkcionalitásnak kell rendelkezésre állnia. Megjegyezte az összes felszerelt jármű egyidejű üzemeltetésére a felperes nem is képes. A rendszer ilyen értelemben vett funkcionalitása 2014. február 28-án rendelkezésre állt, jegyzőkönyv igazolja, hogy a szoftverrendszer minden egyes eleme leszállításra került, és próbaüzemre alkalmas állapotban volt, emellett a 47 darab felszerelt járművel a próbaüzem megindítható lett volna. Megjegyezte még, hogy a felperes saját vállalási körébe tartozó 26 db járművet sem tudta maradéktalanul felszerelni, bár ez sem volt akadálya a próbaüzem megkezdésének. A szerződéskötést megelőző kérdésre adott felperesi választ álláspontja szerint úgy kell értelmezni, hogy valamennyi eszközön végre kell hajtani a próbaüzemet, de nem a próbaüzem elsőtől az utolsó napjáig terjedő teljes időszakban, hanem a próbaidő során az ott előírt időszakon

belül kell úgy végezni a tesztelést, hogy annak során valamennyi felszerelt járműre sor kerüljön. Ezt igazolja az A/12. szám alatti jegyzőkönyv, melyben a megrendelő ilyen alperesi értelmezés szerinti javaslatot fogadott el. Ebben külön rögzítették a felek képviselői, hogy az eszközök, fedélzeti felszerelését folyamatosan a próbaüzem végéig végzi el a vállalkozó. Alperesi szerződésértelmezés esetén a próbaüzem kezdetére annak lehetőségét kellett biztosítani, hogy a próbaüzem minden megszerelt eszközt érinthessen a meghatározott időszakban. Megjegyezte, a felperes által sem vitatott, hogy 99 darab volt a szerződéssel érintett járműállomány, ebből 47 jármű esetében a felszerelés megtörtént 2014. február 28-ig, ez azonban nem 14 %-os szintet jelent, hanem közel 50%-osat. Irrelevánsnak minősítette azt a felperesi hivatkozást, hogy a kirendelt szakértő a rendszer további elemeinek alkalmazását nem vizsgálta, mivel a felperes arra alapozta kereseti kérelmét, hogy a járműszerelések nem voltak teljes körűek. A szakértői bizonyításnak, így erre a kérdésre kellett irányulnia. A szakértő feladatának eleget tett, a feltett kérdésekre kimerítően válaszolt és az alperesi magánszakértővel egyezően ítélte meg a kérdést, így a jogvita eldöntése szempontjából lényeges szakkérdések maradéktalanul megválaszolásra kerültek. Az elsőfokú bíróság a szakértői bizonyítás során eljárási hibát nem vétett, az ítélet helytálló jogkövetkeztetést vont le a kereset megalapozatlanságára vonatkozóan.

A fellebbezés **nem alapos**.

Az irányadó 1959. évi Ptk-t alkalmazva megállapítható, hogy a peres felek között vállalkozással vegyes szállítási szerződés jött létre. A perbeli kereset kötelezeti mulasztásban megnyilvánuló alperesi szerződésszegésre alapítottan késedelmi kötbér megfizetését célozta. A felperesi álláspont szerint az alperes a szerződés vállalkozási tartalmú része tekintetében követett el mulasztást, amikor tömegközlekedést szervező és az utasközönség tájékoztatását szolgáló informatikai rendszer hardver elemeinek (fedélzeti eszközök) járművekre való felszerelése nem történt meg teljes körűen a próbaüzem szerződésben előírt kezdő időpontjáig, és emiatt a kötbérterhes 2. részhatáridőt és a véghatáridőt is elmulasztotta az alperes.

A Ptk. 246. § (1) bekezdése szerint a kötelezett meghatározott pénzösszeg fizetésére kötelezheti magát arra az esetre, ha olyan okból, amelyért felelős nem, vagy nem szerződésszerűen teljesít (kötbér).

A késedelmi kötbér iránti perben elsőként meg kell határozni a szerződésben kikötött befejezési határidőt, és a tényleges teljesítés közötti objektív késedelem időtartamát. Erre az időpontra terheli a vállalkozót a kimentéses bizonyítási kötelezettség. Kimentheti magát késedelme felróhatósága alól annak bizonyításával, hogy a késedelem időtartama – vagy annak egy része – az érdekkörén kívüli okokra vezethető vissza, illetve, hogy úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.

Elsődlegesen tehát azt kellett vizsgálni, hogy van-e és hány nap objektív késedelem a próbaüzem és ezzel összefüggésben a végteljesítés kapcsán.

A szerződés szerelési részének teljesítése során az alperesnek két teljesítési körben kellett technológiai szerelési munkákat elvégeznie. Az első részteljesítési szakaszban a központi diszpécser szobát kellett kialakítani, és a szükséges eszközökkel berendeznie (szerződéskötéstől számított 6 hónap teljesítési határidővel), míg a második részteljesítési szakaszban az egyes járművekhez (összesen 99 db, konkrétan, és típusonként, darabszám szerint, meghatározott tömegközlekedési járműre) kellett a több elemből álló eszközcsomagokat leszállítani. A második részteljesítés szerződésben meghatározott időszak szerint számítható, dátumszerű határideje 2014. február 28. napja volt. Ez volt egyúttal a két hónapos próbaüzem kikötött kezdő időpontja is. A próbaüzem elteltével, pedig 2014. április 30-ára írták elő a felek a szerződés szerinti teljesítési véghatáridőt.

A vegyes szerződés szerelési, vállalkozási tartalmú részét érintette a felperesi igény, így a szerződéskötés időpontjára nézve hatályos 1959. évi Ptk. 407. §, valamint 407/A. § idevágó

rendelkezéseit kellett a perbeli jogvitában alkalmazni. A Ptk. 407. § szerinti szerelési szerződés esetében a Ptk. 407/A. §-a az átadás-átvételt próbaüzemmel írja elő, tehát maga a teljesítés történik próbaüzemmel. A törvényi előírásból következően a próbaüzem időszaka - melyet a törvényi 30 napos határidőhöz képest a felek a diszpozitív szabálytól egyedi eltéréssel, két hónapos időszakban állapítottak meg - maga az átadás-átvétel folyamata.

A Ptk. 407/A. § (2) bekezdése szerint a próbaüzem előtt meg kell győződni, hogy a berendezés a próbaüzemre alkalmas-e. Ennek megtörténtéről jegyzőkönyvet kell felvenni, melyben rögzíteni kell a próbaüzem alkalmasságával kapcsolatos nyilatkozatokat, szükséges szakhatósági engedélyeket, azok meglétét, illetve saját magának a vállalkozónak kell meggyőződnie arról, hogy alkalmas-e a rendszer a próbaüzemre, rögzíteni kell a hibákat, hiányosságokat. E jogszabályi rendelkezés szerinti eljárást tekinti a bírói gyakorlat ún. „hideg próbának”. Ez az előpróba azt a célt szolgálja, hogy a felek meggyőződjenek a próbaüzem lebonyolíthatóságáról (A Polgári Törvénykönyv Magyarázat 2. rész 1602. oldal, Kjk. Kerszöv Kiadó, Budapest, 2004.). Ennek megkezdésekor még nem jogszabályi előírás, hogy a teljes rendszer összehangoltan működjön. A rendszer egyes elemeit a próbaüzem során kell a vállalkozónak külön-külön tesztelnie, majd pedig összehangolnia. A bírói gyakorlat szerint a próbaüzem alatt jelentkező hibák miatt a vállalkozónak a hibás teljesítéssel okozott kártérítési felelőssége még nem állapítható meg (Legfelsőbb Bíróság (Kúria) BH 1998/532. számú jogeset).

Megjegyzendő, hogy a Ptk. diszpozitivitása miatt ettől eltérő teljesítési megállapodás megkötésére is lehetőség van. A felperes fellebbezésében hivatkozott, Szegedi Ítéltábla Gf.I.30.178/2012/6. számú eseti döntése a perbelitől eltérő, olyan tényálláson alapult, amikor a vállalkozónak a műszaki átadás-átvétel megkezdése előtt már sikeresen be kellett fejeznie az átvételt megelőző üzempróbákat. Ilyen szerződéses kikötés esetén az üzempróbák a műszaki átadás-átvétel alatt már szerződésszerűen nem végezhetők.

Hangsúlyozandó azonban, mivel a Ptk. rendelkezései azt nem határozzák meg, hogy a próbaüzem megkezdéséhez a rendszernek milyen készültségi fokban kell lennie, a teljes készültségnek pedig csak a próbaüzem végére kell fennállnia, ezért minden esetben a konkrét, egyedi szerződési szabályokból kell kiindulni, és így lehet a helyes jogértelmezést levonni a próbaüzemmel kapcsolatos szerződési szabályok alapján arra vonatkozóan, hogy a próbaüzem megkezdésére alkalmas állapotban van-e adott esetben a mű, vagy sem, azaz fennáll-e a késedelem.

A rendszer próbaüzemre való alkalmasságát 2014. február 28-ig kellett elérnie jelen esetben az alperesi vállalkozónak.

A perbeli esetben a Ptk. vonatkozó háttérszabályaitól annyiban nem tértek el a felek, hogy az irányadó szerződési szabály szerint az átadás-átvétel a 2 hónapos próbaüzemmel történhetett meg, a szerződés 11/2., 3. pontjai pedig szabályozták azt, hogy a próbaüzem során minek kell teljesülnie, melyek a sikeres átadás-átvétel előfeltételei.

A peres felek között a szerződés értelmezési vita abban éleződött ki, hogy a 2014. február 28-i próbaüzemre való alperesi készre jelentés ellenére a 2014. február 28-i jegyzőkönyvben a felperes és szakképviselői nem értettek egyet abban, hogy a próbaüzem megkezdhető. A felperes a teljes rendszert azért találta szakmailag próbaüzemre alkalmatlannak, mert a teljes 99 darabos járműállományba nem szerelték fel ekkor még a fedélzeti eszközcsomag elemeit, a jegyzőkönyv szerint csak 60 járműben történt szerelés, továbbá még nem működtek az ún. proximity kártyák leolvasókészülékei, melyek az egyes járműveken a járművezető egyedi beazonosítására alkalmas módon teszik lehetővé a fedélzeti rendszer működésének megindítását. A megrendelő képviselőinek jegyzőkönyvezett nyilatkozata szerint összességében a diszpécseri, utastájékoztató és utasinformációs rendszer ezért még nem volt alkalmas a próbaüzem elindítására, a második részteljesítés feltételeként meghatározott követelmények teljesülését nem látták a felperesi képviselők igazoltnak. A tényállás annyiban pontosítandó, hogy utóbb a szakértői bizonyítás és az

okirati bizonyítékok áttekintése nyomán az vált megállapíthatóvá, hogy ebben az időpontban valójában 47 db járműre volt véglegesen és teljes körűen elvégezve a fedélzeti rendszerek felszerelése.

A felperes saját szigorúbb szerződés értelmezését egyrészt a pályázati felhíváshoz kapcsolódó alperesi kérdésekre adott válaszára alapította, mely szerint már ekkor előírta, hogy valamennyi eszköz esetében a leszállítás a végleges felszerelés és valamennyi eszközre nézve a tesztelés a próbaüzem során elvárás. Másrészt álláspontja szerint a szerződés rendelkezéseinek tartalmát egybevetve is az következik, hogy a próbaüzem megkezdése csak ilyen teljesítési szint esetében lett volna lehetséges és engedélyezhető megrendelői oldalról. Az alperes álláspontja ezzel szemben az volt, hogy magának a rendszernek funkcionális működési próbája, tesztelése kevesebb járművel is megoldható, a kártyaleolvasók helyett pedig manuális úton PIN kód bevitellel is el lehetett indítani az egyes fedélzeti rendszerelemeket.

A felek ellentétes szerződésértelmezése miatt elsődlegesen indokolt volt vizsgálni a szerződés kikötéseit. Az elsőfokú bíróság helyes megállapítása szerint a szerződés a próbaüzem megkezdésének feltételeit nem tartalmazza. Erre utalás – ellentétben a felperesi hivatkozással – a szerződés 5.1. pontjában nincs, ez a rendelkezés a végteljesítésre, a próbaüzem lezárására tartalmaz iránymutatást, ezen időpontig kell a teljes rendszer beüzemelését befejezni.

A 11.2. pont sem a beüzemelés megkezdésére vonatkozó kikötést tartalmaz, hanem azt írja elő, hogy a beüzemelés során kell a rendszernek az összes alkatrészszel rendelkeznie, míg a 11.3. pont sem a próbaüzem megkezdésére vonatkozik.

Nem állapítható meg az alperes szerződéskötés előtti kérdése alapján a felperes által adott előzetes tájékoztatásból (F/20.) sem, hogy a felek akarata a próbaüzem megkezdésekor a teljes rendszer befejezett állapotát kívánta rögzíteni. A tájékoztatás szerint az összes leszállított, és üzembehelyezett eszközön a próbaüzemet és tesztüzemet el kell végezni, de annak időtartama azonban nem rögzített.

Rendelkezésre áll továbbá a felek által 2012. november 13-án aláírt jegyzőkönyv (A/12.), melyben az alperes rögzítette, hogy a 2. ütem végére valamennyi eszköz leszállításra kerül, de a teljes mennyiség nem kerül beépítésre. Ezt az alperesi nyilatkozatot a felperesi megrendelő elfogadta, így, ha lett volna is megállapodás a felek között a próbaüzem megkezdésére vonatkozó készségre a rendszer valamennyi elemét illetően, az a jegyzőkönyvbe foglalt közös nyilatkozattal módosításra került.

Mindezekből következően tényyszerűen csak az állapítható meg, hogy sem jogszabály, sem a felek egyedi megállapodása nem rögzítette, hogy a próbaüzem csak a teljes rendszer összes elemének felszerelését és beüzemelését követően lett volna megkezdhető, azaz nem igazolt a felperes ezen állítása.

A felperes több okból is állította, hogy a 2014. február 28-i próbaüzemre való készrejelentés ellenére a rendszer próbaüzemre alkalmatlan volt, ezért helyes volt az elsőfokú bíróság álláspontja, hogy ezt az állítást a felperesnek kellett bizonyítani (Pp. 164. § (1) bekezdés). A felmerült szakkérdés tekintetében a bizonyítási kötelezettségről helyes tájékoztatást adott az elsőfokú bíróság, és ennek megfelelően a szükséges szakértői bizonyítás lefolytatására az elsőfokú eljárásban sor is került. A szakértőnek azt kellett vizsgálnia, hogy a 47 felszerelt járművel, chip kártyaleolvasó nélkül beindítható és üzemeltethető volt-e próbaüzem formájában a perbeli összetett elektronikai rendszer. A szakértői bizonyításnak arra is ki kellett terjednie, hogy a próbaüzem 2 hónapos ideje elegendő volt-e a még hiányos, vagy egyáltalán fel nem szerelt járművekre történő berendezés-telepítéshez. A peradatokból az már szakértői bizonyítás nélkül is kitűnik, hogy a 2 hónapos időszak a még hátralévő járművek felszerelésére biztosan elegendő volt, hiszen ezt felperesi felszólításra ilyen

időintervallum alatt ténylegesen el is tudta végezni az alperes 2014. április végéig.

A bíróság megfelelő kompetenciával rendelkező szakértőt rendelt ki, mivel nem informatikai rendszerhibára hivatkozott maga a felperes sem. Az alperesi teljesítést a közlekedést szervező információs rendszer komplex funkcionalitása szempontjából kellett vizsgálni. Ez a szakkérdés pedig közlekedésszervezési szakismeretekkel rendelkező szakértőt igényelt. A perben kirendelt szakértő így az egész rendszer működtetését átfogóan, megfelelő szakmai rálátással tudta vizsgálni. Helyesen utalt fellebbezési ellenkérelmében az alperes arra, hogy maga a felperes is, éppen ilyen jellegű teljesítési hiányosságokra hivatkozva nem engedélyezte a próbaüzem megkezdését. Megjegyzendő, hogy a szakértőnek törvényi kötelezettsége jeleznie, ha kompetenciájába nem tartozó szakkérdések merülnek fel, illet azonban a szakértő nem jelzett, és nem tartotta szükségesnek társszakértő bevonását sem. A szakvéleményéből mindezek mellett kitűnik, hogy a vizsgálatokhoz szükséges informatikai szaktudással a szakértő rendelkezett.

Az elsőfokú bírósággal egyetértve az ítéletábra megállapította, hogy a szakvélemény aggálytalan, ténymegállapításai az okirati bizonyítékokkal összhangban állnak, szakmai következtetései pedig logikusak, válaszai egyértelműek. Az elsőfokú bíróság a Pp. 182. § (3) bekezdésében rögzített garanciális szabályokat betartva lehetőséget biztosított a peres feleknek kérdések feltevésére, ezeket a szakértő megválaszolta. A felperes számára kedvezőtlen szakértői álláspontot felperes nem tudta aggályossá tenni, erre egyébként is legfeljebb saját magánszakértői vélemény csatolása útján lett volna reális lehetőség. Összességében az ítéletábra is úgy találta, hogy másik szakértő kirendelése szükségtelen, a perbeli jogvita az igazságügyi szakértői vélemény és a rendelkezésre álló okirati bizonyítékok alapján elbírálható.

A szakértői bizonyítás eredményét érdemben értékelve az ítéletábra azt hangsúlyozza, hogy a rendszer funkcionális működtetésének lehetősége 2014. február 28-án az alperesi kézre jelentés időpontjában annak ellenére fennállt, hogy valamennyi járműre a fedélzeti berendezések felszerelése ekkor még valóban nem történt meg. A szakértő egyértelmű és felperes által érdemben nem cáfolt álláspontja szerint a kártyaleolvasók nélkül, PIN kód manuális bevitelével is lehetséges a fedélzeti rendszerek beindítása, tehát ez sem volt akadálya a próbaüzem megkezdésének. Az kétségtelen, hogy az alperesi teljesítés akkor szerződésszerű, ha az átfogja a teljes műszaki tartalmat, a próbaüzem mindezek megvalósulását teszteli, mutatja be a megrendelő számára, egyúttal a rendszerszerű működés és a funkcionális használhatóság ellenőrzését szolgálja. A szakértői álláspont logikailag elfogadható abból a szempontból is, hogy a 99 db jármű egyszerre a rendszerben hétköznapi üzemmód esetén sem közlekedik, ehhez képest 47 darabos járműflottával már tesztelhető volt a telepített rendszer a maga funkcionalitásában. Az alperesnek ehhez képest fennállt a lehetősége, hogy a 2 hónapos próbaüzem időszaka alatt a további járműveket is felszerelje, és azokra nézve is elvégezze a próbaüzemeltetést.

A próbaüzem lényege ugyanis éppen az, hogy az esetleges hibákat kiszűrje, lehetővé tegye a vállalkozó számára a még szükséges javításokat, beállításokat, illetve szerelési tevékenységek elvégzését. Ez az időszak tehát ilyen értelemben a teljesítéshez is tartozik, az ehhez szükséges még hátralévő szerelési tevékenységek ekkor még jogkövetkezmény nélkül elvégezhetők.

A szakértői bizonyításból, valamint a periratokból tehát összességében az állapítható meg, hogy a próbaüzem megkezdését 2014. február 28-án a felperes jogszerűtlenül tagadta meg, ezért az alperes a rendszer próbaüzemre való alkalmassá tételével késedelembe nem esett. A felperes által – az egyoldalúan megszabott többletfeltétel alperesi teljesítése nyomán – már megengedett próbaüzem a szerződés szerint előírt 2 hónapos időtartamon belül pedig sikeresen befejeződött. Az alperes tehát késedelembe nem esett, azaz még objektív késedelem bekövetkezte sem állapítható meg, így alperesi szerződésszegés hiányában – a csak felróhatóságra alapítható – késedelmi kötbér, jogkövetkezményként nem érvényesíthető. Az ítéletábra az elsőfokú bíróság keresetet elutasító ítéletét ezért a kifejtett tényállásbeli és indokolásbeli kiegészítések mellett a Pp. 253. § (2)

bekezdésre hivatkozással helybenhagyta.

Az eredménytelenül fellebbező felperes a Pp. 78. § (1) bekezdése alapján köteles a jogi képviselővel eljárás és írásban, valamint szóban fellebbezési ellenkérelmet előterjesztő alperes másodfokú eljárási költségeinek megfizetésére. Az alperes jogi képviselőjének ügyvédi munkadíját az ítélőtábla a 32/2003. (VIII.22.) IM rendelet 3. § (2) bekezdés b.) pont, valamint (5) és (6) bekezdések alapján határozta meg.

A felperes személyes illetékmentes, ezért az általa le nem rótt fellebbezési eljárási illetéket az állam viseli (6/1986. (VI.26.) IM számú rendelet 14. §).

Szeged, 2016. október 27. napja

Dr. Gaálné dr. Jobbágy Ildikó s.k.	Dobler László s.k.	Béri András s.k.
a tanács elnöke	előadó bíró	táblabíró

A kiadmány hitelül:

tisztviselő