

A Fővárosi Ítéltábla a dr. Péchy Kristóf ügyvéd által képviselt I. - V. rendű felpereseknek, a dr. Bartusné dr. Laczkó Judit Adrienn jogtanácsos által képviselt I. rendű és a dr. Bodnár Bettina jogtanácsos által képviselt II. rendű alperesek ellen, kártérítés megfizetése iránt indított perében - amelybe az alperesek pernyertessége érdekében a dr. Lóczi Gabriella ügyvéd által képviselt **beavatkozó** beavatkozott - a Fővárosi Törvényszék 2015. november 27. napján meghozott 74. P.22.154/2013/74. számú rész- és közbenső ítélete ellen, a felperesek részéről 77. sorszám alatt, a II. rendű alperes részéről 78. sorszám alatt, az alperesi beavatkozó részéről pedig 80. sorszám alatt előterjesztett fellebbezés folytán, meghozta a következő

k ö z b e n s ő í t é l e t e t:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét részben megváltoztatja, és azt állapítja meg, hogy az I. és a II. rendű alperesek egyetemlegesen kötelesek megtéríteni a 2010. május 1. napján **'B'** vasútállomáson bekövetkezett vasúti balesettel okozati összefüggésben az I. rendű felperest ért károk 70%-át és a II-III. rendű felpereseket ért károk 100%-át. A IV. és V. rendű felperesekre vonatkozó rendelkezések tekintetében az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét - a perköltség viselésére kiterjedően - hatályon kívül helyezi, és ebben a keretben az elsőfokú bíróságot a per újabb tárgyalására és újabb határozat hozatalára utasítja. Az I., II. és III. rendű felpereseket az I. rendű alperes javára perköltség fizetésére kötelező rendelkezést mellőzi, ezt meghaladóan az elsőfokú bíróság közbenső ítéleti rendelkezését helybenhagyja.

Kötelezi az I. rendű alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az I. rendű felperesnek 10.000 (tízezer) forint, a II-III. rendű felperesnek személyenként 15.000 (tizenötezer) forint másodfokú perköltséget. Kötelezi a II. rendű alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg a II. és III. rendű felpereseknek személyenként 10.000 (tízezer) forint másodfokú perköltséget. A hatályon kívül helyezett rendelkezések tekintetében a IV. és V. rendű felperesek, valamint az I. és II. rendű alperesek másodfokú perköltségét személyenként 15.000 (tizenötezer) forintban állapítja meg.

A közbenső ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

Az I. és a II. rendű felperesek házastársak, a III. rendű felperes az I. és a II. rendű felperesek gyermeke, a IV. és az V. rendű felperesek az I. rendű felperes szülei. Az I. rendű felperes 2010. május 1-jén **'B'** vasútállomáson balesetet szenvedett úgy, hogy miközben a babakocsiban lévő III. rendű felperessel a III. és IV. vágányok közötti peronon tartózkodott, a III. vágányon áthaladó vonatszerelvény mozdonyának oldalsó rugótámja nekiütközött az I. rendű felperes jobb lábának. A balesetben az I. rendű felperes jobb lába olyan súlyosan megsérült, hogy azt combmagasságban amputálni kellett. Ezen kívül súlyosan megsérült az I. rendű felperes könyöke is, emiatt könyökprotézis beültetésére került sor. A vonatszerelvény üzemben tartója az I. rendű alperes, a

vasútállomás üzemeltetője a II. rendű alperes. Az alperesi beavatkozó az I. és a II. rendű alperesek felelősségbiztosítója.

A felperesek a keresetükben a balesettel okozati összefüggésben keletkezett káraik és a perrel felmerült költségeik egyetemleges megtérítésére kérték kötelezni az alpereseket. Az I. rendű felperes 41.478.000 forint vagyoni és nem vagyoni kárigényt érvényesített, a II-III-IV. és V. rendű felperesek személyenként 5.000.000 forint nem vagyoni kárigényt érvényesítettek. Követelésüket az I. rendű alperessel szemben a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott károkért való felelősség szabályaira, a II. rendű alperessel szemben elsődlegesen a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott károkért való felelősség szabályaira, másodlagosan a szerződésen kívül okozott károkért való felelősség általános szabályaira alapították. Álláspontjuk szerint az alperesek a balesetet veszélyes üzemi tevékenységükkel közösen okozták, a II. rendű alperest pedig vétkesség is terheli a baleset bekövetkezéséért. Hivatkoztak arra, hogy a baleset elhárítható lett volna, ha a mozdonyvezető a baleseti veszélyhelyzet észlelésekor nyomban megkezdi a fékezést. Előadták, hogy a peron túl keskeny volt, és azon az elsodrési határ hibás távolságra volt felfestve. A II. rendű alperes nem alakított ki megfelelő, a vasútállomáson való biztonságos áthaladásra alkalmas forgalmi rendet, sem a szabályszerű átkelést biztosító átkelőhelyet. Érvelésük szerint az aluljáróvá átalakított átereszt nem volt alkalmas a rendeltetésszerű használatra. Kiemelték, hogy a hangosbemondó a vágányszámra hivatkozással figyelmeztette az utasokat a vonat áthaladására, a vágányok száma azonban nem volt feltüntetve, az első vágány pedig nem volt látható. Emiatt a figyelmeztetés nem volt értelmezhető, és nem volt előre látható, hogy a szerelvény ténylegesen hol fog áthaladni. Hivatkoztak arra, hogy írásbeli felszólítással mindkét alperes vonatkozásában megszakították a veszélyes üzemi felelősségen alapuló követelésük elévülését. Hivatkoztak arra is, hogy a veszélyes üzemi felelősségen alapuló követelésük elévülése mindaddig nyugodott, amíg az alperesek pontos tevékenységi köre nem vált a számukra is egyértelműen megállapíthatóvá.

Az alperesek és az alperesi beavatkozó ellenkérelme a kereset elutasítására és a felperesek perköltségben marasztalására irányult.

Az I. rendű alperes a védekezésében hivatkozott arra, hogy a balesetet a veszélyes üzemi tevékenységén kívül eső elháríthatatlan okként az I. rendű felperes magatartása okozta. Az volt az álláspontja, hogy az I. rendű felperes peronon tartózkodása a vonatközlekedés szempontjából külső oknak minősül. Okfejtése szerint a baleset a mozdonyvezető részéről objektíve elháríthatatlan volt, mert a szerelvényt már nem lehetett volna megállítani az ütközés helye előtt, amikor a mozdonyvezető a tényleges vészhelyzetet észlelte. Vitatta a felperesek által állított személyi hátrányok bekövetkezését és a felperesek követelésének összegét.

A II. rendű alperes az ellenkérelmében elsődlegesen a felperesek veszélyes üzemi felelősségre alapított követelésének elévülésére hivatkozott. Rámutatott, hogy a felperesek a követelésüket a baleset bekövetkezésétől számított 3 éven túl érvényesítették a II. rendű alperessel szemben. Előadta, hogy a 3 éves elévülési határidőn belül a felperesek nem szólították fel a teljesítésre. Álláspontja szerint az I. rendű alpereshez címzett, és neki megküldött felszólítás nem volt alkalmas arra, hogy az elévülést a II. rendű alperes vonatkozásában is megszakítsa. Kifejtette, hogy a jogszabályi rendelkezésekből és a cégnyilvántartásból megállapítható volt az alperesek tevékenységi köre, ezért a felperesek nem hivatkozhatnak eredményesen az elévülés nyugvására sem. Érvelése szerint a felperesek kárait elháríthatatlan külső okként az I. rendű felperes magatartása okozta. Hivatkozott arra, hogy ha az I. rendű felperes magatartása nem minősül elháríthatatlan külső oknak, akkor kármegosztásnak van helye, mert az I. rendű alperes a felróható magatartásával közrehatott a baleset bekövetkezésében. Előadta, hogy az állomás működtetése során a jogszabályi

rendelkezéseket betartva, az adott helyzetben általában elvárható módon járt el, ezért mentesült a kártérítési felelősség alól. Hangsúlyozta, hogy a peron nem nyilvános közösségi hely, ezért ott csak fel- és leszállás céljára szabad tartózkodni. Emiatt a baleset bekövetkezését kizárólag az I. rendű felperes okozta azzal, hogy a peronon tartózkodott, míg a II. rendű alperes magatartása nem áll okozati összefüggésben a baleset bekövetkezésével. Vitatta a felperesek követelésének összegét is.

Az alperesi beavatkozó mindenben osztotta az alperesek védekezésében foglaltakat. Azt azzal egészítette ki, hogy az I. rendű felperes elkerülhette volna a balesetet, ha a mozdonyvezető figyelmeztető jelzéseinek valamelyikére hátra tekint. Ebben az esetben lehetősége lett volna a mozdony ürszelvényén kívül eső, biztonságos helyre menni. Vitassa tette, hogy a balesettel okozati összefüggésben a II-V. rendű felpereseknek olyan személyiségi jogsérelme keletkezett, amely nem vagyoni kártérítés iránti követelést alapozna meg. Vitatta a felperesek követelésének összegét is.

Az elsőfokú bíróság rész és közbenső ítéletet hozott, amellyel megállapította, hogy a II. rendű alperes kártérítési felelőssége fennáll a 2010. május 1. napján 'B' vasútállomáson az I. és a III. rendű felperesek által elszenvedett vasúti balesettel okozati összefüggésben bekövetkezett felperesi károk 50 %-ának megtérítésére. Ezt meghaladóan a keresetet elutasította. Kötelezte az I. rendű felperest, hogy 1.733.434 forint, a II., III., IV. és V. rendű felpereseket pedig, hogy fejenként 172.567 forint perköltséget 15 napon belül fizessenek meg az I. rendű alperesnek. Ítéletének indokolásában úgy foglalt állást, hogy az I. rendű alperes kártérítési felelőssége vizsgálható a veszélyes üzemre vonatkozó,

a Ptk. 345. §

ban foglalt szabályok szerint. Rámutatott, hogy a felperesek követelése a Ptk. 360. § (1) bekezdése értelmében 2010. május 1-jén vált esedékessé, ezért a követelés elévülése a Ptk. 326. § (1) bekezdése alapján ezen a napon megkezdődött. Kiemelte, hogy a 2010. november 22-én kelt írásbeli felszólítás címzettje az I. rendű alperes volt, ezért ez a felszólítás a Ptk. 327. § (1) bekezdése értelmében nem volt alkalmas az elévülés megszakítására a II. rendű alperessel szemben. Álláspontja szerint a felperesek már 2011. januárban tudomást szereztek arról, hogy a vasúti pályát és tartozékait nem az I. rendű alperes üzemelteti, a 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vasút tv.) rendelkezései és az alperesek cégkivonatai alapján megismerhették az alperesek tevékenységi köreit. Emiatt nem látott lehetőséget a Ptk. 326. § (2) bekezdése alapján az elévülés nyugvásának megállapítására, hanem azt a jogi következtetést vonta le, hogy a Ptk. 345. § (4) bekezdésében meghatározott 3 éves elévülési határidő eltelt, ezért a felperesek veszélyes üzemi felelősségre alapított követelése a II. rendű alperessel szemben elévült. Ennek következtében a felperesek II. rendű alperessel szembeni követelését a Ptk. 339. § (1) bekezdése szerint kell elbírálni. A baleset miatt indult közigazgatási hatósági eljárásban és büntetőeljárásban, valamint a perben beszerzett igazságügyi szakértői vélemények alapján arra az álláspontra helyezkedett, hogy a baleset a mozdonyvezető részéről elháríthatatlan volt. Kifejtette, hogy a mozdonyvezető nem ismerhette fel egyértelműen a baleseti veszélyhelyzetet akkor, amikor először észlelte az I. rendű felperest, a veszélyhelyzet egyértelművé válásakor pedig már gyors fékezéssel sem tudta volna megállítani a szerelvényt az I. rendű felperes tartózkodási helye előtt. Kiemelte, hogy a szakvélemények szerint a gyors fékezés jelentős közvetlen veszéllyel járt volna a vonat utasaira. Okfejtése szerint az I. rendű felperes nem utasként, nem utazás céljából tartózkodott az állomás területén, ezért a peronon tartózkodása az I. rendű alperes veszélyes üzemi tevékenységén kívül eső oknak minősül. Mindezek miatt az I. rendű alperes a Ptk. 345. § (1) bekezdése alapján mentesül a kártérítési felelősség alól. Az I. rendű alperes munkavállalóinak büntetőeljárásban tett tanúvallomása alapján tényként állapította meg, hogy a vasútállomás területén nem állt rendelkezése megfelelő vasúti átjáró, ezért több illegális átjáró került kialakításra, amelyet a lakosság széles körben és rendszeresen használt. A II. rendű alperes felróható magatartásaként értékelte, hogy nem szüntette meg a biztonságos átkelőhely hiányából és az illegális átjárók használatából eredő

veszélyhelyzetet, nem tüntette fel a vágányok számozását, nem tisztította meg az I. vágányt, a III. és IV. vágány közötti peronon pedig az elsodrési határt jelző fehér vonal a tényleges elsodrési határon belül került felfestésre. Álláspontja szerint az állomáson való átkeléssel járó veszélyhelyzet megszüntetésével, az I. vágány megtisztításával és a vágányok számozásának feltüntetésével, valamint az elsodrési határ megfelelő jelzésével a baleset megelőzhető lett volna, ezért a II. rendű alperes felróható magatartásai okozati összefüggésben állnak a baleset bekövetkezésével. Mivel a II. rendű alperes a baleset megelőzése érdekében nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, a II. rendű alperes mentesülésre való hivatkozását alaptalannak ítélte. Kifejtette, hogy az I. rendű felperes megszegte a KRESZ 21. § (9) bekezdés d) pontját és a Vasút tv. 31. § (2) bekezdését azzal, hogy engedély nélkül lépett be a vasútállomás területére és átváltott a vágányokon. Rámutatott, hogy az I. rendű felperes a figyelmeztető jelzésekről nem vett tudomást, végig háttal állt az állomásra behaladó szerelvénynek, és még a mozdonyvezető ismételt figyelmeztető jelzésére sem fordult hátra. Az volt az álláspontja, hogy az I. rendű felperes ezekkel a magatartásaival 50 % mértékben felróhatóan közrehatott a baleset bekövetkezésében, ezért a Ptk. 340. § (1) bekezdése alapján 50-50 % arányú kármegosztás alkalmazását látta indokoltnak a felperesek és a II. rendű alperes viszonyában.

A rész- és közbenső ítélet ellen a felperesek, a II. rendű alperes és az alperesi beavatkozó terjesztett elő fellebbezést.

A felperesek fellebbezése az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletének részbeni megváltoztatására, és az alperesek teljes és egyetemleges kártérítési felelősségének megállapítására irányult. Érvelésük szerint a rendelkezésre álló szakvélemények alapján a mozdonyvezető részéről is elhárítható lett volna a baleset bekövetkezése, mert a szerelvény megállítható lett volna az elütés helye előtt, ha a mozdonyvezető az I. rendű felperes észlelésekor nyomban fékezni kezd. Hangsúlyozták, hogy a mozdonyvezető szubjektív értékítéletének legfeljebb a felróhatóság vonatkozásában lehetne jelentősége, az I. rendű alperes kártérítési felelőssége azonban független a vétkességtől. Álláspontjuk szerint a mozdonyvezetőnek közvetlen veszélyhelyzetként kellett volna értékelnie azt, hogy az I. rendű felperes a peronon tartózkodik, és minden, a számára rendelkezésre álló eszközt igénybe kellett volna vennie, ami alkalmas a veszélyhelyzet elhárítására. Emiatt a mozdonyvezető nem bízhatott abban, hogy a veszélyhelyzetet más fogja megszüntetni. Kiemelték, hogy a peron szélessége miatt az I. rendű felperesnek nem volt lehetősége olyan helyre húzódni, ahol nem lett volna veszélyben, önmagában a vonat hangjelzése alapján pedig nem kellett arra gondolnia, hogy a peronon veszélyben lehet. Rámutattak, hogy a mozdonyvezető ténylegesen gyorsfékezéssel állította meg a szerelvényt, ezért az I. rendű alperes nem hivatkozhat eredményesen arra, hogy a mozdony vezetője az utasok biztonsága érdekében nem alkalmazhatott gyorsfékezést. Mivel a baleset bekövetkezése nem volt elháríthatatlan, az I. rendű alperes nem mentesülhet a kártérítési felelősség alól. Okfejtésük szerint az I. rendű felperes nem tudott meggyőződni arról, hogy a vonat melyik vágányra érkezik, nem kellett arra számítania, hogy a peronon nincs biztonságban, és nem is tudott volna biztonságos helyre húzódni, ezért nem állapítható meg felróható közrehatás az I. rendű felperes terhére. Kifejtették, hogy nincs ügydöntő jelentősége annak, hogy az I. rendű felperes engedéllyel vagy anélkül tartózkodott a peronon, sem annak, hogy nézett-e a mozdony felé vagy sem. Előadták, hogy a 2010. november 22-én kelt, konkrét fizetési felszólítást tartalmazó levelükben a kárigényük alapjaként rögzítették a II. rendű alperes által üzemeltetett vasútállomás működési, üzemeltetési hiányosságait is. Mivel a kárigényről a II. rendű alperes is tudott, a felperesek veszélyes üzemi felelősségre alapított követelése a II. rendű alperessel szemben nem évült el. Az volt az álláspontjuk, hogy a II. rendű alperes a felelősség általános szabályai szerint is teljes kártérítési felelősséggel tartozik a felperesek balesetből eredő káraiért. Hivatkoztak arra, hogy a II. rendű alperesnek kellett volna gondoskodnia arról, hogy senki ne

tartózkodhasson veszélyes helyen, mindenki megismerhesse az állomáson tartózkodás szabályait és az azzal járó veszélyeket. Hangsúlyozták, hogy a baleset akkor is bekövetkezett volna, ha az I. rendű felperes utasként tartózkodott volna a peronon, ezért nem alapozza meg az I. rendű felperes 50 % arányú közrehatását, hogy nem utazási céllal lépett be az állomás területére. Érvelésük szerint a II. rendű alperest több súlyos jogszabálysértés és mulasztás terheli, amely hozzájárult a veszélyhelyzet kialakulásához és a baleset bekövetkezéséhez, ezért az I. rendű felperes felelősségének mértéke kármegosztás alkalmazása esetén sem lehet azonos a II. rendű alperesével.

A II. rendű alperes a fellebbezésében elsődlegesen azt kérte, hogy a másodfokú bíróság részben változtassa meg az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét, és a keresetet vele szemben is teljesen utasítsa el. Másodlagos fellebbezési kérelme az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletének hatályon kívül helyezésére irányult. Fellebbezésében is fenntartotta azt az álláspontját, amely szerint az állomás üzemeltetése során úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, ezért mentesül a kártérítési felelősség alól. Kiemelte, hogy a balesetet nem az állomás valamely paramétere, tulajdonsága vagy egyéb jellemzője okozta. Előadta, hogy az állomás megfelelt a jogszabályi követelményeknek, az állomáson utazási szándékkal tartózkodókat pedig értesítette az érkező vonatokról. Kifejtette, hogy nincs lehetősége a nem utazási szándékkal érkezők kiszűrésére és távol tartására, és az sem megoldható, hogy az ország valamennyi állomásán őriztesse a kerítést vagy ellenőrizze annak állapotát. Rámutatott, hogy az Állomási rend tartalmazza, hogy csak utazási célból lehet az állomáson tartózkodni, a jogszabálysértő személyekkel szemben viszont nincs lehetősége fellépni. Hangsúlyozta, hogy az I. rendű felperes többszörös jogszabálysértése vezetett a baleset bekövetkezéséhez. Okfejtése szerint nem várható el a II. rendű alperestől, hogy a vasútállomáson jogszabályellenesen átkelő megóvása érdekében külön átkelőhelyet alakítson ki. Kifejtette, hogy a balesetet kizárólag az I. rendű felperes jogszabályellenes magatartása okozta, mert ha nem tartózkodott volna jogszabályellenesen a peronon, vagy ha a többszöri figyelmeztető jelzéseket nem hagyta volna figyelmen kívül, és elhagyta volna a peront vagy legalább a vonat ürszelvényét, akkor a baleset nem következett volna be. Előadta, hogy az állomás területén van a gyalogos átkelésre alkalmas átkelőhely. Érvelése szerint nem értékelhető a terhére az, hogy a helyi lakosok a legrövidebb úton kelnek át a síneken, a településen belüli biztonságos közlekedés lehetőségének megteremtése pedig a települési önkormányzat feladata. Hivatkozott arra, hogy a vágányok számmal megjelölése nem jogszabályi előírás, a településen élő és rendszeresen utazó személyek számára pedig köztudomású tény a vágányok száma.

Az alperesi beavatkozó a fellebbezésében azt kérte, hogy a másodfokú bíróság részben változtassa meg az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét, és kötelezze az I. rendű felperest 1.706.942 forint, a II-V. rendű felperéseket pedig személyenként 150.000 forint perköltség alperesi beavatkozó részére történő megfizetésére. Hivatkozott arra, hogy az általa támogatott peres fél pernyertes lett, ezért a felperéseket a Pp. 83. § (1) bekezdése alapján a beavatkozó költségeinek megfizetésére is kötelezni kell. Sérelmezte, hogy az elsőfokú bíróság nem indokolta meg, hogy miért nem kötelezte a felperéseket a beavatkozó költségeinek megfizetésére. Előadta, hogy jogi képviselője több tárgyaláson jelen volt, közreműködött a tárgyalások előkészítésében, beadványokat készített, és a törvényszék felhívásainak mindig határidőben eleget tett.

A peres felek a fellebbezési ellenkérelmükben az elsőfokú rész- és közbenső ítélet ellenérdekű fél fellebbezésével támadott rendelkezéseinek helybenhagyását indítványozták.

Az I. rendű felperes fellebbezése nagyobb részben, a II. és a III. rendű teljes mértékben megalapozott. A II. rendű alperes fellebbezése annyiban alapos, hogy a IV. és V. rendű felperések keresetére vonatkozó ítéleti rendelkezések nem voltak érdemben felülbírálhatók, mert a perben nem

álltak fenn a közbenső ítélet meghozatalának a Pp. 213. § (3) bekezdésében meghatározott feltételei. Az alperesi beavatkozó fellebbezése megalapozatlan.

Az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg, a megállapított tényállásból levont jogi következtetéseivel, érdemi döntésével és a döntés rész- és közbenső ítéletben kifejtett indokaival azonban az ítéletábra csak részben értett egyet az alábbi okok miatt:

A felperesek keresete az I. rendű felperest ért vasúti balesettel okozati összefüggésben keletkezett káraik megtérítése irányult.

A baleset bekövetkezéséhez több körülmény azonos időpontban való fennállása vezetett. A baleset bekövetkezéséhez vezető egyik körülmény, hogy az I. rendű felperes a vasútállomás peronján, az elsodrasi határon és a mozdony úrszelvényén belül tartózkodott. A baleset bekövetkezését eredményező másik körülmény, hogy a vonatszerelvény éppen akkor haladt át a vasútállomáson, amikor az I. rendű felperes a vasútállomás adott peronján, az elsodrasi határon és a mozdony úrszelvényén belül volt. Mindebből okszerűen az a következtetés vonható le, hogy a baleset bekövetkezését nem kizárólag az I. rendű felperes magatartása okozta, hanem a baleset bekövetkezésében az I. és a II. rendű alperes tevékenysége - a vonatszerelvény üzemben tartása, illetve a vasútállomás üzemeltetése - is közrehatott.

A perben nem volt vitatott, hogy az I. rendű alperes tevékenysége fokozott veszéllyel járó tevékenység, emiatt az I. rendű alperes kártérítési felelősségét a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint kell elbírálni.

A perbeli baleset bekövetkezésekor hatályos Ptk. 345. § (1) bekezdése szerint, aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. Mentessül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

Az I. rendű alperes a kártérítési felelősség alóli mentesülése érdekében arra hivatkozott, hogy az I. rendű felperesnek a peron elsodrasi határon és a mozdony úrszelvényén belül eső területén tartózkodása a baleset bekövetkezésének a veszélyes üzemi tevékenysége körén kívül eső, elháríthatatlan oka volt.

A vasúti szerelvények üzemben tartásának körébe tartozik, hogy a szerelvények részt vesznek a vasúti közlekedésben. A vasúti szerelvények közlekedésének része, hogy a szerelvények egyes, az utasforgalom számára is nyitva álló vasútállomásokon megállás nélkül haladnak át. A vasútállomás rendeltetése az, hogy az utasok ott szálljanak fel a vonatokra, vagy szálljanak le a vonatokról. A le- és felszállásra kiépített és kijelölt hely a vágányok mellett kiépített peron. Ezért az, hogy a vonatszerelvény áthaladásának időpontjában a vasútállomás peronján emberek tartózkodnak, nem tekinthető a vonatszerelvény üzemeltetésén, mint fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső körülménynek. Az utasok peronon való tartózkodását jogszabály nem tiltja, ezért a vasúti szerelvények üzemben tartójának számolnia kell azzal, hogy a vasútállomások peronján emberek lehetnek, amikor a szerelvény megállás nélkül halad át az állomáson. Ezért az I. rendű felperes peronon tartózkodása nem minősül az I. rendű alperes veszélyes üzemi tevékenységén kívül eső oknak, az I. rendű alperes nem mentesülhet a kártérítési felelősség alól.

Nem osztotta az ítéletábra az elsőfokú bíróságnak a baleset elháríthatatlanságával kapcsolatos álláspontját sem. A Ptk. 345. § (1) bekezdése értelmében ugyanis a kár okának nem a

mozdonyvezető, hanem az I. rendű alperes, mint a veszélyes üzemi tevékenység folytatója részéről kellett volna elháríthatatlannak lennie ahhoz, hogy - a mentesülés másik feltételének megvalósulása esetén - az I. rendű alperes mentesülhessen a kártérítési felelősség alól. A perben ezért a szakértői vélemények csak nagyon korlátozottan voltak figyelembe vehetők, mert minden szakértő azt vizsgálta, szegett-e szabályt a mozdonyvezető, illetve mit tehetett volna a baleset elkerülése érdekében. A felperesek megalapozottan hivatkoztak arra, hogy a mozdonyvezető szabályszegése a felróhatóság körében lenne értékelhető. Az I. rendű alperes felelőssége azonban nem vétkességen alapul, ezért az, hogy a mozdonyvezető nem szegett szabályt, nem eredményezheti az I. rendű alperes mentesülését. Az I. rendű alperes azzal, ha az 'B'-i állomás előtt is ismert tulajdonságaira figyelemmel a vasútállomáson való áthaladás előtt lassítást, az áthaladás idejére pedig alacsonyabb sebességet írt volna elő a mozdonyvezetőnek, elháríthatta volna a baleset bekövetkezését; ebben az esetben a szerelvény hosszabb idő alatt érte volna el azt a helyet, ahol az I. rendű felperes állt, a mozdonyvezetőnek több ideje lett volna a helyzet értékelésére és a cselekvésre, miközben a szerelvény féktávolsága rövidebb lett volna. Így a szerelvény megállítható lett volna az I. rendű felperes tartózkodási helye előtt, és a baleset bekövetkezése elkerülhető lett volna.

Az ítéletábra maradéktalanul egyetértett az elsőfokú bíróságnak a II. rendű alperes veszélyes üzemi felelősségére alapított követelés elévülésére vonatkozó álláspontjával és annak jogi indokaival. Az elévüléssel kapcsolatban az ítéletábra azt emeli ki, hogy a Ptk. 327. § (1) bekezdése alapján csak a kötelezetthez intézett írásbeli felszólítás alkalmas a követelés elévülésének megszakítására. Ezért a felperesek I. rendű alperesnek címzett írásbeli felszólítása akkor sem eredményezhette az elévülés megszakadását a II. rendű alperessel szemben, ha arról a II. rendű alperes egyébként tudomást szerzett. A felpereseknek már a Ptk. 345. § (4) bekezdésében meghatározott 3 éves elévülési időn belül is lehetőségük lett volna megismerni az alperesek tevékenységi köreit, és megtudni, hogy melyikük tevékenységi körébe tartozik a szerelvény üzemben tartása, illetve az állomás üzemeltetése. Emiatt az a körülmény, hogy a felperesek nem voltak tisztában az alperesek tevékenységi köreivel, nem eredményezhette a Ptk. 326. § (2) bekezdése alapján az elévülés nyugvását.

A veszélyes üzemi felelősségre alapított követelés elévülésére figyelemmel az elsőfokú bíróság helyesen vizsgálta a II. rendű alperes kártérítési felelősségét a felelősség általános szabályai szerint.

A Ptk. 339. § (1) bekezdése kimondja, hogy aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentésül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.

Ennek a törvényi rendelkezésnek az alapján az elsőfokú bíróság helyesen vizsgálta azt a perben, hogy kimutatható-e a II. rendű alperes terhére a baleset bekövetkezésével okozati összefüggésbe hozható felróható magatartás.

A II. rendű alperes a védekezésében hivatkozott arra, hogy az állomás tulajdonságai és üzemeltetése mindenben megfelelt a jogszabályi előírásoknak.

Az ítéletábra jogi álláspontja szerint a jogszabályi előírások maradéktalan betartása az adott helyzetben általában elvárható magatartás minimuma, de a jogszabályoknak való megfelelés nem minden esetben meríti ki az adott helyzetben általában elvárható magatartást.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vasút tv.) 31. § (2) bekezdés a) pontja szerint a vasúti közlekedés biztonsága érdekében az üzemeltető a kialakult vagy várható veszélyhelyzet esetén köteles a veszélyre (várható veszélyre) az érintetteket figyelmeztetni.

A vasútállomás üzemeltetése is fokozott veszéllyel járó tevékenység, ezért a vasútállomás üzemeltetőjétől fokozott gondosság várható el a balesetek megelőzése érdekében; a vasútállomás üzemeltetőjétől elvárható, hogy a törvényben előírt figyelmeztetésen túl is minden, a rendelkezésére álló eszközt igénybe vegyen, és minden intézkedést megtegyen a baleseti veszélyhelyzetek kialakulásának megakadályozása és a már kialakult veszélyhelyzetek megszüntetése érdekében.

A II. rendű alperes tudott arról, hogy az 'B'-i vasútállomás területén a lakosok az útvonal lerövidítése céljából illegális átjárókat alakítottak ki. Erre a veszélyhelyzetre nem figyelmeztette az állomás területét megközelítő személyeket, a fokozott, folyamatos balesetveszéllyel járó helyzetet huzamos ideig eltűrte, annak felszámolása érdekében semmilyen intézkedést nem tett. A II. rendű alperesnek ez a mulasztása hozzájárult, hogy az I. rendű felperes utazási szándék nélkül tartózkodjon a vasútállomás peronján.

Ha az állomás rendje tiltja, hogy olyan személy tartózkodjon a peronon, akinek nincs utazási szándéka, akkor a II. rendű alperestől elvárható volt az is, hogy jól látható táblák kihelyezésével és a hangosbemondó útján is felhívja az állomáson lévők figyelmét a peronon való tartózkodás tilalmára és veszélyeire, vagy akár felszólítsa a peronon tartózkodókat a peron elhagyására. A figyelemfelhívással vagy felszólítással a II. rendű alperes elérhette volna, hogy az I. rendű felperes egyáltalán ne menjen a peronra, vagy elhagyja azt még a vonat áthaladása előtt.

Az 'B'-i vasútállomás peronjai annyira keskenyek, hogy azokon nem alakítható ki olyan terület, amelyen a peronon tartózkodók egyidejűleg mindkét, peron melletti vágánytól biztonságos távolságban lehetnének, hanem az egyik vágánytól biztonságos távolság szükségszerűen a másik vágány elsodrasi határán belülre esik. Emiatt a balesetek megelőzése szempontjából különösen fontos, hogy a peronon tartózkodók be tudják azonosítani, hogy az állomáson áthaladó vonatok melyik vágányon közlekednek. Ezért a vágányszámok feltüntetésének hiánya szintén balesetveszélyes helyzetet teremt, így II. rendű alperestől jogszabályi előírás hiányában is elvárható, hogy a peronokon jól láthatóan, egyértelmű beazonosításra alkalmas módon feltüntesse a vágányok számát. A II. rendű alperes nem tüntette fel a vágányok között kiépített peronokon a vágányok számát, és nem gondoskodott az I. vágány megtisztításáról, annak láthatósága céljából. Ezzel jelentősen megnehezítette az állomáson tartózkodók számára a vágányok számának beazonosítását. Ilyen körülmények között nehézséget okozott az I. rendű felperesnek annak beazonosítása, hogy a hangosbemondón közölt, a vonatok áthaladásának helyére vonatkozó információ és figyelmeztetés ténylegesen melyik vágányra vonatkozik. Az I. rendű felperes azért húzódott a peron III. vágány felőli, általa biztonságosnak vélt oldalára, mert a vágányok száma a peronon nem volt feltüntetve, az I. vágány nem volt látható, emiatt tévesen számította ki, hogy a hangosbemondó figyelmeztetése szerint melyik vágányon fog áthaladni a vonat. Mindezekre figyelemmel a II. rendű alperes felróható mulasztásai okozati összefüggésben állnak a baleset bekövetkezésével.

Mivel a II. rendű alperes nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, a Ptk. 339. § (1) bekezdése alapján a II. rendű alperes sem mentesülhet a kártérítési felelősség alól.

Az I. és a II. rendű alperesek is hivatkoztak a védekezésükben arra, hogy az I. rendű felperes felróható magatartása is közrehatott a baleset bekövetkezésében.

A Ptk. 345. § (2) bekezdése értelmében nem kell megtéríteni a kárt annyiban, amennyiben a károsult felróható magatartásából származott.

A Ptk. 340. § (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a károsult a kár elhárítása, illetőleg csökkentése érdekében úgy köteles eljárni, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. Nem kell megtéríteni a kárnak azt a részét, amely abból származott, hogy a károsult e kötelezettségének nem tett eleget.

Tekintettel arra, hogy a kártérítési felelősség alól egyik alperes sem tudta kimenteni magát, az I. rendű felperes felróható közrehatása kizárólag az alperesek kártérítési kötelezettségének mérséklésére adhat alapot - az I. rendű alperes esetében a Ptk. 345. § (2) bekezdése, a II. rendű alperes esetében pedig a Ptk. 340. § (1) bekezdése alapján.

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 21. § (9) bekezdés d) pontja a vasúti pályán való áthaladást tiltja a gyalogosok számára. Az I. rendű felperest azonban nem a vasúti pályán való áthaladás, hanem a peronon tartózkodás közben érte a baleset, ezért a KRESZ 21. § (9) bekezdés d) pontjának megszegése akkor sem állna okozati összefüggésben a baleset bekövetkezésével, ha megállapítható lenne, hogy a felperes megszegte ezt a közlekedési szabályt a baleset bekövetkezése előtt. A vasútállomás peronján való tartózkodást közlekedési szabály nem tiltja, ezért az I. rendű felperes terhére nem állapítható meg jogszabályi előírás felróható megszegése.

A Vasút tv. 31. § (2) bekezdés c) pontja szerint a vasúti közlekedés biztonsága érdekében a vasút területét igénybe vevő, illetve a vasút területén tartózkodó személyeknek az ott érvényben lévő biztonsági rendelkezéseket és szabályokat meg kell tartaniuk. Az 'B' vasútállomás rendje tiltja a peronon tartózkodást azok számára, akik nem utazási céllal léptek az állomás területére. Az I. rendű felperes ennek a tilalomnak az ellenére tartózkodott utazási szándék nélkül a III. és a IV. vágányok közötti peronon. Az I. rendű felperestől az adott helyzetben általában elvárható volt, hogy tájékozódjon az állomás rendjéről, megismerje az állomásra vonatkozó tilalmakat, és betartsa azokat. Ha az I. rendű felperes tudomással bírt volna arról, hogy tilos utazási szándék nélkül a peronon tartózkodni, és betartotta volna ezt a tilalmat, akkor a baleset nem következett volna be. Ezért az I. rendű felperesnek felróható, hogy utazási szándék nélkül tartózkodott a peronon, felróható magatartása pedig közrehatott a baleset bekövetkezésében.

Az I. rendű felperestől az adott helyzetben általában elvárható volt az is, hogy felfigyeljen az állomásra behaladó szerelvény hangjelzésére, és meggyőződjön arról, hogy a figyelmeztetés nem neki szól-e. Ha az I. rendű felperes jelentőséget tulajdonított volna a hangjelzésnek, és hátra nézett volna, felismerhette volna, hogy a szerelvény a peronnak azon az oldalán fog elhaladni, amelyen ő tartózkodik. Ebben az esetben lehetősége lett volna áthúzódni a peron másik, az áthaladó szerelvénytől biztonságos távolságban lévő oldalára, és ezzel elkerülhette volna a balesetet. Az I. rendű felperes azonban a mozdonyvezető másodszori hangjelzésére sem fordult hátra, és nem győződött meg arról, hogy neki szól-e a figyelmeztető jelzés. Ezzel a felróható mulasztással az I. rendű felperes szintén hozzájárult a baleset bekövetkezéséhez.

Annak megállapítása során, hogy az I. rendű felperes felróható magatartása milyen mértékben járult hozzá a baleset és az I. rendű felperes balesetből eredő kárainak bekövetkezéséhez, és ehhez képest mennyiben mérsékli az alperesek kötelezettségét, az I. rendű felperes és a II. rendű alperes viszonyában abból kell kiindulni, hogy az I. rendű felperes súlyos, maradandó testi fogyatékoságot és egészségromlást eredményező sérüléseinek bekövetkezése döntő mértékben a II. rendű alperes

fokozott veszéllyel járó tevékenységére vezethetők vissza. A II. rendű alperes tevékenységének fokozott veszélyessége abban áll, hogy a II. rendű alperes által üzemben tartott rendkívül nagy tömegű vonatszerelvényeket gépi meghajtású mozdonyok nagy sebességgel mozgatják. Ha az I. rendű felperest nem rendkívül nagy tömegű és jelentős sebességgel közlekedő vonatszerelvény ütötte volna el, akkor az I. rendű felperes sérülései enyhébbek, a sérülések következményei pedig kevésbé hátrányosak lettek volna.

Az I. rendű felperes és a II. rendű alperes vétkességének összevetése során az ítélőtábla annak tulajdonított nagyobb jelentőséget, hogy a II. rendű alperes a vasútállomások üzemeltetését gazdasági és szakmai tevékenysége körében végző gazdasági társaság, amelytől nagyobb mértékben várható el tevékenységének biztonságos, mások életét, testi épségét, egészségét és vagyonát nem veszélyeztető folytatása, mint az átlagemberektől. Ezen kívül az ítélőtábla a mérlegelés körébe vonta azt is, hogy a II. rendű alperes terhére több és súlyosabb felróható mulasztás mutatható ki, mint az I. rendű felperes terhére.

Mindezekre a körülményekre figyelemmel az ítélőtábla az I. és a II. rendű alperes vonatkozásában is egyaránt 30 %-ban határozta meg az I. rendű felperes felróható közrehatásának mértékét.

A Pp. 213. § (3) bekezdése szerint, ha a keresettel érvényesített jog fennállása és a felperest ennek alapján megillető követelés összege (mennyisége) tekintetében a vita elkülöníthető, a bíróság a jog fennállását ítélettel előzetesen is megállapíthatja (közbenső ítélet).

A kártérítési jogviszonyt és a kártérítés iránti követelést a kár bekövetkezése hozza létre. Ezért a kártérítés iránti követelés jogalapjának fennállásához szükséges a kár bekövetkezésének bizonyítottsága is.

Az elsőfokú bíróság által feltárt tényállás alapján bizonyosnak tekinthető, hogy az I. rendű felperes baleseti sérülése és balesetből eredő egészségi állapota folytán az I. és a II. rendű felpereseknek többletkiadása, ezáltal vagyoni kára keletkezett. Bizonyosnak tekinthető az is, hogy az I., II. és III. rendű felpereseket a balesettel okozati összefüggésben olyan személyi hátrányok érték, amelyek megalapozzák a nem vagyoni kártérítés iránti követelésüket. Ezért az I., II. és III. rendű felperesek tekintetében fennáll az alperesek kártérítési felelősségének és a kártérítés iránti követelés jogalapjának megállapításához szükséges valamennyi feltétel.

A megállapított tényállásból azonban nem lehet megalapozottan levonni azt a következtetést, hogy a IV. és az V. rendű felperesek is elszenvedtek a balesettel okozati összefüggésben olyan személyi hátrányokat, amelyek kiküszöböléséhez nem vagyoni kártérítés szükséges. Mivel a IV. és az V. rendű felperesek nem vagyoni kárának bekövetkezését az elsőfokú bíróság nem vizsgálta, és ebben a körben további bizonyítás szükséges, nem állapítható meg az alperesek kártérítési felelőssége a IV. és az V. rendű felperesekkel szemben. Ennek következtében nem állapítható meg az sem, hogy fennáll a IV. és az V. rendű felperesek perben érvényesített követelésének jogalapja. A követelés jogalapjának tisztázatlansága miatt a IV. és V. rendű felperesek vonatkozásában nincs helye közbenső ítélet meghozatalának. Ezért az elsőfokú bíróság az elsőfokú eljárás lényeges szabályát sértette meg azzal, hogy a IV. és az V. rendű felperesek követelése tekintetében is közbenső ítéletet hozott.

A II. és a III. rendű felperesek a perben a saját káraikat érvényesítették, mégpedig a saját jogukon. Ha egy károkozó magatartás több személynek okoz kárt, akkor a károkozó és minden károsult között külön-külön kártérítési jogviszony keletkezik. Ezekben a kártérítési jogviszonyokban minden

károsult vonatkozásában külön-külön kell vizsgálni és értékelni azt, hogy a károsult felróható magatartásával közrehatott-e a kárának bekövetkezésében. Az egyik károsult felróható közrehatása azonban nem értékelhető a többi károsult terhére erre vonatkozó külön jogszabályi rendelkezés hiányában. A II. és a III. rendű felperesek semmilyen módon nem hatottak közre a baleset és a balesetből eredő károk bekövetkezésében, az I. rendű felperes felróható magatartása pedig nem értékelhető a terhükre, és velük szemben nem szolgálhat az alperesek kártérítési kötelezettségének csökkentésére. Emiatt az alperesek a II. és a III. rendű felperesek kárait teljes mértékben kötelesek megtéríteni.

Az I. és a II. rendű alperesek közösen okozták az I., II. és III. rendű felperesek kárait, ezért a Ptk. 344. § (1) bekezdése alapján egyetemleges a felelősségük az I., II. és III. rendű felperesekkel szemben.

Mindezekre tekintettel a Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét a Pp. 253. § (2) bekezdése alapján részben megváltoztatta, és azt állapította meg, hogy az I. és a II. rendű alperesek egyetemlegesen kötelesek megtéríteni a 2010. május 1. napján 'B' vasútállomáson bekövetkezett vasúti balesettel okozati összefüggésben az I. rendű felperest ért károk 70%-át, valamint a II. és III. rendű felpereseket ért károk 100%-át. A IV. és V. rendű felperesekre vonatkozó rendelkezések tekintetében az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét a Pp. 252. § (2) bekezdése alapján - a perköltség viselésére kiterjedően - hatályon kívül helyezte, és ebben a keretben az elsőfokú bíróságot a per újabb tárgyalására és újabb határozat hozatalára utasította. Figyelemmel arra, hogy a rész- és közbenső ítélet részbeni megváltoztatása folytán az eljárás az I. rendű alperessel szemben sem fejeződött be, és a peres felek pernyertességének, illetve pervesztességének aránya az eljárás jelen szakaszában nem állapítható meg, az ítéltábla mellőzte a rész- és közbenső ítéletnek az I., II. és III. rendű felpereseket az I. rendű alperes javára perköltség fizetésére kötelező rendelkezését. Mivel az eljárás jelenlegi szakaszában az sem állapítható meg, hogy az alperesi beavatkozó által támogatott alpereseket pernyertesnek vagy pervesztésnek kell-e tekinteni, a beavatkozó fellebbezési kérelme nem volt teljesíthető.

A másodfokú eljárásban az I. rendű felperes nagyobb részben, a II. és III. rendű felperesek pedig teljes mértékben pernyertesek lettek mindkét alperessel szemben. Ezért a Fővárosi Ítéltábla az I. rendű felperes javára a Pp. 81. § (1) bekezdése, a II. és III. rendű felperesek javára pedig a Pp. 78. § (1) bekezdése alapján kötelezte másodfokú perköltség megfizetésére az I. és a II. rendű alperest.

A Fővárosi Ítéltábla határozatának jellegére tekintettel a Pp. 252. § (4) bekezdése alapján a IV. és V. rendű felperesek, valamint az I. és a II. rendű alperesek viszonyában nem határozott a másodfokú perköltség viseléséről, hanem csupán megállapította a IV. és V. rendű felperesek, valamint az I. és a II. rendű alperesek másodfokú eljárásban felmerült költségének összegét. A perköltség viseléséről az elsőfokú bíróságnak kell döntenie az eljárást befejező határozatában.

Budapest, 2016. június 9.

Világhyiné dr. Böcskei Terézia s. k
a tanács elnöke

dr. Lente Sándor s. k.
s. k.
előadó bíró

dr. Csóka István

bíró

Fővárosi Ítéltábla
6.Pf.20.426/2018/8-I.

A Fővárosi Ítéltábla a dr. Péchy Kristóf ügyvéd által képviselt I. rendű, a Máté Péter Ügyvédi Iroda; ügyintéző: dr. Máté Péter ügyvéd által képviselt II. rendű, a dr. Péchy Kristóf ügyvéd által képviselt III - V. rendű felpereseknek, a dr. Pócza Alexandra jogtanácsos által képviselt I. rendű és a dr. Bodnár Bettina jogtanácsos által képviselt II. rendű alperesek ellen, kártérítés megfizetése iránt indított perében - amelybe az alperesek pernyertessége érdekében a dr. Lóczi Gabriella ügyvéd által képviselt **beavatkozó** beavatkozott - a Fővárosi Törvényszék 2015. november 27. napján meghozott 74. P.22.154/2013/74. számú rész- és közbenső ítélete ellen, a felperesek részéről 77. sorszám alatt, a II. rendű alperes részéről 78. sorszám alatt, az alperesi beavatkozó részéről pedig 80. sorszám alatt előterjesztett fellebbezés és a Kúria Pfv.III.22.287/2016/8. számú közbenső ítélete folytán megismételt másodfokú eljárásban, meghozta a következő

k ö z b e n s ő í t é l e t e t:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét részben megváltoztatja, és megállapítja, hogy az I. rendű alperes a II. rendű alperessel egyetemlegesen köteles megtéríteni a 2010. május 1. napján 'B' vasútállomáson bekövetkezett vasúti balesettel okozati összefüggésben az I., a II. és a III. rendű felpereseket ért károk 70%-át. Az I., II. és III. rendű felpereseket az I. rendű alperes javára perköltség fizetésére kötelező rendelkezést mellőzi, egyebekben az elsőfokú bíróság közbenső ítéleti rendelkezését helybenhagyja.

Kötelezi az I. rendű alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az I., II. és III. rendű felpereseknek személyenként 15.000 (tizenötezer) forint másodfokú perköltséget.

A közbenső ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

Az I. és a II. rendű felperesek házastársak, a III. rendű felperes az I. és a II. rendű felperesek gyermeke, a IV. és az V. rendű felperesek az I. rendű felperes szülei. Az I. rendű felperes 2010. május 1-jén 'B' vasútállomáson balesetet szenvedett úgy, hogy miközben a babakocsiban lévő III. rendű felperessel a III. és IV. vágányok közötti peronon tartózkodott, a III. vágányon áthaladó

vonatszerelvény mozdonyának oldalsó rugótámja nekiütközött az I. rendű felperes jobb lábának. A balesetben az I. rendű felperes jobb lába olyan súlyosan megsérült, hogy azt combmagasságban amputálni kellett. Ezen kívül súlyosan megsérült az I. rendű felperes könyöke is, emiatt könyökprotézis beültetésére került sor. A vonatszerelvény üzemen tartója az I. rendű alperes, a vasútállomás üzemeltetője a II. rendű alperes. Az alperesi beavatkozó az I. és a II. rendű alperesek felelősségbiztosítója.

A felperesek a keresetükben a balesettel okozati összefüggésben keletkezett káraik és a perrel felmerült költségeik egyetemleges megtérítésére kérték kötelezni az alpereseket. Az I. rendű felperes 41.478.000 forint vagyoni és nem vagyoni kárigényt érvényesített, a II-III-IV. és V. rendű felperesek személyenként 5.000.000 forint nem vagyoni kárigényt érvényesítettek. Követelésüket az I. rendű alperessel szemben a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott károkért való felelősség szabályaira, a II. rendű alperessel szemben elsődlegesen a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott károkért való felelősség szabályaira, másodlagosan a szerződésen kívül okozott károkért való felelősség általános szabályaira alapították. Álláspontjuk szerint az alperesek a balesetet veszélyes üzemi tevékenységükkel közösen okozták, a II. rendű alperest pedig vétkesség is terheli a baleset bekövetkezéséért. Hivatkoztak arra, hogy a baleset elhárítható lett volna, ha a mozdonyvezető a baleseti veszélyhelyzet észlelésekor nyomban megkezdi a fékezést. Előadták, hogy a peron túl keskeny volt, és azon az elsodrási határ hibás távolságra volt felfestve. A II. rendű alperes nem alakított ki megfelelő, a vasútállomáson való biztonságos áthaladásra alkalmas forgalmi rendet, sem a szabályszerű átkelést biztosító átkelőhelyet. Érvelésük szerint az aluljáróvá átalakított átereszt nem volt alkalmas a rendeltetésszerű használatra. Kiemelték, hogy a hangosbemondó a vágányszámra hivatkozással figyelmeztette az utasokat a vonat áthaladására, a vágányok száma azonban nem volt feltüntetve, az első vágány pedig nem volt látható. Emiatt a figyelmeztetés nem volt értelmezhető, és nem volt előre látható, hogy a szerelvény ténylegesen hol fog áthaladni. Hivatkoztak arra, hogy írásbeli felszólítással mindkét alperes vonatkozásában megszakították a veszélyes üzemi felelősségen alapuló követelésük elévülését. Hivatkoztak arra is, hogy a veszélyes üzemi felelősségen alapuló követelésük elévülése mindaddig nyugodott, amíg az alperesek pontos tevékenységi köre nem vált a számukra is egyértelműen megállapíthatóvá.

Az alperesek és az alperesi beavatkozó ellenkérelme a kereset elutasítására és a felperesek perköltségeiben marasztalására irányult.

Az I. rendű alperes a védekezésében hivatkozott arra, hogy a balesetet a veszélyes üzemi tevékenységén kívül eső elháríthatatlan okként az I. rendű felperes magatartása okozta. Az volt az álláspontja, hogy az I. rendű felperes peronon tartózkodása a vonatközlekedés szempontjából külső oknak minősül. Okfejtése szerint a baleset a mozdonyvezető részéről objektíve elháríthatatlan volt, mert a szerelvényt már nem lehetett volna megállítani az ütközés helye előtt, amikor a mozdonyvezető a tényleges vészhelyzetet észlelte. Vitatta a felperesek által állított személyi hátrányok bekövetkezését és a felperesek követelésének összegét.

A II. rendű alperes az ellenkérelmében elsődlegesen a felperesek veszélyes üzemi felelősségre alapított követelésének elévülésére hivatkozott. Előadta, hogy a 3 éves elévülési határidőn belül a felperesek nem szólították fel a teljesítésre, mert az I. rendű alpereshez címzett, és neki megküldött felszólítás nem volt alkalmas arra, hogy az elévülést a II. rendű alperes vonatkozásában is megszakítsa. Kifejtette, hogy a jogszabályi rendelkezésekből és a cégnyilvántartásból megállapítható volt az alperesek tevékenységi köre, ezért a felperesek nem hivatkozhatnak eredményesen az elévülés nyugvására sem. Érvelése szerint a felperesek kárait elháríthatatlan külső okként az I. rendű felperes magatartása okozta. Hivatkozott arra, hogy ha az I. rendű felperes

magatartása nem minősül elháríthatatlan külső oknak, akkor kármegosztásnak van helye, mert az I. rendű felperes a felróható magatartásával közrehatott a baleset bekövetkezésében. Előadta, hogy az állomás működtetése során a jogszabályi rendelkezéseket betartva, az adott helyzetben általában elvárható módon járt el, ezért mentesült a kártérítési felelősség alól. Hangsúlyozta, hogy a peron nem nyilvános közösségi hely, ezért ott csak fel- és leszállás céljára szabad tartózkodni. Emiatt a baleset bekövetkezését kizárólag az I. rendű felperes okozta azzal, hogy a peronon tartózkodott, míg a II. rendű alperes magatartása nem áll okozati összefüggésben a baleset bekövetkezésével. Vitatta a felperesek követelésének összegét is.

Az alperesi beavatkozó mindenben osztotta az alperesek védekezésében foglaltakat. Azt azzal egészítette ki, hogy az I. rendű felperes elkerülhette volna a balesetet, ha a mozdonyvezető figyelmeztető jelzéseinek valamelyikére hátra tekint. Ebben az esetben lehetősége lett volna a mozdony ürszelvényén kívül eső, biztonságos helyre menni. Vitássá tette, hogy a balesettel okozati összefüggésben a II-V. rendű felpereseknek olyan személyiségi jogsérleme keletkezett, amely nem vagyoni kártérítés iránti követelést alapozna meg. Vitatta a felperesek követelésének összegét is.

Az elsőfokú bíróság rész és közbenső ítéletet hozott, amellyel megállapította, hogy a II. rendű alperes kártérítési felelőssége fennáll a 2010. május 1. napján 'B' vasútállomáson az I. és a III. rendű felperesek által elszenvedett vasúti balesettel okozati összefüggésben bekövetkezett felperesi károk 50 %-ának megtérítésére. Ezt meghaladóan a keresetet elutasította. Kötelezte az I. rendű felperest, hogy 1.733.434 forint, a II., III., IV. és V. rendű felpereseket pedig, hogy fejenként 172.567 forint perköltséget 15 napon belül fizessenek meg az I. rendű alperesnek. Ítéletének indokolásában úgy foglalt állást, hogy az I. rendű alperes kártérítési felelőssége vizsgálható a veszélyes üzemre vonatkozó, a Ptk. 345. §-ában foglalt szabályok szerint. Rámutatott, hogy a felperesek követelése a Ptk. 360. § (1) bekezdése értelmében 2010. május 1-jén vált esedékessé, ezért a követelés elévülése a Ptk. 326. § (1) bekezdése alapján ezen a napon megkezdődött. Kiemelte, hogy a 2010. november 22-én kelt írásbeli felszólítás címzettje az I. rendű alperes volt, ezért ez a felszólítás a Ptk. 327. § (1) bekezdése értelmében nem volt alkalmas az elévülés megszakítására a II. rendű alperessel szemben. Álláspontja szerint a felperesek már 2011. januárban tudomást szereztek arról, hogy a vasúti pályát és tartozékait nem az I. rendű alperes üzemelteti, a 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vasút tv.) rendelkezései és az alperesek cégkivonatai alapján megismerhették az alperesek tevékenységi köreit. Emiatt nem látott lehetőséget a Ptk. 326. § (2) bekezdése alapján az elévülés nyugvásának megállapítására, hanem azt a jogi következtetést vont le, hogy a Ptk. 345. § (4) bekezdésében meghatározott 3 éves elévülési határidő eltelt, ezért a felperesek veszélyes üzemi felelősségre alapított követelése a II. rendű alperessel szemben elévült. Ennek következtében a felperesek II. rendű alperessel szembeni követelését a Ptk. 339. § (1) bekezdése szerint kell elbírálni. A baleset miatt indult közigazgatási hatósági eljárásban és büntetőeljárásban, valamint a perben beszerzett igazságügyi szakértői vélemények alapján arra az álláspontra helyezkedett, hogy a baleset a mozdonyvezető részéről elháríthatatlan volt. Kifejtette, hogy a mozdonyvezető nem ismerhette fel egyértelműen a baleseti veszélyhelyzetet akkor, amikor először észlelte az I. rendű felperest, a veszélyhelyzet egyértelművé válásakor pedig már gyors fékezéssel sem tudta volna megállítani a szerelvényt az I. rendű felperes tartózkodási helye előtt. Kiemelte, hogy a szakvélemények szerint a gyors fékezés jelentős közvetlen veszéllyel járt volna a vonat utasaira. Okfejtése szerint az I. rendű felperes nem utasként, nem utazás céljából tartózkodott az állomás területén, ezért a peronon tartózkodása az I. rendű alperes veszélyes üzemi tevékenységén kívül eső oknak minősül. Mindezek miatt az I. rendű alperes a Ptk. 345. § (1) bekezdése alapján mentesül a kártérítési felelősség alól. Az I. rendű alperes munkavállalóinak büntetőeljárásban tett tanúvallomása alapján tényként állapította meg, hogy a vasútállomás területén nem állt rendelkezése megfelelő vasúti átjáró, ezért több illegális átjáró került kialakításra, amelyet a lakosság széles

körben és rendszeresen használt. A II. rendű alperes felróható magatartásaként értékelte, hogy nem szüntette meg a biztonságos átkelőhely hiányából és az illegális átjárók használatából eredő veszélyhelyzetet, nem tüntette fel a vágányok számozását, nem tisztította meg az I. vágányt, a III. és IV. vágány közötti peronon pedig az elsodrasi határt jelző fehér vonal a tényleges elsodrasi határon belül került felfestésre. Álláspontja szerint az állomáson való átkeléssel járó veszélyhelyzet megszüntetésével, az I. vágány megtisztításával és a vágányok számozásának feltüntetésével, valamint az elsodrasi határ megfelelő jelzésével a baleset megelőzhető lett volna, ezért a II. rendű alperes felróható magatartásai okozati összefüggésben állnak a baleset bekövetkezésével. Mivel a II. rendű alperes a baleset megelőzése érdekében nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, a II. rendű alperes mentesülésre való hivatkozását alaptalannak ítélte. Kifejtette, hogy az I. rendű felperes megszegte a KRESZ 21. § (9) bekezdés d) pontját és a Vasút tv. 31. § (2) bekezdését azzal, hogy engedély nélkül lépett be a vasútállomás területére és átjárt a vágányokon. Rámutatott, hogy az I. rendű felperes a figyelmeztető jelzésekről nem vett tudomást, végig háttal állt az állomásra behaladó szerelvénynek, és még a mozdonyvezető ismételt figyelmeztető jelzésére sem fordult hátra. Az volt az álláspontja, hogy az I. rendű felperes ezekkel a magatartásaival 50% mértékben felróhatóan közrehatott a baleset bekövetkezésében, ezért a Ptk. 340. § (1) bekezdése alapján 50-50% arányú kármegosztás alkalmazását látta indokoltnak a felperesek és a II. rendű alperes viszonyában.

A rész- és közbenső ítélet ellen a felperesek, a II. rendű alperes és az alperesi beavatkozó terjesztett elő fellebbezést.

A felperesek fellebbezése az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletének részbeni megváltoztatására, és az alperesek teljes és egyetemleges kártérítési felelősségének megállapítására irányult. Érvelésük szerint a rendelkezésre álló szakvélemények alapján a mozdonyvezető részéről is elhárítható lett volna a baleset bekövetkezése, mert a szerelvény megállítható lett volna az elütés helye előtt, ha a mozdonyvezető az I. rendű felperes észlelésekor nyomban fékezni kezd. Hangsúlyozták, hogy a mozdonyvezető szubjektív értékítéletének legfeljebb a felróhatóság vonatkozásában lehetne jelentősége, az I. rendű alperes kártérítési felelőssége azonban független a vétkességtől. Álláspontjuk szerint a mozdonyvezetőnek közvetlen veszélyhelyzetként kellett volna értékelnie azt, hogy az I. rendű felperes a peronon tartózkodik, és minden, a számára rendelkezésre álló eszközt igénybe kellett volna vennie, ami alkalmas a veszélyhelyzet elhárítására. Emiatt a mozdonyvezető nem bízhatott abban, hogy a veszélyhelyzetet más fogja megszüntetni. Kiemelték, hogy a peron szélessége miatt az I. rendű felperesnek nem volt lehetősége olyan helyre húzódni, ahol nem lett volna veszélyben, önmagában a vonat hangjelzése alapján pedig nem kellett arra gondolnia, hogy a peronon veszélyben lehet. Rámutattak, hogy a mozdonyvezető ténylegesen gyorsfékezéssel állította meg a szerelvényt, ezért az I. rendű alperes nem hivatkozhat eredményesen arra, hogy a mozdony vezetője az utasok biztonsága érdekében nem alkalmazhatott gyorsfékezést. Mivel a baleset bekövetkezése nem volt elháríthatatlan, az I. rendű alperes nem mentesülhet a kártérítési felelősség alól. Okfejtésük szerint az I. rendű felperes nem tudott meggyőződni arról, hogy a vonat melyik vágányra érkezik, nem kellett arra számítania, hogy a peronon nincs biztonságban, és nem is tudott volna biztonságos helyre húzódni, ezért nem állapítható meg felróható közrehatás az I. rendű felperes terhére. Kifejtették, hogy nincs ügydöntő jelentősége annak, hogy az I. rendű felperes engedéllyel vagy anélkül tartózkodott a peronon, sem annak, hogy nézett-e a mozdony felé vagy sem. Előadták, hogy a 2010. november 22-én kelt, konkrét fizetési felszólítást tartalmazó levelükben a kárigényük alapjaként rögzítették a II. rendű alperes által üzemeltetett vasútállomás működési, üzemeltetési hiányosságait is. Mivel a kárigénnyről a II. rendű alperes is tudott, a felperesek veszélyes üzemi felelősségre alapított követelése a II. rendű alperessel szemben nem évült el. Az volt az álláspontjuk, hogy a II. rendű alperes a felelősség általános

szabályai szerint is teljes kártérítési felelősséggel tartozik a felperesek balesetből eredő káraiért. Hivatkoztak arra, hogy a II. rendű alperesnek kellett volna gondoskodnia arról, hogy senki ne tartózkodhasson veszélyes helyen, mindenki megismerhesse az állomáson tartózkodás szabályait és az azzal járó veszélyeket. Hangsúlyozták, hogy a baleset akkor is bekövetkezett volna, ha az I. rendű felperes utasként tartózkodott volna a peronon, ezért nem alapozza meg az I. rendű felperes 50% arányú közrehatását, hogy nem utazási céllal lépett be az állomás területére. Érvelésük szerint a II. rendű alperest több súlyos jogszabálysértés és mulasztás terheli, amely hozzájárult a veszélyhelyzet kialakulásához és a baleset bekövetkezéséhez, ezért az I. rendű felperes felelősségének mértéke kármegosztás alkalmazása esetén sem lehet azonos a II. rendű alperesével.

A II. rendű alperes a fellebbezésében elsődlegesen azt kérte, hogy a másodfokú bíróság részben változtassa meg az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét, és a keresetet vele szemben is teljesen utasítsa el. Másodlagos fellebbezési kérelme az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletének hatályon kívül helyezésére irányult. Fellebbezésében is fenntartotta azt az álláspontját, amely szerint az állomás üzemeltetése során úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, ezért mentesül a kártérítési felelősség alól. Az állomás megfelelt a jogszabályi követelményeknek, az állomáson utazási szándékkal tartózkodókat pedig értesítette az érkező vonatokról. Kifejtette, hogy nincs lehetősége a nem utazási szándékkal érkezők kiszűrésére és távol tartására. Rámutatott, hogy az Állomási rend tartalmazza, hogy csak utazási célból lehet az állomáson tartózkodni, a jogszabálysértő személyekkel szemben viszont nincs lehetősége fellépni. A vágányok számmal megjelölése nem jogszabályi előírás, a településen élő és rendszeresen utazó személyek számára pedig köztudomású tény a vágányok száma. Hangsúlyozta, hogy kizárólag az I. rendű felperes többszörös jogszabálysértése vezetett a baleset bekövetkezéséhez.

Az alperesi beavatkozó a fellebbezésében azt kérte, hogy a másodfokú bíróság részben változtassa meg az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét, és kötelezze az I. rendű felperest 1.706.942 forint, a II-V. rendű felpereseket pedig személyenként 150.000 forint perköltség alperesi beavatkozó részére történő megfizetésére. Hivatkozott arra, hogy az általa támogatott peres fél pernyertes lett, ezért a felpereseket a Pp. 83. § (1) bekezdése alapján a beavatkozó költségeinek megfizetésére is kötelezni kell. Sérelmezte, hogy az elsőfokú bíróság nem indokolta meg, hogy miért nem kötelezte a felpereseket a beavatkozó költségeinek megfizetésére. Előadta, hogy jogi képviselője több tárgyaláson jelen volt, közreműködött a tárgyalások előkészítésében, beadványokat készített, és a törvényszék felhívásainak mindig határidőben eleget tett.

A peres felek a fellebbezési ellenkérelmükben az elsőfokú rész- és közbenső ítélet ellenérdekű fél fellebbezésével támadott rendelkezéseinek helybenhagyását indítványozták.

A Fővárosi Ítéltábla a 6.Pf.20.214/2016/6. számú közbenső ítéletével az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét részben megváltoztatta, és azt állapította meg, hogy az I. és a II. rendű alperesek egyetemlegesen kötelesek megtéríteni a 2010. május 1. napján 'B' vasútállomáson bekövetkezett vasúti balesettel okozati összefüggésben az I. rendű felperest ért károk 70%-át és a II-III. rendű felpereseket ért károk 100%-át. A IV. és V. rendű felperesekre vonatkozó rendelkezések tekintetében az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét - a perköltség viselésére kiterjedően - hatályon kívül helyezte, és ebben a keretben az elsőfokú bíróságot a per újabb tárgyalására és újabb határozat hozatalára utasította. Az I., II. és III. rendű felpereseket az I. rendű alperes javára perköltség fizetésére kötelező rendelkezést mellőzi, ezt meghaladóan az elsőfokú bíróság közbenső ítéleti rendelkezését helybenhagyta.

Az ítéltábla az I. rendű alperes veszélyes üzemi felelőssége körében, nem osztotta az elsőfokú bíróság álláspontját. Megállapította, hogy az I. rendű felperes peronon tartózkodása nem minősül a

veszélyes üzem működési körén kívül eső elháríthatatlan oknak, mert ezt jogszabály nem tiltja, ezért a vasúti szerelvény üzembentartójának számolnia kell azzal, hogy a vasútállomás peronját emberek tartózkodnak akkor, amikor a vasútállomáson a vonat áthalad. Nem osztotta az ítéltábla az elsőfokú bíróságnak a baleset elháríthatatlanságával kapcsolatos álláspontját sem. A Ptk. 345. § (1) bekezdése értelmében ugyanis a kár okának nem a mozdonyvezető, hanem az I. rendű alperes, mint a veszélyes üzemi tevékenység folytatója részéről kellett volna elháríthatatlannak lennie ahhoz, hogy - a mentesülés másik feltételének megvalósulása esetén - az I. rendű alperes mentesülhessen a kártérítési felelősség alól. Az I. rendű alperes felelőssége azonban nem vétkességen alapul, ezért az, hogy a mozdonyvezető nem szegett szabályt, nem eredményezheti az I. rendű alperes mentesülését. Az I. rendű alperes azzal, hogy az **'B'**-i állomás előtt is ismert tulajdonságaira figyelemmel a vasútállomáson való áthaladás előtt lassítást, az áthaladás idejére pedig alacsonyabb sebességet írt volna elő a mozdonyvezetőnek, elháríthatta volna a baleset bekövetkezését.

Az ítéltábla egyetértett az elsőfokú bíróságnak a II. rendű alperes veszélyes üzemi felelősségére alapított követelés elévülésére vonatkozó álláspontjával és annak jogi indokaival, ezért a II. rendű alperes felelősségét a Ptk. 339. § (1) bekezdése alapján vizsgálta. Megállapította, hogy a jogszabályi előírások maradéktalan betartása az adott helyzetben általában elvárható magatartás minimuma, de a jogszabályoknak való megfelelés nem minden esetben meríti ki az adott helyzetben általában elvárható magatartást. A vasútállomás üzemeltetőjétől fokozott gondosság várható el a balesetek megelőzése érdekében; a vasútállomás üzemeltetőjétől elvárható, hogy a törvényben előírt figyelmeztetésen túl is minden, a rendelkezésére álló eszközt igénybe vegyen, és minden intézkedést tegyen a baleseti veszélyhelyzetek kialakulásának megakadályozása és a már kialakult veszélyhelyzetek megszüntetése érdekében. A II. rendű alperestől elvárható lett volna a vágányszámok feltüntetése, az I. vágány megtisztítása, mert ez biztosíthatta volna azt, hogy az I. rendű felperes számára beazonosítható legyen: a vonat melyik vágányon fog áthaladni, különösen olyan keskeny peron mellett, amely nem biztosította mindkét vágánytól számított biztonsági határ betartását. E felróható magatartások miatt a II. rendű alperes felelősségét sem tartotta kimenthetőnek.

Megállapította, hogy az I. rendű felperes felróható közrehatása kizárólag az alperesek kártérítési kötelezettségének mérséklésére adhat alapot - az I. rendű alperes esetében a Ptk. 345. § (2) bekezdése, a II. rendű alperes esetében pedig a Ptk. 340. § (1) bekezdése alapján. Megállapította, hogy az I. rendű felperest nem a vasúti pályán való áthaladás, hanem a peronon tartózkodás közben érte a baleset, ezért a KRESZ 21. § (9) bekezdés d) pontjának baleset előtti megszegése nem áll okozati összefüggésben a baleset bekövetkezésével, ezért az I. rendű felperes terhére nem állapítható meg e jogszabályi előírás felróható megszegése. A Vasút tv. 31. § (2) bekezdés c) pontja alapján az ítéltábla elvárhatónak ítélte, hogy az I. rendű felperes az **'B'**-i vasútállomás rendjét ismerje és betartsa, amely tiltja a peronon tartózkodást azok számára, akik nem utazási céllal léptek az állomás területére. Az I. rendű felperestől az adott helyzetben általában elvárható volt az is, hogy felfigyeljen az állomásra behaladó szerelvény hangjelzésére, és meggyőződjön arról, hogy a figyelmeztetés nem neki szól-e. Ha az I. rendű felperes jelentőséget tulajdonított volna a hangjelzésnek, és hátra nézett volna, felismerhette volna, hogy a szerelvény a peronnak azon az oldalán fog elhaladni, amelyen ő tartózkodik. Ebben az esetben lehetősége lett volna áthúzódni a peron másik, az áthaladó szerelvénytől biztonságos távolságban lévő oldalára, és ezzel elkerülhette volna a balesetet. Az I. rendű felperes azonban a mozdonyvezető másodszori hangjelzésére sem fordult hátra, és nem győződött meg arról, hogy neki szól-e a figyelmeztető jelzés. Ezzel a felróható mulasztással az I. rendű felperes szintén hozzájárult a baleset bekövetkezéséhez.

A kármegosztás arányának értékelése során abból indult ki, hogy az I. rendű felperes súlyos, maradandó testi fogyatékoságot és egészségromlást eredményező sérüléseinek bekövetkezése

döntő mértékben a II. rendű alperes fokozott veszéllyel járó tevékenységére vezethetők vissza. A II. rendű alperes tevékenységének fokozott veszélyessége abban áll, hogy a II. rendű alperes által üzemben tartott rendkívül nagy tömegű vonatszerelvényeket gépi meghajtású mozdonyok nagy sebességgel mozgatják. Ha az I. rendű felperest nem rendkívül nagy tömegű és jelentős sebességgel közlekedő vonatszerelvény ütötte volna el, akkor az I. rendű felperes sérülései enyhébbek, a sérülések következményei pedig kevésbé hátrányosak lettek volna.

Az I. rendű felperes és a II. rendű alperes vétkességének összevetése során az ítélet tábla annak tulajdonított nagyobb jelentőséget, hogy a II. rendű alperes a vasútállomások üzemeltetését gazdasági és szakmai tevékenysége körében végző gazdasági társaság, amelytől nagyobb mértékben várható el tevékenységének biztonságos, mások életét, testi épségét, egészségét és vagyonát nem veszélyeztető folytatása, mint az átlagemberektől. Ezen kívül az ítélet tábla a mérlegelés körébe vonta azt is, hogy a II. rendű alperes terhére több és súlyosabb felróható mulasztás mutatható ki, mint az I. rendű felperes terhére. Mindezekre a körülményekre figyelemmel az ítélet tábla az I. és a II. rendű alperes vonatkozásában is egyaránt 30%-ban határozta meg az I. rendű felperes felróható közrehatásának mértékét.

Az ítélet tábla az elsőfokú bíróság által feltárt tényállás alapján bizonyosnak tekintette, hogy az I. rendű felperes baleseti sérülése és balesetből eredő egészségi állapota folytán az I. és a II. rendű felpereseknek többletkiadása, ezáltal vagyoni kára keletkezett. Bizonyosnak tekinthető az is, hogy az I., II. és III. rendű felpereseket a balesettel okozati összefüggésben olyan személyi hátrányok érték, amelyek megalapozzák a nem vagyoni kártérítés iránti követelésüket. Ezért az I., II. és III. rendű felperesek tekintetében fennáll az alperesek kártérítési felelősségének és a kártérítés iránti követelés jogalapjának megállapításához szükséges valamennyi feltétel.

A megállapított tényállásból azonban nem lehet megalapozottan levonni azt a következtetést, hogy a IV. és az V. rendű felperesek is elszenvedtek a balesettel okozati összefüggésben olyan személyi hátrányokat, amelyek kiküszöböléséhez nem vagyoni kártérítés szükséges. Mivel a IV. és az V. rendű felperesek nem vagyoni kárának bekövetkezését az elsőfokú bíróság nem vizsgálta, és ebben a körben további bizonyítás szükséges, nem állapítható meg az alperesek kártérítési felelőssége a IV. és az V. rendű felperesekkel szemben. Ennek következtében nem állapítható meg az sem, hogy fennáll a IV. és az V. rendű felperesek perben érvényesített követelésének jogalapja. A követelés jogalapjának tisztázatlansága miatt a IV. és V. rendű felperesek vonatkozásában nincs helye közbenső ítélet meghozatalának. Ezért az elsőfokú bíróság az elsőfokú eljárás lényeges szabályát sértette meg azzal, hogy a IV. és az V. rendű felperesek követelése tekintetében is közbenső ítéletet hozott.

A jogerős közbenső ítélet ellen a felperesek és az I. rendű alperes felülvizsgálati kérelmet, a II. rendű alperes csatlakozó felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő.

A felperesek felülvizsgálati kérelmükben az alperesek kármegosztás nélküli, egyetemleges kártérítési felelősségének megállapítását, másodlagosan a kármegosztás alacsonyabb mértékben való meghatározását kérték. Az I. rendű alperes a jogerős ítélet részbeni hatályon kívül helyezését és az elsőfokú rész- és közbenső ítélet helybenhagyását kérte. Másodlagosan a jogerős ítélet hatályon kívül helyezésével a másodfokú bíróság új eljárásra és új határozat hozatalára utasítását kérte. Állította, hogy az I. rendű felperes nem utasként tartózkodott a peronon, más vonat érkezése nem volt várható, ezért az I. rendű alperesnek nem kellett számolnia azzal, hogy bárki a peronon tartózkodik. A baleset kizárólag az I. rendű felperes felróható magatartása miatt következett be, amely az I. rendű alperes veszélyes üzemi működése szempontjából külső oknak tekinthető.

Hivatkozott arra is, hogy az I. rendű alperesnek nincs lehetősége az adott szakaszra vonatkozó sebesség előírására, ezért a baleset elháríthatatlan is volt. A II. rendű alperes csatlakozó fellebbezésében az I.-II. és III. rendű felperesek vonatkozásában a kármegosztás arányát 50%-ban kérte megállapítani.

A Kúria a Pfv.III.22.287/2016/8. számú közbenső ítéletével a jogerős közbenső ítélet felülvizsgálattal támadott rendelkezését az I. rendű alperes vonatkozásában hatályon kívül helyezte, és a másodfokú bíróságot ebben a keretben új eljárásra és új határozat hozatalára utasította. A II. rendű alperes tekintetében a jogerős közbenső ítéletet részben hatályon kívül helyezte, az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét részben megváltoztatta, és megállapította, hogy a II. rendű alperes az I-III. rendű felpereseknek a 2010. május 1-jén '**B**' vasútállomáson bekövetkezett vasúti balesettel okozati összefüggésben keletkezett káraiért 70%-os kártérítési felelősséggel tartozik. Egyebekben a jogerős közbenső ítéletet hatályában fenntartotta. Közbenső ítéletének indokolásában annak vizsgálatát írta elő a másodfokú bíróságnak, hogy a baleset időpontjában az I. rendű alperesnek volt-e ráhatása az '**B**'-i vasútállomáson való áthaladás sebességének előírására, és az I. rendű alperes eleget tett-e a baleset elhárításához szükséges intézkedések megtételére vonatkozó kötelezettségének. Előírta továbbá, hogy a másodfokú bíróság foglaljon állást arról, hogy az I. rendű alperes vonatkozásában tanúsított-e az I. rendű felperes releváns felróható magatartást, és az mennyiben csökkent az I. rendű alperes kártérítési felelősségét.

A Kúria közbenső ítéletének kézbesítését követően az I. rendű alperes kiegészítette a fellebbezési ellenkérelmét. Hangsúlyozta, hogy a balesetet vizsgáló négy szakértő mindegyike egymástól függetlenül azt állapította meg, hogy az I. rendű alperes vonatkozásában a baleset elkerülése objektíve lehetetlen volt. Előadta, hogy a pályahálózat üzemeltetése a II. rendű feladata, egy adott pályaszakaszon a legnagyobb haladási sebesség meghatározására a II. rendű alperes jogosult. Az I. rendű alperes és valamennyi pályafelhasználó ezt követően megadja, hogy milyen vontatójárművel és milyen vontatvánnyal kíván az adott pályaszakaszon közlekedni. Ezen adatok alapján a ... Kft. szerkeszti meg a menetrendet. A menetrend betartása az I. rendű alperes számára kötelező, mert egyébként a pályafenntartó részére kapacitásvesztést okoz. Hivatkozott arra, hogy az I. rendű felperes több szabályt szegett meg azzal, hogy gyalogosként a vasúti pályán áthaladt és utazási szándék nélkül tartózkodott a peronon, ezért magatartása elháríthatatlan külső ok.

A Kúria közbenső ítélete folytán a megismételt másodfokú eljárásban a Fővárosi Ítéltáblának már csak az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletének a keresetet az I. rendű alperessel szemben elutasító rendelkezését kellett felülbírálnia.

A felperesek fellebbezése részben alapos.

A perben nem volt vitatott, hogy az I. rendű alperes tevékenysége fokozott veszéllyel járó tevékenység, emiatt az I. rendű alperes kártérítési felelősségét a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint kell elbírálni.

A perbeli baleset bekövetkezésekor hatályos, a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (Ptk.) 345. § (1) bekezdése szerint, aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. Mentessül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

A Ptk. 345. § (1) bekezdése értelmében az, aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységével másnak kárt okoz, két feltétel teljesülése esetén mentesülhet a kártérítési felelősség alól. Az egyik feltétel az,

hogy a kárt előidéző ok elháríthatatlan legyen, a másik pedig az, hogy az ok kívül essen a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén. Ez a két feltétel konjuktív - mindkettőnek teljesülnie kell ahhoz, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója mentesüljön a felelősség alól. Ha a két feltétel közül csak az egyik teljesül, nincs lehetőség a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytató mentesülésére.

A közbenső ítéletének indokolásában /31. pont/ a Kúria osztotta az ítéletábrának azt a jogi álláspontját, - amelyet az ítéletábra továbbra is fenntart -, hogy az I. rendű felperes vasúti peronon tartózkodását az I. rendű alperes fokozott veszéllyel járó tevékenysége körén belüli oknak kell tekinteni. A Kúria kifejtette azt is, hogy ebből a szempontból nincs jelentősége annak, hogy az I. rendű felperes utazási szándékkal vagy anélkül tartózkodott a peronon. Utalt a Kúria Pfv.III.20.053/2016/5. számú döntésében kifejtettekre is, amelyből az ítéletábra azt emeli ki, hogy nem az adott káresetnek, hanem a kár okának kell objektíve elháríthatatlannak lennie, a pályaudvaron gyalogosok és utasok megjelenésével pedig az I. rendű alperesnek számolnia kellett, ez ugyanis a vasúti közlekedéshez hozzátartozik.

Mivel a perbeli balesetet előidéző ok nem esik kívül az I. rendű alperes által folytatott fokozott veszéllyel járó tevékenység körén, az I. rendű alperes mentesüléséhez szükséges konjuktív feltételek közül az egyik nem teljesült, ezért a felperes akkor sem mentesülhet a kártérítési felelősség alól, ha a baleset oka elháríthatatlan volt. Erre figyelemmel az I. rendű alperes mentesülésének megítélése szempontjából nincs jelentősége annak, hogy a baleset akár a mozdonyvezető, akár bárki más részéről elhárítható, vagy objektíve elháríthatatlan volt-e - az I. rendű alperest a baleset elháríthatatlansága esetén is felelősség terheli a balesettel okozati összefüggésben keletkezett károkért.

Az ítéletábra a Kúria előírására tekintettel vizsgálta, hogy a baleset időpontjában az I. rendű alperesnek volt-e ráhatása az 'B'-i vasútállomáson való áthaladás sebességének előírására, és az I. rendű alperes eleget tett-e a baleset elhárításához szükséges intézkedések megtételére vonatkozó kötelezettségének.

A periratokhoz csatolt iratok alapján az ítéletábra elfogadta az I. rendű alperesnek azt az érvelését, hogy nem volt ráhatása annak meghatározására, hogy a vasúti szerelvény mekkora sebességgel közlekedhet az 'B'-i vasútállomás előtti pályaszakaszon, és haladhat át a vasútállomáson.

Az ítéletábra álláspontja szerint a veszélyes üzemi felelősség alóli eredményes mentesüléshez a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának nem elegendő azt bizonyítania, hogy a kár oka az adott helyzetben a részéről elháríthatatlan volt. Az adott helyzetben a veszélyes üzemi üzemen tartója által tanúsított magatartásnak ugyanis az üzemen tartó vétkessége szempontjából van jelentősége - az üzemen tartó az adott helyzetben általában elvárható módon járt-e el a kár megelőzése és elhárítása érdekében. A veszélyes üzemi felelősség azonban tárgyi (objektív) felelősség, amely független a károkozó vétkességétől, és akkor is terheli a károkozót, ha a kárt okozó magatartása neki nem felróható. Ezért abból, hogy a vonatvezető terhére nem volt megállapítható szabályszegés vagy cselekvési késedelem, csupán az következik, hogy a vonatvezető magatartása nem volt felróható. Ez azonban önmagában nem elegendő ahhoz, hogy az I. rendű alperes mentesüljön a kártérítési felelősség alól.

A veszélyes üzemi felelősség vonatkozásában az elháríthatatlanság azt jelenti, hogy objektíve nem létezik olyan technikai, műszaki megoldás, amellyel a kár oka elhárítható lenne. A perbeli baleset bekövetkezéséhez két ok vezetett: az egyik ok az volt, hogy az I. rendű felperes a vasútállomás

peronján, az elsodrési határon és a mozdony úrszelvényén belül tartózkodott, a másik pedig az, hogy a vonatszerelvény éppen akkor haladt át a vasútállomáson. Az I. rendű felperes peronon, az elsodrési határon belül tartózkodása objektíve elhárítható lett volna; az ítéletábla ebben a körben utal a II. rendű alperes felelősségével kapcsolatban kifejtettek. Tény az is, hogy a vonatszerelvény megállt az I. rendű felperes elütése után. Ebből alappal vonható le az a következtetés, hogy a vonatszerelvényen volt olyan műszaki berendezés, amellyel befolyásolható volt a szerelvény sebessége, ezért objektíve elhárítható lett volna, hogy a szerelvény éppen akkor érjen az elütés helyére, amikor az I. rendű felperes ott tartózkodott. Mindezekre figyelemmel az I. rendű alperes a baleset okának elháríthatatlanságára sem hivatkozhat alappal.

Az I. rendű alperes a kártérítési kötelezettségének mérséklése érdekében hivatkozott arra, hogy az I. rendű felperes felróható magatartása is közrehatott a baleset bekövetkezésében.

A Ptk. 345. § (2) bekezdése értelmében nem kell megtéríteni a kárt annyiban, amennyiben a károsult felróható magatartásából származott.

Az I. rendű felperes az 'B'-i vasútállomásra való belépésétől a baleset bekövetkezéséig csak egy, folyamatos cselekvéssort hajtott végre, ezért a felróható közrehatás szempontjából az I. rendű felperes és az I. rendű alperes viszonyában az I. rendű felperesnek ugyanazok a magatartásai vizsgálhatók, mint az I. rendű felperes és a II. rendű alperes viszonyában. Az I. rendű felperes magatartásának a baleset bekövetkezésében közreható és az I. rendű felperesnek felróható elemei, hogy az I. rendű felperes a vasútállomás rendjében megfogalmazott tilalom ellenére tartózkodott utazási szándék nélkül a III. és a IV. vágányok közötti peronon, és nem figyelt fel az állomásra behaladó szerelvény hangjelzésére. Az I. rendű felperes felróható közrehatása az I. rendű felperes és az I. rendű alperes viszonyában is kármegosztást tesz indokolttá.

Az I. rendű alperes fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatott. Ezt a körülményt a kármegosztás során az I. rendű alperes terhére kell értékelni. Az I. rendű felperes súlyos, maradandó testi fogyatékoságot és egészségromlást eredményező sérüléseinek bekövetkezése ugyanis döntő mértékben az I. rendű alperes fokozott veszéllyel járó tevékenységére vezethető vissza. Az I. rendű alperes tevékenységének fokozott veszélyessége abban áll, hogy az I. rendű alperes által üzemben tartott rendkívül nagy tömegű vonatszerelvényeket gépi meghajtású mozdonyok nagy sebességgel mozgatják. Ha az I. rendű felperest nem rendkívül nagy tömegű és jelentős sebességgel közlekedő vonatszerelvény ütötte volna el, akkor az I. rendű felperes sérülései enyhébbek, a sérülések következményei pedig kevésbé hátrányosak lettek volna.

Figyelemmel arra, hogy tevékenységének fokozott veszélyességén túl az I. rendű alperes terhére felróható magatartás nem volt megállapítható, a II. rendű alperest viszont több, súlyosan gondatlan mulasztás is terheli, az ítéletábla a II. rendű alperes felelősségével azonos súlyosságúnak ítélte meg az I. rendű alperes kártérítési felelősségét, és azonos - az I. rendű alperesre terhesebb 70-30% - arányú kármegosztás alkalmazását találta indokoltnak az I. rendű felperes és az I. rendű alperes viszonyában, mint az I. rendű felperes és a II. rendű alperes viszonyában. A Kúria iránymutatásának megfelelően az ítéletábla ugyanilyen arányú kármegosztást alkalmazott az I. rendű alperes, valamint a II. és a III. rendű felperesek viszonyában is.

Az I. és a II. rendű alperesek közösen okoztak kárt az I., II. és III. rendű felpereseknek, ezért kártérítési felelősségük a Ptk. 344. § (1) bekezdése alapján egyetemleges az I., II. és III. rendű felperesekkel szemben.

Az I., II. és III. rendű felperesek keresetében az I. rendű alperessel szemben érvényesített jog fennállása megállapítható volt, ezért a Fővárosi Ítéltábla a Pp. 213. § (3) bekezdésének alkalmazásával az I., II. és III. rendű felperesek, illetve az I. rendű alperes viszonyában is közbenső ítéletet hozott, amellyel az elsőfokú bíróság rész- és közbenső ítéletét részben megváltoztatta, és megállapította, hogy az I. rendű alperes a II. rendű alperessel egyetemlegesen köteles megtéríteni a 2010. május 1. napján 'B' vasútállomáson bekövetkezett vasúti balesettel okozati összefüggésben az I., a II. és a III. rendű felpereseket ért károk 70%-át.

Az elsőfokú bíróság keresetet elutasító döntésének megváltoztatása folytán az I. rendű alperes részben sem tekinthető pernyertesnek az I., II. és III. rendű felperesekkel szemben, ezért az I., II. és III. rendű felperesek nem kötelezhetők perköltség megfizetésére az I. rendű alperes javára. Erre figyelemmel az ítéltábla mellőzte az I., II. és III. rendű felpereseket az I. rendű alperes javára perköltség fizetésére kötelező ítéleti rendelkezést, amely azt is eredményezte, hogy a beavatkozó fellebbezése nem vezetett eredményre.

A felperesek fellebbezése az I. rendű alperessel szemben nagyobb részben eredményes volt, ezért az ítéltábla a Pp. 81. § (1) bekezdése alapján kötelezte az I. rendű alperest másodfokú perköltség megfizetésére. A beavatkozó perköltség fizetésére kötelezését a Pp. 83. § (1) bekezdése alapján mellőzte, mert a beavatkozó fellebbezése az I., II. és III. rendű felpereseknek többletköltséget nem okozott.

Budapest, 2018. július 5.

Világhyiné dr. Böcskei Terézia s.k.
a tanács elnöke

dr. Lente Sándor s.k.
s.k.
előadó bíró

dr. Csóka István
bíró