

Fővárosi Ítéltábla
9.Pf.20.413/2020/8.

A Fővárosi Ítéltábla a dr. Irinkov D. Mihály ügyvéd (jogi képviselő címe 1.) által képviselt **felperes neve** (felperes címe) felperesnek a **alperesi kamarai jogtanácsos neve** kamarai jogtanácsos által képviselt **Pest Megyei Kormányhivatal** (1052 Budapest, Városház u. 7.) alperes ellen **kártérítés** iránt indult perében Fővárosi Törvényszék 2020. február 13. napján meghozott 28.P.24.997/2014/86. számú ítélete ellen az alperes 87. sorszámon előterjesztett fellebbezése folytán - tárgyaláson kívül - meghozta a következő

í t é l e t e t :

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatja, és a keresetet elutasítja. Az alperest mentesíti a perköltség megfizetésének kötelezettsége alól, az államot illeték viselésére kötelező rendelkezést pedig mellőzi.

Kötelezi a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek 315.000 (háromszáztizenötezer) forint együttes első- és másodfokú perköltséget és az államnak külön felhívásra 243.350 (kétszáznegyvenháromezer-háromszázötven) forint kereseti és 324.467 (háromszázhuszonnégyezer-négyszázhatvanhét) forint fellebbezési illetéket.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

- [1] A felperes módosított keresetében kérte, hogy a bíróság kötelezze az alperest 12.346,55 EUR és ennek 2013. december 12. napjától a kifizetésig számított késedelmi kamata, valamint 1.025 EUR könyvelési díjból, 256,41 EUR szakértői díjból, 205,12 EUR fordítói díjból, 67.281 forint fordítói díjból, illetve 3.800 EUR ügyvédi munkadíjból álló perköltség megfizetésére közigazgatási jogkörben okozott kár megtérítése jogcímén.
- [2] Előadta, hogy kára abból eredt, hogy az alperes jogellenesen és szükségtelenül foglalta le a tulajdonában álló gépjárművet és vontatmányt, és miután azzal több mint 3 hónapig nem tudott üzletszerű fuvarozási tevékenységét végezni, elmaradt haszna keletkezett, amelynek összegét a lefoglalást megelőző és azt követő időszak bevételeire és költségeire figyelemmel állapította meg.
- [3] Az alperes érdemi ellenkérelmében a kereset elutasítását kérte.
- [4] Álláspontja szerint a lefoglalás indokolt volt, legfeljebb az erről hozott határozatában indokolási kötelezettségének nem tett eleget. Vitatta a lefoglalás és az állított kár közötti okozati összefüggést, illetve a kereset összecszerűségét is. Hangsúlyozta, hogy a felperes több fuvarozójárművel

rendelkezett, így csak abban az esetben tarthatna igényt elmaradt haszon címén kártérítésre, ha bizonyítaná, hogy az összes többi járműve ebben az időben használatban volt, ugyanis ha egy vagy több jármű is állt fuvar hiányában a lefoglalás ideje alatt, akkor nem lett volna szükség a lefoglalt járműre, tehát annak hiánya semmilyen jövedelemkiesést nem okozott.

- [5] A Fővárosi Törvényszék az ügyben 34.P.24.997/2015. számon közbenső ítéletet hozott, amelyben megállapította az alperes kártérítési felelősségét a felperest 2013. október 27. és 2014. január 29. között azzal összefüggésben ért károkért, hogy az alperes a 14/9455-3/2013. számú határozatával elrendelte a ... forgalmi rendszámú Volvo gyártmányú tehergépjármű és a ... forgalmi rendszámú vontatmány, a gépjármű forgalmi engedélyei és az indítókulcs lefoglalását.
- [6] A Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.014/2016/5. számú végzésével az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét hatályon kívül helyezte, és az elsőfokú bíróságot a per újabb tárgyalására és újabb határozat hozatalára utasította.
- [7] Az ítéltábla azt állapította meg, hogy bár a felperesi gépjárművel megvalósított hulladékszállítás az 1013/2006/EK rendelet 2. cikk 35. pontja szerint illegális szállításnak minősült, mert azt valamennyi illetékes hatóságnak nem jelentették be, ugyanakkor alaptalanul hivatkozott arra az alperes, hogy emiatt a rakomány mellett a járműszerelvénnyel lefoglalása is indokolt volt. Az alperes a járművet a hulladékgazdálkodásról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (Ht.) 85. § (1) bekezdése alapján foglalta le, a lefoglalás törvényben meghatározott feltételei azonban nem álltak fenn, a szállítmány kísérő okmányainak hiányosságai ugyanis magának a szállítóeszköznek a lefoglalását nem indokolták, a járműszerelvényre pedig az eljárás során tárgyi bizonyítási eszközként sem volt szükség. A csatolt fényképfelvételek szerint a rakományt hordókból, raklapon szállították, így nem lett volna akadálya annak, hogy az alperes csupán a szállítmány lefoglalásáról rendelkezzen. A felelősség alól nem menthette ki magát a lefoglalt rakomány tárolására alkalmas helyiség hiányára való hivatkozással, hiszen ez a saját eljárása körében merült fel. Így az alperes magatartása a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (Ptk.) 339. § (1) bekezdése és 349. § (1) bekezdése szerint jogellenes és felróható volt. A felperes a lefoglalással szemben a rendelkezésére álló jogorvoslatot, a bírósági felülvizsgálatot igénybe vette, ez azonban a Ptk. alkalmazásában nem minősült rendes jogorvoslatnak, viszont rendes jogorvoslattal a kár nem is volt elhárítható. Kiemelték azonban, hogy kártérítési kötelezettség megállapítása csak kár felmerülése esetén lehetséges, amelyet a perben a felperesnek kell bizonyítania. Az elmaradt haszon meghatározása során a felperesnek nem az alperes határozatát megelőző bevételeiből és kiadásából kell kiindulnia, hanem azt kell bizonyítania, hogy a lefoglalás ideje alatt volt olyan megrendelés, amelyet a rendelkezésre álló gépjármű állományával nem tudott ellátni, és emiatt bevételtől esett el. Az új eljárásban az elsőfokú bíróságnak tehát elsődlegesen fel kell hívnia felperest, adja elő, hogy a lefoglalás ideje alatt milyen megrendelések voltak, azokat milyen okból kifolyólag nem tudta teljesíteni, és ebből eredően mekkora kára keletkezett. Az alperes erre előadott ellenkérelmét követően lehet felhívni a felperest a bizonyítékai, bizonyítási indítványai előterjesztésére. Amennyiben a felperes idegen nyelvű okirati bizonyítékokat kíván csatolni, ahhoz a fordítást is mellékelnie kell.
- [8] A megismételt eljárás eredményeképpen a Fővárosi Törvényszék ítéletével kötelezte az alperest, hogy fizessen meg a felperesnek 12.346,55 EUR-t és ez után 2013. december 12. napjától a kifizetés napjáig számított, a késedelemmel érintett naptári félévet megelőző utolsó napon az Európai Központi Bank által jegyzett alapkamattal egyező mértékű kamatot, továbbá 4.561,53 EUR és 67.281 forint perköltséget. Megállapította, hogy a peres eljárás 178.000 forintos illetékét az állam viseli.
- [9] Az alperes a Ptk. 339. § (1) bekezdése és 349. § (1) bekezdése szerinti felelősségét vizsgálva megállapította, hogy a felperes azzal, hogy az alperes lefoglalást elrendelő határozatának felülvizsgálata iránt kérelmet terjesztett elő a bírósághoz, igénybe vette a rendelkezésére álló rendes

jogorvoslati lehetőséget. A Ht. 85. § (1) bekezdése, valamint a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) 50/A. §-a egyértelműen meghatározzák a lefoglalható dolgok körét. Az alperes lefoglalást elrendelő végzéséből nem állapítható meg olyan tényállási elem, amelynek tisztázásához a lefoglalással érintett vontató és utánfutó, valamint a forgalmi engedélyek és az indítókulcs mint tárgyi bizonyítási eszközök szükségesek lettek volna. Ilyen indokra az eljárás során egyébként az alperes nem is hivatkozott. Egyértelműen kijelenthető, hogy annak eldöntéséhez, hogy az alperes által szállított rakomány milyen hulladéknak minősül, nem szükséges a járműszerelvény lefoglalása. Mindemellett az alperes a határozatában nem tett eleget a Ket. 72. §-ában foglalt indokolási kötelezettségének, ahogy azt a közigazgatási ügyben eljáró bíróság is megállapította, így az alperes határozatából a lefoglalás alkalmazásának érdemi feltétele nem volt megállapítható. Mindezek alapján az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a járműszerelvény, a forgalmi engedélyek és az indítókulcs lefoglalásakor az alperes jogszabályt sértett, és nem csupán jogszabályellenes, hanem feltűnően okszerűtlen mérlegelésen alapuló döntést hozott, ami megalapozza a kártérítési felelősségét.

[10] Az okozati összefüggés és az összepszerűség körében rámutatott arra, hogy a fuvarozással foglalkozó felperes a járműszerelvényt folyamatosan használta, abból nemcsak bevétele, hanem nyeresége is keletkezett, tehát az alperes azzal, hogy 2013. október 27-én jogszerűtlenül foglalta le a járműszerelvényt, és a lefoglalást 2014. január 29-ig fenntartotta, a felperesnek bevételkiesésből eredő kárt okozott. A megkeresett bulgáriai Vratsai Városi Bíróság által kirendelt N. K., igazságügyi könyvszakértő szakvéleménye alapján az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a felperesnek a perbeli járműszerelvény lefoglalásából eredően a lefoglalás 3 hónapja alatt 12.346,55 EUR elmaradt haszna keletkezett. A szakvélemény rögzíti a felperes kárának összegét, továbbá azt is, hogy a perbeli időszakban a cég összes többi tehergépjárműve normális kihasználtsági szint szerint végzett szállítást, egyetlen tehergépjárműnek sincs rendkívüli kiesése. Az alperes vitatta a szakvélemény felhasználhatóságát, mert ahhoz a felperestől származó információkat is igénybe vett a szakértő, azonban nem állapítható meg, hogy pontosan milyen iratokat szerzett be, illetve a közvetlenség is sérült. Ugyanakkor az elsőfokú bíróság az 1206/2001/EK rendeletben foglalt lehetőségnél fogva megkeresett bíróság útján járt el, a 10. cikk (2) bekezdése szerint pedig a megkeresett bíróság a saját tagállamának joga szerint teljesíti a kérelmet. Az alperes nem terjesztett elő olyan kifogást, amelyben megjelölte volna, hogy mely bolgár jogszabályoknak nem felel meg a szakvélemény. Az alperesnek a 11. cikk alapján módjában állt volna akár a magyar, akár a bolgár bíróságnál jelezni, hogy részt kíván venni a szakértő meghallgatásán, ezen saját döntése eredményeképpen nem vett részt, így utóbb erre a körülményre nem hivatkozhat. Alaptalanul kifogásolta azt is, hogy sérült a közvetlenség elve. Mindezek alapján az elsőfokú bíróság nem találta aggályosnak a szakvéleményt, az abban foglaltakat elfogadta, így a szakvéleménnyel egyező összegben meghatározott kár megfizetésére kötelezte az alperest, és ezután a Ptk. 301. § (1) bekezdése szerint határozta meg a késedelmi kamatot akként, hogy az EUR összegre tekintettel az Európai Központi Bank által jegyzett alapkamatot vette figyelembe kamatmértékként. Megjegyezte, hogy a felperes kára, illetve perköltségének jelentős része ugyan nem EUR-ban, hanem levában merült fel, azonban a marasztalást EUR-ban kérte, az alperes ezzel kapcsolatos kifogást nem emelt, a leva árfolyamának EUR-hoz kötöttségére tekintettel pedig nincs is jelentősége a marasztalás pénznemének.

[11] Az ítélet ellen az alperes terjesztett elő fellebbezést, amelyben elsődlegesen az elsőfokú ítélet megváltoztatását és a kereset teljes elutasítását, másodlagosan pedig az elsőfokú ítélet hatályon kívül helyezését és a Fővárosi Törvényszék új határozat hozatalára utasítását kérte.

[12] Elsődlegesen előadta, hogy a megismételt eljárás során a felperes nem tett eleget a Fővárosi Ítéltábla hatályon kívül helyező végzésében foglaltaknak, miután elmaradt megrendeléseket nem tudott bemutatni, és a kár összegének megállapítását továbbra is a korábbi nyilvántartások adatainak figyelembevételével kívánta bizonyítani. Másodlagosan arra hivatkozott, hogy az elsőfokú eljárás

során nem az nyert bizonyítást, hogy a felperesnek a lefoglalással okozati összefüggésben kára keletkezett, hanem épp ennek az ellenkezője, miután a felperes rendelkezésére álló gépjárműállomány nagysága okán a lefoglalás ideje alatt volt szabad kapacitása, így megrendeléseit elláthatta, és erre tekintettel bevételtől nem esett el. A megismételt eljárás során a felperes előadta, hogy a fuvarok értékesítése ún. fuvartőzsdén történik, ezért nem tud konkrét elmaradt rendeléseket bemutatni, miután a kára éppen abból eredt, hogy a lefoglalt járművel a fuvartőzsdén nem tudott fuvarra jelentkezni. Erre tekintettel az alperes indítványozta, hogy a felperes mutassa be a már teljesített megrendeléseken keresztül a fuvartőzsde működését, és annak igazolására, hogy kizárólag így értékesít, mutassa be, hogy a lefoglaláskori konkrét fuvar is ilyen tőzsdei megbízás eredménye, igazolja, hogy valamennyi (24 darab) fuvarszköze dolgozott a foglalással érintett időszakban, így a lefoglalt gépjárművet ezek egyikével sem tudta pótolni. A felperes ezt követően csatolta a lefoglalt gépjármű fuvartőzsde igénybevételére jogosító regisztrációját, azonban annak működését a perben nem mutatta be, és azt sem igazolta, hogy kizárólag ezen a fórumon szerzi be a megrendeléseket. Ennek hiányában nem fogadható el azon hivatkozása, hogy a konkrét megrendelések bemutatására a tőzsdei működés miatt nincs lehetősége. Az alperes teljeskörűen átvizsgálta a felperes által csatolt adatállományt. Ennek eredményeképpen tételesen kimutatta, hogy a lefoglalással érintett időszakban a felperesnek a lefoglalt gépjárművön túl volt szabad kapacitása, amellyel dolgozhatott volna, így a bevételcsökkenés elkerülhető lett volna, tehát kárenyhítési kötelezettség okán az alperestől nem követelhet kártérítést. A felperes alperesi kimutatásra tett nyilatkozata megalapozatlan és ellentmondásos. A leállásokat nem cáfolta, azok okaként javítási munkák elvégzését, karácsonyi, szilveszteri időszak miatti leállást, illetve szabadságolásokat jelölt meg, állításainak alátámasztására pedig fenntartotta a szakértő kirendelésére irányuló bizonyítási indítványát. Az alperes ezt ellenezte, tekintettel arra, hogy a javításokat és a szabadságolásokat bizonylatokkal elegendő igazolni, amelyek vizsgálata különleges szakértelmet nem igényel. Minderre tekintettel fenntartotta azon álláspontját, hogy a felperes nem a kizárólagos fuvartőzsdei működés miatt nem tudott konkrét elmaradt megrendeléseket igazolni, hanem azért, mert a gépjárműállomány nagysága okán ilyenek nem voltak. Harmadlagosan arra hivatkozott, hogy a beszerzett szakértői vélemény teljességgel alkalmatlan a kereset alátámasztására, és azt az elsőfokú bíróságnak figyelmen kívül kellett hagynia. A szakvélemény annak ellenére nem tartalmaz hitelt érdemlő információt a leállással érintett időszakok tekintetében, hogy a kirendelő végzés 11. pontja kifejezetten a szakértő feladatává tette a leállások okának alátámasztását, bár a kérdésfeltevés sem volt megfelelő. A szakértő válasza mindössze annyit tartalmaz, hogy némely gépjármű javításához alkatrész számla van csatolva, a cég saját javítóműhellyel és szerelőkkel rendelkezik, a dolgozók végzik a szükséges javításokat, és egyetlen gépjárműnek sem volt rendkívüli kiesése. Ebből nem állapítható meg, hogy mely gépjármű javítását igazolja számla, melyet javítottak és mikor a saját műhelyben, az alkatrészek beszerzését szintén nem támasztja alá bizonylat, a szabadságolásokról még csak szó sincs, vagyis lényegében valamennyi felperesi állítás bizonyítatlan, ezeket az érdemi döntéshozatal során figyelmen kívül kellett volna hagyni, és a kimutatott kárenyhítési kötelezettségre tekintettel a keresetet teljes egészében el kellett volna utasítani. A döntés alapjául szolgáló szakértői vélemény egyébként a számadatok tekintetében is ellentmondásos, ahogy azt az alperes korábban már kifogásolta. Egyébként a szakértői véleményt illetően téves az elsőfokú bíróság 1206/2001/EK rendeletet érintő azon hivatkozása, hogy a megkeresett bíróság által beszerzett szakértői vélemény vitatására jelen perben már nincs lehetőség. Ezen rendelet a bizonyításfelvétel megkönnyítését szolgálja, arra a 4. cikk szerint a megkeresett bíróság tagállamában és annak joga szerint kerül sor, ez azonban nem jelenti egyúttal azt is, hogy a felvett bizonyítékot ne értékelhetné szabadon azon tagállam bírósága, amelynek joghatósága alatt a peres eljárás folyik.

[13]

Az alperes előadta, hogy az elsőfokú bíróság ítéletének megváltoztatása és a kereset elutasítása mellett valamennyi költség megfizetésére is a felperes kötelezését kéri, külön vitatja az 1.025 EUR könyvelési költség megalapozottságát. A felperes Bulgáriában bejegyzett gazdasági társaság,

könyvviteli kötelezettségének a kettős könyvvitel szabályai szerint köteles eleget tenni. A peres eljárástól függetlenül is rendelkeznie kellett a perrel érintett időszakban is számviteli nyilvántartással, így a peres eljárás okán többletterhe nem merülhetett fel. A számviteli nyilvántartás adatainak csatolása nem indokol ilyen jellegű többletköltséget.

- [14] A felperes fellebbezési ellenkérelmében az alperes fellebbezésének elutasítását és az alperes perköltségben történő marasztalását kérte.
- [15] Kiemelte, hogy az alperes nem vitatta, hogy magatartása jogellenes és felróható volt, a kár és a jogellenes magatartás közötti okozati összefüggés sem vált kétségessé az eljárás során. Előadta, hogy a kár összegének kimutatására kizárólag a szakértő által is alkalmazott módszerrel kerülhetett sor. A perben világos és nyilvánvaló volt - különösen az alperes számára, aki jogi apparátussal működő, országos hatáskörrel rendelkező közigazgatási szerv -, hogy hogyan működik a fuvarozási iparág, hogyan kerülnek kapcsolatba fuvarozók az egyes fuvarfeladatokkal és a konkrét megrendelőkkel. Az egyes fuvarozók, a felperes is, a expedíós cégek által a fuvartőzsdén közzétett fuvarfeladatokat kötik le szabad kapacitásuk alapján. A fuvartőzsdén a speditőr cég konkrét fuvarfeladatot hirdet meg egy internetes felületen, amely felületről a fuvarfeladat letölthető, így keletkezik a megbízás. Az eljárás során több évre visszamenőleg igazolta a fuvartőzsdéi regisztrációt. Tehát ezen speciális szolgáltatás kapcsán nem lehet elmaradt megrendelésekről beszélni, és ezt az alperes is pontosan tudja, hiszen rendszeresen ellenőriz fuvarozó vállalatokat. Így az elmaradt megrendelések kimutatására nem volt lehetőség, ilyen formán az elsőfokú bíróság helyesen járt el, amikor a lefoglalást megelőző és az azt követő időszak alapulvételével rendelt el szakértői bizonyítást a kár kimutatására. Tévesen és félrevezető módon állítja az alperes, hogy a lefoglalás ideje alatt a felperesnek lett volna szabad kapacitása. A kirendelt szakértő a kérdéses időszakban az egyes gépjárművek üzemelését, illetőleg azok javítás vagy egyéb okok miatt történt leállását kimutatta, és nyilvánvalóvá tette, hogy a társaság a kérdéses időszakban nem rendelkezett szabad kapacitással, mivel a lefoglalást megelőzően, illetve azt követően valamennyi járműve az indokolt javítási és egyéb, észszerű állásidőt is figyelembe véve teljes kapacitással üzemelt. Az alperes által a DVD mellékletek analitikájával kimutatott szabad kapacitás nem valós, és a szakvélemény teljes mértékben cáfolja. Az elsőfokú bíróság jogszerűen rendelte ki a szakértőt, aki Bulgáriában a bolgár iratokból tudta szakvéleményét elkészíteni, és nem engedett utat az alperes azon indítványainak, hogy a felperes az elvégzett javítási munkálatokat, szabadságolásokat iratok csatolásával igazolja, és így az eljárás elhúzódjon. Ezen okiratok vizsgálatára szolgál a szakértői bizonyítás. A szakértő sok napon keresztül tanulmányozta a társaság működését, iratait, könyvelését, a javítások kimutatásait és a szabadságolás dokumentumait is. Elegendőnek tartotta a rendelkezésére bocsátott bizonylatokat, a szakvélemény aggálytalan, és minden kétséget kizáróan kimutatja a keletkezett kárt.
- [16] Az alperes perköltség megváltoztatására irányuló kérelme szintén nem alapos, miután olyan iratok és kimutatások csatolását kérte az eljárás során, melyek a szakértői vizsgálat tárgyát képezték, a számlák és bizonylatok kigyűjtése több évre visszamenőleg jelentős többletmunkát igényelt a felperesi könyvelőirodától, amely a kirendelésre kerülő szakértő miatt egyébként is indokolatlan volt.
- [17] Az alperes fellebbezése megalapozott.
- [18] Az elsőfokú bíróság a felperes keresetének helyt adott, az alperes pedig annak elutasítása iránt fellebbezett, így az elsőfokú ítéletnek nem volt a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (Pp.) 228. § (4) bekezdése szerint jogerőre emelkedett rendelkezése.
- [19] A felperes keresetében közigazgatási jogkörben okozott kár megtérítését kérte, ennek feltételei

fenntartását az elsőfokú bíróság a Ptk. 339. § (1) bekezdése és 349. § (1) bekezdése alapján vizsgálta. Megállapította, hogy az alperes sérelmezett intézkedése, azaz a felperes tulajdonában álló és fuvarozási vállalkozásához használt járműszerelvény lefoglalása és annak 2013. október 27. és 2014. január 29. közötti fenntartása jogszerűtlen volt, az feltűnően okszerűtlen mérlegelésen alapult, így az alperes magatartása jogellenesnek és felróhatónak minősül, ezen felül a felperes a rendelkezésre álló rendes jogorvoslatot is kimerítette. A kárkötelem ezen, elsőfokú bíróság által megállapított elemeit az alperes a fellebbezésében nem kifogásolta, így ezeket a Fővárosi Ítélet tábla nem vizsgálta.

- [20] Az alperes fellebbezésében helytállóan mutatott rá arra, hogy a Fővárosi Ítélet tábla hatályon kívül helyező végzésében a lefoglalás ideje alatt érkezett, de nem teljesített megrendelések igazolását írta elő. A Fővárosi Ítélet tábla végzéséig a perben nem merült fel az a kérdés, hogy a felperes milyen módon szerzi be a megrendeléseit, és erre tekintettel konkrét elmaradt megrendeléseket tud-e igazolni, vagy sem, miután a kárának összegszerűségét a keresetben a saját korábban elért nyereségéből számította ki. Az ezt követően előadottakra tekintettel az elsőfokú bírósághoz hasonlóan jelen eljárásban a Fővárosi Ítélet tábla is el tudta fogadni a rendelkezésre álló adatok alapján, hogy a felperes a fuvarközde használatából kifolyólag ilyen nem tud a perben igazolni, lévén, hogy online ajánlatok elfogadásával gyakorlatilag azonnal létrejövő fuvarozási szerződéseket köt a speditőr cégek által fenntartott internetes felületen keresztül. A 77. sorszámú szakvélemény a 2. kérdés kapcsán rögzíti, hogy a felperesnek állandó szerződése rendszeres szállításra nincs, minden szállítás „véletlenszerű”, azaz eseti, amelyeket a Speditor NET online börzén keresztül szerez be. Megállapította, hogy 2013. és 2014. évre a felperes ezen alkalmazásra előfizetett. Az ítélet tábla álláspontja szerint a 2. számú kérdésre adott szakértői válasz elfogadható, tekintettel arra, hogy a cég iratainak áttekintése alapján az egyértelmű kérdésre egyértelmű, határozott és a bírósági döntéshez szükséges részletezettségű információt adott. Ebből megállapítható, hogy a felperes a kárát valóban nem képes a Fővárosi Ítélet tábla által korábban előírt módon igazolni. Ezért a Fővárosi Ítélet tábla végzésének előírását a rendelkezésre álló adatok alapján lehetetlen teljesíteni, ez azonban önmagában még nem eredményezheti azt, hogy a felperes más módon a kárát ne bizonyíthatná.
- [21] A felperes, illetve a szakértő által alkalmazott, lényegében hasonló módszer a felperes kárának mint elmaradt haszonnak a Ptk. 359. §-ában előírt pontosságú becslésére alkalmas lehet, azaz a felperes perbeli gépjárművének korábbi időszakban elért átlagos nyereségét, vagy az időszakot megelőző és követő 12 hónap céges átlagos nyereségét alapul véve is lehetséges a kár kalkulációja, természetesen minden esetben figyelembe véve az autó állásából eredően megtakarított költségeket is.
- [22] Ugyanakkor ennek vizsgálatát megelőzően lényeges az alperes azon, elsőfokú eljárásban is részletesen előadott és a fellebbezésben fenntartott vitatásának vizsgálata, mely szerint a felperes a járműszerelvény lefoglalásából eredően nyereségtől nem esett el, miután a rendelkezésre álló gépjárműállomány nagysága folytán a lefoglalás ideje alatt folyamatosan volt szabad kapacitása, tehát az esetlegesen elérhető további megrendeléseket teljesíteni tudta volna. Az alperes előadta, hogy a felperes, nem vitásan, egyszerre több fuvarszöveggel rendelkezett, így elvárható magatartás, hogy az egyik lefoglalása esetén igénybe vegye a rendelkezésre álló szabad kapacitását, azaz a többi fuvarszöveget, és ezekkel vállalon megbízást. Gyakorlatilag azt adta elő, hogy ha a felperesnek a lefoglalás időszakában volt olyan járműve, amely fuvarmegbízást nem teljesített, és a felperes nem tud olyan okot igazolni, amely a gépjármű leállítását indokolja, akkor ezen gépjármű olyan szabad kapacitást jelentett, amellyel a felperesnek lehetősége lett volna további fuvarokat elvállalni a perbeli gépjármű hiányában is. Csak akkor állapítható meg, hogy a lefoglalásból eredően a felperest kár érte, ha a felperesnek nem volt olyan gépjárműve, amellyel szabadon fuvar vállalt volna

ebben az időszakban, mert ebben az esetben valószínűsíthető, hogy valóban ki tudta volna használni a lefoglalt gépjármű kapacitását is. Bár az alperes fellebbezésében több alkalommal kárenyhítési kötelezettségként hivatkozik a fenti körülményre, azaz arra, hogy a felperesnek valamennyi gépjárművét üzemeltetnie kellett a kár megállapíthatóságához, ezzel valójában - ahogyan azt a fellebbezésének 2. oldalának 3. bekezdésében kifejti - a jogellenes magatartás és az állított kár közötti okozati összefüggés hiányát állítja.

- [23] Az alperes ezen álláspontját alátámasztandó számos, konkrét kérdést tett fel a szakértőnek címezve a 40. sorszámú beadványában, majd a 42. sorszámú jegyzőkönyvben az elsőfokon eljáró bíró - helyesen - akként tájékoztatta a feleket, hogy ezen kérdésekre nem a szakértőnek, hanem a felperesnek kell választ adni, és fel is hívta annak igazolására, hogy a lefoglalt gépjárművel azonos kapacitású fuvareszközei a lefoglalás ideje alatt használatban voltak-e. A felperes ezzel kapcsolatban az 50. sorszámú beadványában nyilatkozott, illetve elektronikus adathordozón 51-57. sorszámon csatolta valamennyi, a lefoglalás időszakában, illetve azt megelőzően és követően használatában lévő fuvareszköz által végzett fuvarozás adatait, konkrétan az ezen fuvareszközök által végzett fuvarozásokhoz kapcsolódó nemzetközi fuvarleveleket, azaz CMR-eket, néhány alkalommal belföldi fuvarlevelet, illetve az adott fuvarozáshoz kapcsolódó számlát is. Összesítő táblázatot készített a gépjárművek kihasználtságáról gépjárművenként, ez azonban az alperes által kifogásolt okozati összefüggés ellenőrzésére nem alkalmas, miután ebben a felperes csak azt gyűjtötte ki, hogy egy adott rendszámú jármű egy adott hónapban hány fuvarozási tevékenységet látott el, az azonban, hogy ez pontosan hány napot vett igénybe, azaz lefedi-e az adott hónapot avagy sem, ebből nem derül ki. Az adathordozón található iratok alapján az alperes 61. sorszám alatt kimutatást készített, és arra a következtetésre jutott, hogy a lefoglalás teljes időtartama alatt egy vagy több gépjármű esetében olyan hosszabb állásidőt lehet kimutatni, amely igazolja, hogy a felperes szabad kapacitással rendelkezett. A felperes az alperes adataira 64. sorszám alatt terjesztett elő észrevételt, amelyben az alperesi 61. sorszámú beadványhoz csatolt táblázat sorait követi végig a 27-128. pontig, majd az alperes ezeket részben figyelembe véve 67. sorszám alatt reagált a felperes által előadottakra.
- [24] Az adatokból azt lehet megállapítani, hogy valamennyi jármű hosszabb ideig, két-három hétig állt a karácsonyi, szilveszteri időszak alatt 2013-2014-ben. Az ünnepeket mint a leállás okát az alperes el is fogadta, pusztán jelezte, hogy ebben az esetben ezt a kárösszegezésének meghatározása során figyelembe kell venni, ezért az ítélet táblája is akként értékelte, hogy a karácsonyi, szilveszteri időszak alatt a leállások indokoltak, és ezt - a számítási módszertől függő módon - megfelelően figyelembe lehet venni a kárösszegezésének meghatározása során.
- [25] Ezt meghaladóan a felperes több ponton hivatkozott arra, hogy az alperes táblázatával ellentétben az adott időszakra a fuvarlevél megtalálható, tehát nem valós az alperes kimutatása az állásidőről. Ezt az alperes a 67. sorszám alatti beadványban vitatta, és arra hívta fel a felperest, hogy ebben az esetben csatolja az ezt igazoló iratait. A felperes több alkalommal hivatkozott arra, hogy a járműszerelvénnyel javítás miatt állt. Az alperes ennek lehetőségét ugyan elfogadta, azonban előadta, hogy álláspontja szerint ennek indokoltságát és időtartamát a felperesnek kell igazolnia, továbbá a felperes egy-két esetben azt is állította, hogy a járműszerelvénnyel várakozott. Mindezen körülményeket, tehát azt, hogy a gépjármű az alperes által megjelölt időszakokban ténylegesen fuvarozott, vagy hogy azért nem fuvarozott, mert arra más telephelyen történő várakozás, vagy javítás miatt nem lett volna képes, az alperes kifogására a Pp. 164. § (1) bekezdésének megfelelően a felperesnek kellett bizonyítania, amelyről gyakorlatilag a bíróság a 42. sorszámú jegyzőkönyvben tájékoztatta is. A felperes ezen tényeket kizárólag szakértő útján kívánta igazolni, holott az alperes helytállóan hivatkozott arra a per során, hogy ezek bizonyítottságának vizsgálata nem szakkérdés,

miután a javítás, a várakozási idő, illetve a tényleges fuvarozások időtartamát igazoló okiratok összevetése, bár időigényes lehet, de különös szakértelmet nem igényel. Ezzel együtt egyéb szakértői feladat elvégzése mellett ezt végülis a szakértő is megtehetette volna, azonban a szakvéleményből az nem derül ki, hogy ezt megtette-e, lévén, hogy az ezzel kapcsolatos szakértői megállapítás nem elég informatív. Az elsőfokú bíróság a kirendelő végzésben a 10. számú kérdésben arra keresett választ, hogy meg lehet-e állapítani, hogy a felperes összes gépjárműve végzett-e szállításokat a lefoglalás ideje alatt, a 11. számú kérdéssel pedig arra, hogy amennyiben több gépjármű nem végzett állandó szállítást, mi volt ennek az oka, szabadságolás vagy javítás, karbantartás, és a felperes tudja-e bizonyítani okiratokkal a szervizben töltött időt, illetve fizetési nyilvántartásokkal a szabadságolást. A szakértő ezen két kérdésre mindössze annyit válaszolt, hogy a bemutatott fuvarlevelek alapján a lefoglalás időtartama alatt a cég összes többi tehergépjárműve szállítást végzett normális kihasználtsági szint szerint, illetve szerepel benne, hogy amennyiben az állás oka szabadságolás, akkor ezt havi fizetés-kimutatással lehet igazolni, a javítás kapcsán pedig némely gépjármű javításához alkatrész-számla van csatolva, egyébként a cég saját javítóműhellyel és szerelővel rendelkezik, és nincs egyetlen tehergépjárműnek sem rendkívüli kiesése. A szakvélemény ezen megállapításai önmagukban ugyanakkor nem alkalmasak az alperes védekezésben előadottak cáfolására és ezáltal az okozati összefüggés bizonyítására, miután jelen perben nem az volt a kérdés, hogy a gépjárműveknek volt-e valamilyen nem igazolható rendkívüli kiesése, hanem az, hogy volt-e olyan gépjármű - akár egy, akár több -, amely a lefoglalás időtartama, vagy annak egy része alatt szabad kapacitással rendelkezett, azaz fuvarfeladatot nem végzett anélkül, hogy azt valamilyen rendkívüli, vagy akár megszokott esemény, javítás, szabadságolás, várakozás igazolta volna. Mindebből az következik, hogy a felek közötti azon vitára, mely szerint bizonyos, alperes által megjelölt időszakokban az alperes szerint nem, a felperes szerint viszont végeztek a gépjárművek fuvarozást, a szakvélemény egyáltalán semmilyen választ nem tartalmaz, csak általánosságban rögzíti, hogy normál kihasználtsági szint szerint végeztek fuvarozást a gépjárművek. Azonban nem definiálható, hogy ez mit jelent; a szabadságolás és a javítás kapcsán pedig megint csak nem derül ki, hogy ezek ténylegesen mennyi időt vettek igénybe, és ténylegesen milyen okiratokkal vannak igazolva. Pusztán egy általános megfigyelést rögzített a szakértő azzal is, hogy a rendkívüli kiesés nem állt fenn, ugyanakkor ez sem tudható, hogy ezen a kifejezésen pontosan mit értett. Tehát az elsőfokú bírósággal ellentétben a Fővárosi Ítéltábla arra a következtetésre jutott, hogy az alperes által vitatott okozati összefüggés fennállásának bizonyítására, azaz annak igazolására, hogy a felperesnek további szabad kapacitás hiányában lehetősége lett volna a lefoglalt gépjárművet is teljes egészében kihasználni, a szakvélemény nem alkalmas. Ennek ellenére a felperes ezt a szakvéleményt elfogadta, és kérte, hogy a bíróság ezt tegye ítélezése alapjául.

- [26] Ebből kifolyólag a Fővárosi Ítéltábla arra a következtetésre jutott, hogy a felperes az általa állított javítási időtartamokat nem tudta a perben bizonyítani, hiszen ennek igazolására a fentiek szerint alkalmatlan szakvéleményen kívül egyéb okirat nem áll rendelkezésre. Tehát azokat a gépjárműveket, amelyek kapcsán a felperes arra hivatkozott, hogy azok javítás miatt álltak, igazolt indok hiányában szabad, felhasználható gépjárműnek kell tekinteni az állított javítással érintett időszakokra az okozati összefüggés vizsgálata során.
- [27] Bár az alperes előadása szerint a felperes szabadságolásokra is hivatkozott, valójában csak a sofőrök rendes pihenőidejéről van szó, amely a felperes saját előadása szerint is legfeljebb 1-2 napot érintett egyszerre. Azt az alperes is elfogadta, hogy a felperes által a gépjárművekkel végzett, többnyire nemzetközi fuvarozásokhoz ennél hosszabb időre van szükség, tehát 1-2 napos állásidő alatt nem tudta volna a gépjárműveket a felperes a fuvartőzsdén a több napot igénybe vevő nemzetközi fuvarokra értékesíteni, így az ilyen állásidő kapcsán nem lehet arra a következtetésre jutni, hogy az

indokolatlan lett volna. Ugyanakkor az alperes nem is kifogásolt ilyen rövid időszakokat beadványában, csak olyan alkalmakat, ahol az állásidő a minimum 3 napot elérte. Így ezek vizsgálata az ítélet tábla álláspontja szerint a perben nem volt releváns.

[28] Azt, hogy az egyéb vitatott időszakokban végülis az adott gépjármű fuvarlevéllel rendelkezett-e, vagy sem, azaz az adott gépjármű valójában állt, vagy dolgozott, a szakértő érdemben nem vizsgálta, erről információt nem szolgáltatott, a felek között pedig bizonyos pontokon vita maradt fenn. Ezért a Fővárosi Ítélet tábla a felperes által csatolt DVD-ket áttekintette, és az alperes 61. sorszámú beadványához csatolt táblázatból, azaz a felperes 64. sorszámú beadványa szerinti 27-128. pontig megvizsgálta a vitás pontokat akként, hogy sem a 2013. októberi, sem a 2014. februári kifogásolt időszakokat nem vette figyelembe, lévén hogy a lefoglalás időtartama alapján ezek nem relevánsak a rendelkezésre álló szabad kapacitás felmérése szempontjából. Az időpontok pontos megállapítását nehezíti, hogy a felperes, a Fővárosi Ítélet tábla korábbi figyelmeztetése ellenére, az iratokat nem magyar nyelven bocsátotta rendelkezésre. A nemzetközi fuvarlevelek, azaz CMR-ek tartalmának megállapítása ugyanakkor nem ütközött nehézségbe, lévén, hogy ezek nemzetközileg elfogadott nyomtatványok, amelyeknek az adott rovata mindenképpen azonos információ tartalommal bír, függetlenül az okirat nyelvétől, így ez alapján az áru felvételének időpontja szinte minden esetben kétségtelenül megállapítható volt. Ugyanakkor az ítélet tábla azt tapasztalta, hogy az esetek túlnyomó többségében az átvevők az átvétel helye és ideje rovatot nem töltötték ki, ott pusztán az átvevő aláírása, pecsétje található, időpont nagyon ritkán. Az egyéb iratok, azaz a számlák és a kizárólag belföldi fuvarozásról szóló fuvarlevelek bolgár nyelvűek voltak, amelyek értelmezését az idegen nyelv mellett nehezítette a cirill betűs írásmód is. Ennek ellenére a dátumok alapján lehetett következtetéseket levonni, és a Fővárosi Ítélet tábla internet alapú fordítási eszköz segítségével meg tudta állapítani, hogy a számlák mely rovata tartalmazza a teljesítés idejét, azaz a bolgár számlák megfogalmazása szerint az „adóesemény” időpontját, amely nyilvánvalóan a fuvar befejezésének időpontját jelenti, azt az időpontot, amikor a felperes szolgáltatás nyújtását teljesítette, és ez alapján volt az esetek nagy részében megállapítható a fuvar befejezésének időpontja. Kiemeli, hogy az alperes vitatását követően a felperes azon állításainak ellenőrzését, hogy az alperes által kifogásolt időszak valójában fuvarozási tevékenységgel lefedett időszak-e, meglehetősen megkönnyítette volna, ha a felperes a saját maga által becsatolt fuvarleveleket és számlákat tartalmazó fájlokra hivatkozott volna a beadványában, amit nem tett meg. Emellett a Fővárosi Ítélet tábla azt is megjegyzi, hogy az okiratok ellenőrzése során az esetek többségében arra a következtetésre jutott, hogy az alperes által kifogásolt idősziakra valójában megtalálható fuvarlevél a csatolt iratok között, ugyanakkor többnyire az ebben igazolt, fentiek szerint megállapított idősziak nem fedik a felperes 64. sorszámú válaszában megjelölt idősziakokat. A Fővárosi Ítélet tábla csak feltételezi, hogy a felperes nem magukból a fuvarlevelekből, hanem valamilyen felperesi nyilvántartásból dolgozhatott, ami nem pontosan tartalmazza a szállítások adatait. A Fővárosi Ítélet tábla ezen kérdés elbírálása során nem tudott mást tenni, mint a mind a két félnek és a bíróságnak is rendelkezésre álló, elektronikus adathordozón becsatolt okiratok tartalmát vette alapul, és ez alapján bírálta el ezt a vitás kérdést.

[29] A vizsgálat alapján a következők állapíthatók meg:

[30] A 2955 számú járműszerelvénnyel kapcsolatban a Fővárosi Ítélet tábla a 66. sorszámú iratok alapján elfogadta, hogy a perbeli időszakban ezen gépjármű még nem állt a felperes tulajdonában.

[31] 28. pont: a 0154 számú járműszerelvénnyel az alperes állítása szerint nem dolgozott 2013. december 5. és december 9. között. A DVD-ket átnézve azt lehetett megállapítani, hogy a 18627-11.12. 2013-0154 nevű fájl szerint a gépjármű 2013. december 2. és 2013. december 9. között fuvarozott, vagyis ezen kifogásolt időtartam alatt a gépjármű valójában dolgozott.

[32] 29. pont: a 0154 számú járműszerelvénnyel az alperes állítása szerint 2014. január 1-től 22-ig és január

25-től 29-ig nem dolgozott. A korábbi hosszabb, mintegy 20 napos időszakra a felperes, visszautalva a beadványa 25. pontjára, azt közölte, hogy fékrendszer javítás miatt állt, ami viszont a fentiek szerint nem volt elfogadható. Ugyanakkor a 2014. január 25. és 29. közötti időszakot igazolja a 18877-03.02.2014-0154 nevű fájl, amely szerint a gépjármű 2014. január 24. és február 3. között végzett fuvarozást.

- [33] 42. pont: a 1487 számú járműszerelvény 2013. október 31. és 2013. november 5. között az alperes állítása szerint nem dolgozott, ami nem felel meg a valóságnak, a 18431-13.11.2013-1487 nevű fájl szerint a gépjármű 2013. október 29. és november 5. között fuvarozást végzett.
- [34] 44. pont: a 1487 számú járműszerelvény 2013. november 16. és november 19. között az alperes álláspontja szerint nem, a felperes álláspontja szerint pedig dolgozott, ami a rendelkezésre álló adatok alapján nem egyértelmű, miután a 18516-26.11.2013-1487 nevű fájl szerint részt vett ugyan egy 2013. november 15. és november 20. közötti fuvarozásban, de csak követő fuvarozóként, és a számlán nem ez a gépjármű van azonosítva mint a fuvar végző jármű, tehát ennek az időszaknak a munkavégzése nem tekinthető indokoltnak.
- [35] 45. pont: a 1487 számú járműszerelvény 2013. november 29. és december 5. között az alperes álláspontja szerint nem dolgozott, ami nem felel meg a valóságnak, mert a jármű a 18613-11.12.2013-1487 nevű fájl szerint 2013. november 28. és 2013. december 5. között fuvarozást végzett.
- [36] 51. pont: a 1751 járműszerelvény 2013. december 5. és december 10. között az alperes állítása szerint nem dolgozott, azonban a 18652-16.12.2013-1751 nevű fájl alapján megállapítható, hogy 2013. december 4-én és december 10. között fuvarozást végzett.
- [37] 57. pont: a 2400 számú járműszerelvény az alperes állítása szerint 2014. január 3. és január 8. között nem dolgozott, a felperes ugyan állítja, hogy igen, azonban ezen gépjármű kapcsán erre az időszakra csak 18797-23.01.2014-2400 számú fájl található, amely belföldi, kizárólag bolgár nyelvű fuvarlevelet és bolgár nyelvű számlát tartalmaz. Az ezen található dátumok és szöveg alapján, bolgár nyelvtudás hiányában, a Fővárosi Ítéltábla nem tudja megállapítani, hogy igazolná az ezen időszakban végzett fuvarozást ez a fuvarlevél, így ezt munkavégzésként nem tudta elfogadni.
- [38] 62. pont: a 2929 számú járműszerelvény 2014. január 25. és január 29. között az alperes állítása szerint nem dolgozott, ugyanakkor a 18882-04.02.2014-2929 számú fájlban foglaltak szerint 2014. január 24. és 2014. február 2. között a gépjármű fuvarozást végzett.
- [39] 63. pont: a 3902 számú járműszerelvény az alperes állítása szerint 2013. november 22. és november 27. között nem dolgozott, azonban a 18557-29.11.2013-3902 nevű fájl igazolja, hogy 2013. november 21. és 2013. november 27. között fuvarozást végzett.
- [40] 64. pont: a 3902 számú járműszerelvény az alperes állítása szerint 2013. december 5. és december 10. között nem dolgozott, és ezzel ellentétes tartalmú irat nem is volt fellelhető a DVD-ken, így ezen időszak valóban indokolatlan állásidőnek minősül.
- [41] 70. pont: a 4286 számú járműszerelvény az alperes állítása szerint 2014. január 17. és január 21. között nem dolgozott, ezzel szemben a 18815-27.01.2014 nevű fájl szerint 2014. január 16. és január 27. között fuvarozási tevékenységet végzett.
- [42] 71. és 73. pont: a 4680 számú járműszerelvény kapcsán az alperes azt jelölte meg, hogy ezen gépjármű 2013. október 18. és október 31., majd 2013. november 16. és november 22. között nem dolgozott. Ezen két időszakra a felperes azt adta elő, hogy a járműszerelvény Olaszországban egy konkrét megrendelőnél várakozott az áru elkészültére, illetve felrakodására, azonban az iratok áttekintése alapján az ítéltábla megállapította, hogy erről semmiféle okirat nem áll rendelkezésre, így a két időszak nem igazolt állásidőnek tekinthető.
- [43] 72. pont: a 4680 számú járműszerelvény az alperes állítása szerint 2013. november 7. és november 10. között nem dolgozott, és az iratok között nincs is olyan számla és fuvarlevél, amely ennek az ellenkezőjét igazolná, így az időszak indokolatlan állásidőnek minősül.
- [44] 79. pont: az 5925 számú járműszerelvény az alperes álláspontja szerint 2013. november 27. és

december 1. között nem dolgozott, és valóban nincs is olyan fuvarlevél, amely ezt az időszakot lefedné, csak az ezt megelőző és az ezt követő időszakra találni okiratokat, így ez indokolatlan állásidőnek minősül.

- [45] 81. pont: az 5925 számú járműszerelvény az alperes álláspontja szerint 2013. december 6. és december 9. között nem dolgozott, és a csatolt adathordozókon ezzel kapcsolatos irat valóban nem található, így szintén indokolatlan állásidő állapítható meg.
- [46] 90. pont: 6020 számú járműszerelvény az alperes állítása szerint 2013. november 2. és november 21. között nem dolgozott. A felperes kifejtette, hogy a járműszerelvény ebből az időszakból 2013. november 12-ig dolgozott, majd 2013. november 12. és november 21. között az éves karbantartása zajlott. A Fővárosi Ítéltábla az állított fuvarozást elfogadta, miután a 18428-12.11.2013-6020 nevű fájlhoz tartozó fuvarlevelek szerint 2013. november 4. és november 11. között a gépjármű fuvarozási tevékenységet végzett. Ugyanakkor a 2013. november 12. és november 21. közötti állított javítási időszakot a felperes a fentiek szerint nem igazolta indokolható állásidőként.
- [47] 93. pont: a 6020 számú járműszerelvény az alperes állítása szerint 2014. január 22. és január 26. között nem dolgozott. Az ítéltábla két, ezen időszakhoz kapcsolható fájl talált az iratok között, a 18870-31.01.2014-6020 és a 18896-05.02.2014-6020 nevű fájlokat, de egyik esetben sem olvasható a CMR, azaz a nemzetközi fuvarlevél, tehát nem lehet megállapítani, hogy a fuvarozás mikor kezdődött, csak azt, hogy az adott teljesítés mikor történt, ami egyik esetben január 31., a másik esetben február 5., azaz valamivel már a kifogásolt időszak utáni dátum. Ezen kívül a számlán egyik esetben sem szerepel ennek a gépjárműnek a rendszáma, így olvasható fuvarlevél hiányában nem fogadható el kétséget kizáróan, hogy ez a gépjármű teljesítette volna a fuvart, ezért ezen időszakot az ítéltábla nem fogadta el akként, hogy a gépjármű ekkor tevékenységet végzett.
- [48] 115. pont: a 9591 számú járműszerelvény az alperes álláspontja szerint 2014. január 23. és január 29. között nem dolgozott. A felperes előadása szerint ekkor fuvarozási tevékenységet végzett, ugyanakkor ez nem állapítható meg. Ezen időszakkal kapcsolatban egy fájl áll rendelkezésre, amelynek az adatai nem azonosak a felperes által ezen pontban hivatkozottakkal. Ez a 18825-28.01.2014-9591 nevű fájl, amely egy 2014. január 24-én teljesített számlát mutat, amihez kizárólag bolgár nyelvű, dátum nélküli okirat tartozik, így nem igazolhatók a felperes által ebben a körben előadottak.
- [49] 116. pont: a 9675 számú járműszerelvény 2013. november 26. és november 21. között az alperes előadása szerint nem dolgozott, azonban a 18521-26.11.2013-9675 nevű fájl szerint 2013. november 15. és november 21. között a gépjármű fuvarozási tevékenységet végzett.
- [50] 122. pont: a 9696 számú járműszerelvény 2013. november 1. és november 18. között nem dolgozott az alperes állítása szerint. A felperes ezzel kapcsolatban azt adta elő, hogy november elején szervizelése került sor, majd november 5-én műszaki vizsgát tett a gépjármű, és 2013. november 8-tól november 18-ig Bulgária területén végzett fuvarozást. A javításként állított időszak fent már kifejtettek szerint nincs igazolva, az állított bulgáriai fuvarokról pedig az ítéltábla iratokat nem talált, így ezen időszak indokolt állásidőként nem fogadható el.
- [51] 123. pont: a 9696 számú járműszerelvény 2013. november 30-tól december 8-ig az alperes állítása szerint nem dolgozott. A felperes előadása szerint igen, ugyanakkor ezzel kapcsolatos fuvarleveleket az iratok között a Fővárosi Ítéltábla nem talált, így ezen időszak sem indokolható állásidőként.
- [52] Mindezen adatokat összevetve a Fővárosi Ítéltábla arra a következtetésre jutott, hogy gyakorlatilag a lefoglalással érintett teljes időszak alatt voltak bizonyos gépjárművek, amelyek a fentiek szerint igazoltan nem dolgoztak. 2013. november elején a 7608, a 8099, a 9696, a 4680 számú, az időszak második felében pedig a 6020, a 4680, 7608, a 0395 és az 5925 számú gépjárművek álltak, illetve majdnem a teljes hónapban a 8729 számú, amely 2013. november 6. és december 3. között a felperes előadása szerint javításon volt. 2013. december 15-ig, tehát a karácsonyi leállási időszak kezdetéig szabad volt a fentiek szerint a 8729, a 9696, a 3902, az 5925, a 9591, a 9364, a 7608 és a

1487 számú gépjármű, 2013. január 8-tól hó végéig pedig a 0154, a 0338, a 0395, a 4286, a 6150, 9675, a 4680, a 6020 és a 9591 számú gépjármű.

- [53] Minderre tekintettel a Fővárosi Ítéltábla arra a következtetésre jutott, hogy a kártérítés Ptk. 339. § (1) bekezdésében írt feltételei közül nem állapítható meg az állított kár és a jogellenes magatartás közötti okozati összefüggés, tekintettel arra, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a lefoglalással érintett időszakban a felperesnek folyamatosan több gépjármű is a rendelkezésére állt, amelyekkel fuvar nem vállalt annak ellenére, hogy igazolható egyéb munkavégzés vagy akadály nem állt fenn. Ebből az következik, hogy ha eggyel több autó áll szabadon, az nem tette volna lehetővé számára több fuvar elvállalását, hiszen még így sem tudta kihasználni a teljes járműparkot. Az okozati összefüggés hiányára tekintettel nem szükséges a pontos összezszerűség, illetve a szakvéleménnyel kapcsolatban az alperes által megjelölt egyéb kifogások vizsgálata.
- [54] A fentiek alapján a Fővárosi Ítéltábla a Pp. 253. § (2) bekezdése alapján az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta, és a felperes keresetét elutasította.
- [55] Miután a felperes pervesztes lett, a Pp. 78. § (1) bekezdése, illetve 239. §-a alapján viseli az első- és másodfokú eljárásban felmerült költségeket. Keresetét 2019. szeptember 4-én emelte fel 12.346,55 EUR-ra, a HUF/EUR árfolyamot figyelembe véve ez ezen a napon 4.055.842 forintnak felelt meg, így ez az összeg minősül a pertárgyértéknek. A 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (2) bekezdés a) pontja és (5) bekezdése alapján az alperesnek járó elsőfokú képviseleti díj 200.000 forint, a másodfokú 100.000 forint. Ezen kívül a Fővárosi Ítéltábla a hatályon kívül helyező végzésében az alperes azon fellebbezési eljárásban felmerült költségét 15.000 forintban állapította meg. Minden egyéb költséget a felperes előlegezett, ezért azok a felperes terhén maradnak. A tárgyi illetékfeljegyzési jogra tekintettel meg nem fizetett 243.350 forint kereseti és 324.467 forint fellebbezési illetéket a Pp. 78. § (1) bekezdése és a 6/1986. (VI. 26.) IM rendelet 13. § (2) bekezdése alapján köteles a felperes megfizetni.

Budapest, 2021. január 26.

Dr. Höbl Katalin s. k.
a tanács elnöke

Dr. Szabó Csilla s. k.
előadó bíró

Dr. Gyuris Judit s. k.
bíró