



...

Fővárosi Ítéltábla

Az ügy száma:

10.Gf.40.025/2025/5.

A felperes:

Felperes

cím.

A felperes képviselője:

Kocsis és Papp Ügyvédi Iroda (ügyintéző: dr. Papp Margit ügyvéd)

cím1

Az alperes:

Alperes

cím3

Az alperes képviselője:

Dr. Riedler Richárd Ügyvédi Iroda (ügyintéző: dr. Riedler Richárd ügyvéd)

cím2.

A per tárgya:

szállítmányozási szerződéssel kapcsolatos költség megfizetése

Az elsőfokú bíróság:

Fővárosi Törvényszék

A fellebbezéssel támadott határozat száma:

25.G.42.475/2024/4.

A fellebbezést benyújtó fél:

alperes

Ítélet

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

Indokolás

[1] Az elsőfokú bíróság ítéletében kötelezte az alperest a felperesnek 15 napon belül 2.938.082 forint és ennek 2022. augusztus 10. napjától a kifizetés napjáig számított, a késedelemmel érintett naptári félév első napján érvényes jegybanki alapkamat nyolc százalékponttal növelt értékének megfelelő mértékű kamata, továbbá 323.189 forint perköltség megfizetésére.

[2] A határozat indokolása szerint az elsőfokú bíróság az alperes keresetváltoztatással kapcsolatos alaki védekezését alaptalannak találta, mert sem a keresetlevél visszautasításának, sem pedig a keresetváltoztatás visszautasításának nem volt helye. A megváltoztatott kereset valóban nem ugyanabból a jogviszonyból ered, mint a

korábbi kereset, azonban azzal ténybeli és jogi alapon összefüggő jogviszonyból, a felperes ugyanis továbbra is 3 db vasúti kocsira vonatkozó szállítmányozási szerződésből eredő igényét kívánta az alperessel szemben érvényesíteni, amelyre figyelemmel a keresetváltoztatás a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 185. § (1) és (3) bekezdései alapján nem volt elutasítható.

[3] A felperes megváltoztatott keresete – melyben a felek közötti szállítmányozási szerződés alapján kérte az ebből eredő költségei megfizetésére kötelezni az alperest – és az alperes szerződéses jogviszony létrejöttét tagadó védekezése alapján az elsőfokú bíróság elsődlegesen a szerződés létrejöttét vizsgálta, amelynek alapján az okirati bizonyítékok (levelezés), továbbá tanú (a felperes alkalmazottja), tanú1 (a perbeli jogügylet során az alperes képviselőjében eljáró alkalmazott), továbbá tanú2 (a felperes alkalmazottja) és tanú3 (a felperes korábbi alkalmazottja) tanúvallomása alapján tényként állapította meg, hogy a felperes az alperes megkeresése folytán acéláru továbbítása érdekében 3 db vasútintézeti kocsit rendelt meg a cég-től (a továbbiakban: cég), amelyről, továbbá a kocsik útbaindításáról 2022. április 6-án és április 8-án tájékoztatta az alperest, majd a vasútintézeti kocsikat 2022. április 8-án – az alperes által nem vitatottan – átadta, azokat az alperes kifogás nélkül átvette.

[4] E tények alapján az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy 2022. április 4-én az alperes mint megbízó és a felperes mint szállítmányozó között a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 6:63. § (1) bekezdése és 6:4. § (2) bekezdése szerint ráutaló magatartással a Ptk. 6:302. §-ában nevesített szállítmányozási szerződés jött létre. A szerződés a tartalma szerint acéláru visszafuvarozásának megszervezésére irányult helység) és helység1 (ország1) viszonylatában, amelynek alapján a felperesnek 3 darab vasúti kocsit kellett biztosítania az alperes részére, aki a kocsikat megrakottan először helység1-ba továbbította volna.

[5] Az elsőfokú bíróság a szerződés tartalmát tekintve bizonyítottanak találta, hogy az 3 db vasútintézeti kocsira vonatkozott, amelyet tanú, tanú2 és tanú3 tanúvallomása mellett a felperesi megrendelés és a kocsik lemondását magában foglaló okirat (8. G.42.752/2022/F/4., F/7. sorszámú okirat) is alátámasztott. E bizonyítékok megdöntésére az alperes érvelésével ellentétben nem volt alkalmas az cég és az cég1 közötti egyezmény szerinti kód, mert ez csak a két részes fél közötti elszámolásra irányadó, a perben nincs jelentősége.

[6] Az alperes nem vitatta, hogy a szerződés tárgyát képező kocsikat 2022. április 8-án átvette, a kocsik megrakodása és az ezt követő azonnali visszaküldése elmaradt, azok országban az alperes nemzet1 üzletfelének magánterületén várakoztak, majd az alperes a kocsikat 2022. június 2-án lemondta – amellyel a felek közötti szerződés megszűnt –, azonban azok csupán 2022. július 3-án érkeztek vissza ország1-re és kerültek az cég birtokába.

[7] Az elsőfokú bíróság a perben vitássá nem tett tények alapján állapította meg, hogy 2022. április 8-ától 2022. július 2-áig számított összesen 2.040 óra várakozási idő alapján az cég 5.814 svájci franknak megfelelő 2.938.082 forintot érvényesített a felperessel szemben, amely összeget a felperes ennek a társaságnak megfizetett, ezért a Ptk. 6:309. §-a és 6:287. §-a alapján alkalmazandó Ptk. 6:276. § (4) bekezdése szerint azt vizsgálta, hogy a perben érvényesített költség szükséges és indokolt költségnek minősül-e.

[8] Nem tartotta relevánsnak az alperes költségek összegében való megállapodás hiányát kifogásoló védekezését, mert a Ptk. szabályai szerint a megbízó a felek erre vonatkozó külön szerződéses rendelkezése nélkül is köteles a megbízott minden szükséges és indokolt költségét megtéríteni függetlenül attól, hogy e költség összegéről volt-e előzetesen tudomása. Az alperes költségviselési kötelezettsége nem a szerződés külön rendelkezéséből, hanem a Ptk. szabályaiból következik, illetve ezen alapul.

[9] A költségek szükségességét és indokoltságát kétségbe vonó alperesi védekezés kapcsán kiemelte, hogy az cég a saját szerződéses feltételeit meghatározó Kézikönyv 1.3. pont (4) és (5) bekezdései szerint jogosult volt a díj felszámítására, amely a rakodási idő kezdetétől a rakodási idő lejártát követő első tervezett kiszolgáló menet/vonat tervezett közlekedési idejéig tartó időszakra illetve meg. Az alperes alaptalanul állította a védekezésében, hogy ennek alapján legfeljebb egy napi díj lenne tőle követelhető. Ebben a körben az elsőfokú bíróság annak tulajdonított jelentőséget, hogy a vasúti kocsik az alperes üzlettársának a helység állomáson belül elhelyezkedő privát rakodási területén álltak, 2022. július 2-át megelőzően nem volt lehetőség a kocsik közlekedésére, mert az alperes a szükséges engedélyeket nem kapta meg, kérelmét az nemzeti hatóságok folyamatosan visszautasították. Az engedélyek beszerzése, továbbá a kocsik ország1-re való visszajuttatása az alperes kötelezettsége volt, mert tanú1 tanúvallomásaival szemben tanú, tanú2 és tanú3 tanúk egybehangzó vallomása szerint országban a lemondástól függetlenül is az alperes rendelkezett a kocsik felett, amelyeknek az nemzeti szerződéses partnere privát területéről való kihozatala és ország1-re történő visszahozatala is az alperes kötelezettsége volt.

[10] Mindezekből következően a várakozás az alperes érdekkörében merült fel és a kocsik ország1-re való visszahozatalának kötelezettsége is őt terhelte, amely miatt nem hivatkozhatott alappal arra, hogy a díjfizetési kötelezettség a kocsik visszahozatalánál korábbi időszakig terhelte csak.

[11] Az elsőfokú bíróság következtetése szerint a felperes által érvényesített költség a kocsik várakozására figyelemmel a szerződés teljesítése folytán felmerült szükséges és indokolt költség volt, amelynek összegét az cég által a felperessel szemben felszámított összeggel egyezően fogadta el. Az cég 2022. június 2-i nyilatkozata (8.G.42.752/2022/F/23. számú okirat) alapján bizonyítottanak találta, hogy az cég a engedélyszám számú engedélyben az nemzeti oldalon történő tartózkodás idejére vagononként 1,9 svájci frank óradíjat számított fel, amely kétségkívül magasabb a teherkocsik nemzetközi forgalomban való használati szabályaira vonatkozó Megállapodás szerinti 1,23 svájci frank óradíjnál, azonban ettől az cég eltérhetett. Az cég végül az őt megillető díj 50 %-át érvényesítette a felperessel szemben, vagyis ténylegesen 0,95 svájci frank óradíjjal számolt, amely alacsonyabb a Megállapodás szerint számított összegnél.

[12] Az elsőfokú bíróság a várakozással összefüggésben a felperes szerződésszegését nem látta megállapíthatónak, mert a több hónapos várakozás oka az engedélyek hiánya volt, amely nem róható a felperes terhére. Az alperes a várakozás okáról, várható időtartamáról általa sem vitatottan nem tájékoztatta a felperest, 2022. májusában, majd júniusban a felperes érdeklődött a kocsik hollétéről, továbbá az időközben az cég-től kapott tájékoztatásnak megfelelően haladéktalanul közölte az alperessel a várakozási díj várható összegét. Az alperes, mint nemzetközi szállítmányozással évek óta üzletszerűen foglalkozó szakcég

bizonyára tisztában volt a várakozással felmerülő díjfizetési kötelezettséggel, ahogy azt tanú tanúvallomása is alátámasztotta. Amennyiben pedig az alperes nem tudta a díj pontos összegét, nem volt elzárva attól, hogy erről előzetesen érdeklődjön, amelyről 2022. június 2-án már kifejezett tájékoztatást kapott, ennek ellenére a vasúti kocsikat csak további egy hónapos várakozás után juttatta vissza országl-re.

[13] A fentiekből arra a következtetésre jutott, hogy a felperes jogosult az indokolt és szükséges költségei megtérítésének követelésére, amelyet az alperes a felperesi szerződésszegés és a védekezésében felhozott egyéb ok folytán sem tagadhat meg alappal.

[14] Az alperes fellebbezésében elsődlegesen kérte az elsőfokú ítélet megváltoztatását, a kereset elutasítását, valamint a felperes első- és másodfokú perköltségben marasztalását; másodlagos fellebbezési kérelme az elsőfokú ítélet részbeni megváltoztatásával a marasztalási összeg 1.746.969 forintba való leszállítására irányult.

[15] A fellebbezését elsődlegesen arra alapította, hogy az elsőfokú bíróság a Pp. 185. § (1) bekezdésének, valamint 7. § (1) bekezdés 12. pontjának téves értelmezésével és alkalmazásával jutott arra a következtetésre, hogy a felperes keresetváltoztatása megengedett. A keresetváltoztatás megengedhetőségét a Pp. 7. § (1) bekezdés 12. b) pontja szerint vizsgálta, holott a felperes keresetváltoztatásának alapja 12. a) pont szerint az volt, hogy az eredeti keresetében előadott jogállításhoz – a keresetlevél jogalapjaként megjelölt, de teljesítés folytán megszűnt szállítványozási szerződésekhez – képest eltérő, azaz más önálló szerződésből eredő érvényesíteni kívánt jogot állított. A megváltoztatott kereset alapjául állított szállítványozási szerződés a korábbi szerződésektől eltérő tartalommal, más viszonylatra, más feltételekkel (szállítványozási díj nélkül, eltérő fuvar költséggel) jöhetett létre, amely a korábbi szerződéssel ténybeli és jogi összefüggésben nem áll, a felperes ilyen összefüggést nem állított és bizonyított. Ebből következően a keresetváltoztatás Pp. 185. § (1) bekezdésében meghatározott konjunktív feltételeinek hiányában a keresetváltoztatást tartalmazó nyilatkozatot el kellett volna utasítani, majd az eredeti kereset elbírálásával – amelynek alapjául állított két szállítványozási szerződés az alperes teljesítésével megszűnt, abból a felperesnek nincs követelése – a keresetet el kellett volna utasítani.

[16] Az elsőfokú eljárásban már előadott, a további keresetváltoztatások megengedhetőségét kifogásoló nyilatkozatait megismételte és kiemelte, hogy szintén meg nem engedett keresetváltoztatásnak minősültek a felperes költségfelszámítás alapjául megjelölt, a felperes és az cég közötti szerződésre alkalmazandó egyezményes, illetve általános szerződési feltételeket érintő különböző, egymástól eltérő perfelvételi nyilatkozatai, amelyek tekintetében az elsőfokú bíróság a keresetváltoztatás megengedhetőségét nem vizsgálta, az alperes ezzel kapcsolatos kifogásairól pervezető végzéssel nem határozott.

[17] Az érdemi döntést egyrészt azért tartotta megalapozatlannak, mert az elsőfokú bíróság a hiányosan megállapított tényállás alapján, a bizonyítékok téves értékelésével és a vonatkozó jogszabályok helytelen alkalmazásával jutott arra a következtetésre, hogy a peres felek között létrejött a szállítványozási szerződés. Ezzel szemben – ahogy azt tanú tanúvallomása is alátámasztotta – a felperes a perbeli 3 db vasúti kocsira nem adott ajánlatot az alperesnek szállítványozási szerződés megkötésére, illetve nem kért ajánlatot az cég

fuvarozótól sem a kocsik fuvarozására. Ebből következően az alperes az ajánlatot sem ráutaló magatartással, sem egyéb módon nem fogadhatta el, amely kizárja a felek közötti szerződés létrejöttét. A felperes és fuvarozója között e vagonokra vonatkozó fuvarozási szerződés létrejöttét cáfolta a felperes ügyintézőjének vallomása, így nem létező fuvarozási szerződésből eredő költségek érvényesítése kizárt. Az elsőfokú bíróság az alperes 2022. április 4-i elektronikus levelét tévesen tekintette megrendelésnek, vagyis a felperes ajánlatára tett elfogadó nyilatkozatnak, az alperes ugyanis 3 db vagonra helység-helység² viszonylatra nem kapott ajánlatot. Az alperes nyilatkozata nem foglal magában ajánlatra való utalást, a megbízót terhelő főszolgáltatásra, a díj- és költségviselésre vonatkozó ajánlat hiányában pedig logikailag és fogalmilag is kizárt az alperesi megrendelés, következésképpen a Ptk. 6:66. §-a, valamint 6:63. § (1) és (2) bekezdései szerint a szerződés nem jöhetett létre.

[18] Az elsőfokú ítélet ellentmondásos megállapításokat tartalmaz, mert az alperes által írásban adott megrendelés, vagyis a felperesi ajánlat írásbeli elfogadása és a szerződés ráutaló magatartással való létrejötte egymást kizárja. Önmagában is tévesnek tartotta az elsőfokú bíróságnak azt a megállapítását, hogy a vagonok átvételével, mint ráutaló magatartással – amelyre 2022. április 8-án került sor – a felek között 2022. április 4-én jött volna létre a szerződés.

[19] Az alperes értelmezése szerint a 2022. április 4-i nyilatkozata ajánlattételi felhívásnak minősíthető, amelyre a felperes saját nyilatkozata szerint sem adott ajánlatot, így a felek között a szerződés nem jöhetett létre. Kiemelte, hogy a korábbi két szállítmányozási szerződés kapcsán a felek a fentiek szerint jártak el, vagyis az alperes ajánlattételi felhívására a felperes által előzetesen közölt, a szerződés lényeges tartalmi elemeit magában foglaló írásbeli ajánlat alperes általi elfogadásával szerződtek

[20] Sérelmezte, hogy az elsőfokú bíróság nem tulajdonított jelentőséget annak, hogy a felperesi tanúk egybehangzó vallomása szerint a fuvarozó engedélyszám számú engedélyről – amelynek alapján a költségeket felszámította – nem rendelkeztek ismeretekkel. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy miután a felperes sem tudta, hogy a saját közreműködője milyen költségeket, mely jogcímen és milyen összegben számít fel, így annak mértékére, jogcímére és viselésére nemcsak a peres felek, de a felperes az cég-vel sem szerződhetett, ezért ezeknek a költségeknek érvényesítése az alperessel szemben kizárt.

[21] Az elsőfokú bíróság a felperes által megkötött fuvarozási szerződés létrejöttét és tartalmát az cég 2022. június 2-i nyilatkozata alapján a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (továbbiakban: Pp.) 320. § (1) bekezdésének megsértésével tekintette bizonyítottnak, mert a tájékoztatásban hivatkozott engedélyszám számú engedély tartalma csak az azt magában foglaló okirat csatolásával lett volna bizonyítható. Érvelése szerint ezen okirat létezését és tartalmát önmagában is kétséggé teszi a felperesnek az a perbeli nyilatkozata, amely szerint az nem áll a rendelkezésére, illetve hogy annak tartalmát az alkalmazásában álló egyik tanú sem ismerte. Miután a felperes nem tudta bizonyítani az cég-vel kötött fuvarozási szerződés létrejöttét, sem annak tartalmát, a felek közötti szállítmányozási szerződés létrejötte, a többletköltségek összegére, jogcímére és viselésére is kiterjedően bizonyítatlan maradt, amelynek jogkövetkezményeit a felperes terhére kellett volna értékelni.

[22] Az elsőfokú bíróság az okiratok tartalmával ellentétesen minősítette a perbeli vagonokat vasútintézeti kocsiknak, a 2022. április 4-i elektronikus levélben az alperes vasútintézeti kocsit nem említ, abból azonban, hogy az ajánlat adásához szükséges adatok között a 23. rovatban megjelölte a költségviselőt is – amelyet csak akkor kell kitölteni, ha nem vasútintézeti, hanem bérelt vagy privát kocsit állítanak ki – az következik, hogy az alperes ajánlattételi felhívása nem vasútintézeti kocsikra vonatkozott. Az cég és az cég1 között fennálló megállapodásban megjelölt kód alapján a perbeli vagonok bérelt kocsik voltak. Ezt az okiratot az elsőfokú bíróság nem mellőzhette volna azzal az indokkal, hogy a kódszám csak a két vasúti társaság között alkalmazandó, mert egy adott vagon minősítése nem változik attól, hogy arra a perben szerződő fél vagy harmadik személy hivatkozik. Az okiratok szerint a felperes a kiállított fuvarokmányokban is bérelt kocsinak tekintette a vagonokat és ekként látta el kódszámmal, így ezzel ellentétes megállapításnak nincs helye.

[23] Az alperes érvelése szerint az elsőfokú bíróság a Ptk. 6:276. § (4) bekezdésének téves értelmezésével és a bizonyítékok hiányos, valamint helytelen értékelésével tekintette a perben érvényesített költségeket szükséges és indokolt költségnek. Ebben a körben figyelmen kívül hagyta az cég általános szerződési feltételeit rögzítő Kézikönyv 1.3. pont (5) bekezdését, amely szerint a vagon lemondásához nem kellett külön nyilatkozat, azt maga a fuvarozó tekintette a rakodási idő lejártakor lemondottnak azzal, hogy a saját szerződési feltételei szerint az ezt követő időszakra csak a várakozási díjat számíthatja fel és kizárólag a rakodási idő lejártát követő első tervezett vonat tervezett közlekedési idejéig. Ennek alapján a teljes várakozási idő nem lehetett több egy napnál, mert a felperes nem állította és nem is bizonyította, hogy a Kézikönyv szerinti 7 órás rakodási idő lejártát követően helység-helység1 viszonylatban 2022. április 8-a és 2022. július 2-a között egyetlen tervezett menet sem közlekedett, ezzel szemben tény, hogy az érintett időszakban ország és ország1 között a vasúti forgalom folyamatos volt. Érvelése szerint a fentiekből az is következik, hogy a be nem rakott vagonokra felszámított több havi várakozási díjnak az cég saját szerződési feltételei szerint nincs alapja.

[24] Az elsőfokú bíróság indokolás nélkül hagyta figyelmen kívül, hogy az cég 2022. június 2-i elektronikus levelében foglalt tájékoztatás szerint az abban írt többletköltséget csak a már megrakott, de még várakozó vagonokra lehet felszámítani, ezt az értelmezést támasztja alá a Kézikönyv 1.3. pont (5) bekezdése is, amely szerint a fuvarozó a rakodási idő leteltét követően a vagonokat nem várakoztatja tovább, hanem berakodási késedelem miatt lemondottnak tekinti és az első tervezett menettel az üres vagonokat el is szállítja. Miután a fuvarozói többletköltség csak az nemzet1 oldalon már megrakott, de ott várakozó vagonokra értelmezhető és a perbeli vagonok megrakására nem vitásan nem került sor, többletköltség felszámításának a fuvarozó tájékoztatása szerint sincs helye, következésképpen a perben érvényesített költségek nem tekinthetők indokolt és szükséges, illetve jogszerű költségnek.

[25] Érvelése szerint a felperes elsőfokú eljárásban hivatkozott jogellenes magatartása, a tájékoztatási kötelezettség elmulasztása, valamint a háború mint külső elháríthatatlan ok az elsőfokú bíróság megállapításával ellentétben kizárják az alperes marasztalását. A felperes terhére kellett volna értékelni, hogy 2022. június 2-áig nem adott tájékoztatást a többletköltségekről és nem kérte az alperes utasítását a közreműködő igénybevétele és a folyamatosan növekvő költségek ellenére sem. Nem tájékoztatta az alperest a fuvarozó által kiszámlázott többletköltségek mértékéről és azok időarányosan már felmerült összegéről, az alperes ezek ismerete esetén a tudomásszerzés időpontjában azonnal, késedelem nélkül intézkedett volna a vagonok lemondásáról és a jogviszony

megszüntetéséről. Ezzel szemben a felek közötti korábbi szerződéses gyakorlat szerint a felperes néhány napos késedelem esetén is tájékoztatta az alperest a várakozási díj felmerüléséről és mértékéről, amelynek összegét egyébként az alperes a szerződéskötés során előzetesen megismertette és e költségeket meg is fizette.

[26] Az elsőfokú bíróságnak értékelni kellett volna, hogy a felek közötti szerződéses gyakorlat alapján a tájékoztatási kötelezettségre alkalmazandó elvárhatósági mérce szerint a felperesnek néhány nap várakozás után kellett volna tájékoztatni az alperest, amely mulasztását a felperes a perben nem tudta kimenteni. A felek korábbi gyakorlatával ellentétben a perbeli esetben az alperesnek bizonyítottnak nem volt tudomása sem az óradíj mértékéről, sem annak felmerült összegéről. A Ptk. 6:275. § (1) bekezdésével ellentétnek találta az elsőfokú bíróságnak azt a megállapítását, hogy ebben a tekintetben a felperest nem terhelte tájékoztatási kötelezettség. Ezzel szemben a Ptk. előbbi rendelkezése szerint a közreműködő igénybevételeéről és az ennek következtében felmerülő költségekről és e körben minden olyan új körülményről tájékoztatni kellett volna az alperest, amely az alperes utasítását vagy annak módosítását tette volna szükségessé, amely körbe nyilvánvalóan beletartozik az alperes által korábban nem ismert mértékű várakozási költség és annak folyamatosan emelkedő összege. Értelmezése szerint a felperes a perben érvényesített költségek megfizetését azért nem követelheti, mert azok a tájékoztatási kötelezettség és az utasítás-kérés elmulasztása miatt következtek be.

[27] Az elsőfokú bíróság tévesen értékelte az országai háború következményeként az árukivitel megtiltó és azt külön engedélyhez kötő jogszabályi változást az alperes érdekkörében felmerült oknak. Megalapozatlan az elsőfokú bíróságnak az a megállapítása, hogy az engedély beszerzése az alperes kötelezettsége volt, mert erre nézve a szerződés tartalmát nem vizsgálta és ezt a felperes sem állította, csupán arra tett nyilatkozatot, hogy nem vállalt kötelezettséget az engedély beszerzésére. Az alperes – ahogy azt az elsőfokú eljárásban is állította – maga sem vállalta az engedély beszerzését, kifejezetten tájékoztatta a felperest arról, hogy az még nincs meg, de annak beszerzése iránt minden tőle telhetőt megtesz. Ebből következően a felek egyező akaratnyilvánításán alapuló eltérő rendelkezés hiányában a Ptk. 6:302. §-a szerint a szállítmányozó feladata volt az áru továbbításához szükséges dokumentumok, engedélyek beszerzése.

[28] A háború és annak következménye, az nemzetországi áruszállítás és visszaszállítás betiltása és engedélyhez kötése nyilvánvalóan olyan külső elháríthatatlan jogi akadály, amelyre vonatkozó szerződés – engedély hiányában – tiltó jogi normába ütközik és a Ptk. 6:118. § (1) és (3) bekezdései szerint alkalmazandó 6:95. §-a, vagylagosan pedig a Ptk. 6:107. §-a szerint a szerződés semmisségét eredményezi, amelyből következően szolgáltatás teljesítése az alperestől szintén nem követelhető.

[29] A másodlagos fellebbezési kérelmét arra alapította, hogy az elsőfokú döntés részben akkor is megalapozatlan, ha a felperest megilletné a jog a költségek követelésére, mert az elsőfokú bíróság figyelmen kívül hagyta, hogy ezek a költségek csak a szerződés megszűnésének napjáig, azaz 2022. június 2-áig illelhetik meg, az ezt követő időszakra a követelésének a Ptk. 6:276. § (4) bekezdésére alapított jogalapja nincs. Az elsőfokú bíróság a költségviselés időtartamát nem határozhatta volna meg a vagonok feladási állomásra való

visszajuttatásának időpontjáig, mert ez a kötelezettség kizárólag a felperest terhelte, a felperes késedelmének következményeit nem háríthatja az alperesre.

[30] A felperes fellebbezési ellenkérelme az elsőfokú ítélet helybenhagyására és az alperes másodfokú perköltségben marasztalására irányult. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a teljeskörűen és helyesen megállapított tényekből helytálló jogi következtetéseket vont le.

[31] A fellebbezés kapcsán kiemelte, hogy az okiratok tartalma szerint az alperes 2022. március 2-án ajánlatot kért a felperestől acéláru helység2-be történő visszafuvarozásának megszervezésére, amelyhez 3 db cég1től származó kocsit az alperes kívánt biztosítani, azonban több hónapig nem tudta megoldani az áruk helység1ba való visszahozatalát, ezért 2022. április 4-én az ehhez szükséges kocsik megszervezését is a felperestől rendelte meg. A felperes ezt teljesítette, amelynek során 3 db vasútintézeti kocsit biztosított az alperesnek, illetve szolgáltatott ki 2022. április 8-án a címzettnek. Érvelése szerint az okiratok tartalma azt támasztják alá, hogy a felek között a Ptk. 6:302. §-a szerinti szállítmányozási szerződés jött létre 3 db vasúti kocsik ország történő feladására vonatkozóan, amely szerződésből származó kötelezettségét a felperes teljesítette, a fuvarozás tényét az okiratok bizonyítják.

[32] A per tárgyát kizárólag a 3 db vasútintézeti kocsik tulajdonosa, az cég által a kocsik közel 3 havi használatáért felszámított és a felperes által igazoltan megfizetett költség képezi, a vasúti áru fuvarozáshoz kapcsolódó egyéb díjat és költséget nem érvényesít. Az cég a vasúti kocsikat országban történő megrakás céljára, majd pedig a rakott kocsik helység2-be való visszafuvarozására biztosította, az a körülmény, hogy az alperes nem kapott engedélyt, nem mentesíti a használati díj megfizetése alól, mivel a kocsik három hónapig az alperes szerződéses partnerének a birtokában voltak, azokat az cég nem tudta az üzleti tevékenységéhez igénybe venni.

[33] Az nemzet1 engedélyek beszerzése sem az cég-nek, sem pedig a felperesnek nem volt a szerződés szerinti kötelezettsége, a felperes országban nem végez szállítványozási tevékenységet, a vasúti kocsik továbbítása során csak a nemzet2 szakaszon volt feladó és költségviselő, az nemzet1 szakaszon felszámított költségek viseléséről az alperesnek kellett gondoskodnia annak érdekében, hogy az cég1 a kocsikat a címzethez továbbítsa, illetve azokat kiszolgáltassa. A vasúti kocsik visszaküldésekor is az alperes szerződéses partnere adta fel azokat az cég1nak, amely továbbította a kocsikat helység1ba.

[34] Az alperes által hivatkozott áru fuvarozási Kézikönyv szerint az cég-nek a kocsikat az áru forgalomra megnyitott állomások listájában szereplő állomásra kell eljuttatni és ilyen állomáson kell visszaszolgáltatni, amely jelen esetben helység1 volt, mivel helység nem szerepel a nemzet2 vasútállomások listájában. Az eljárás során nem merült fel adat arra nézve, hogy ország területén a felperes vagy az cég tevékenységet végzett volna, így az cég-nek ott nem lehetett tervezett kiszolgáló menete/vonata, hanem csak helység1ban, ehhez viszont a vasúti kocsikat országban az alperes közreműködőjének fel kellett adnia.

[35] Az alperes állításával ellentétben a felperes munkatársa már 2022. május 11-én érdeklődött a vasúti kocsikról, amelyre az alperes alkalmazottja azt közölte, hogy engedélyre várnak, amelynek rendelkezésre állása esetén jelentkeznek. Miután az cég tájékoztatta a használati díj felszámításáról, a felperes ezt haladéktalanul közölte az alperessel, majd a kocsikat később az alperes kérésére késedelem nélkül lemondta, amellyel az együttműködési és tájékoztatási kötelezettségét maradéktalanul teljesítette.

[36] Az alperes által megrendelt vasúti kocsik vasútintézeti kocsik voltak, ahogy az tanú2 tanú által a tárgyaláson csatolt okiratból kitűnik, a kocsikat az cég egy távolabbi állomásról irányította helységeiba, tanú1 tanúállomásából kitűnően pedig az alperesnek tudomása volt arról, hogy ezeknek a kocsiknak a költségtételei eltérnek a magánkocsikétól. Az elsőfokú eljárásban a perbeli vasúti kocsik magánkocsik jellegét az alperes állításán kívül egyéb peradat nem támasztotta alá, kocsibérleti szerződés megkötésére vagy bérleti díjra vonatkozó utalás a peradatok között nincs, a fuvarozó vasúttársaságok egymás közötti elszámolása pedig a kocsik jellegének megítélése szempontjából közömbös.

[37] Állítása szerint az országgyűlési fegyveres konfliktus a vasúti fuvarozást ugyan jelentősen megnehezítette, azonban nem tekinthető vis maiornak. Hangsúlyozta, hogy a kocsik visszaküldésére csak az alperesnek volt jogosultsága, a felperesnek erre nem volt ráhatása, de az alperes mulasztásából eredő többletköltséget az cég felé a felperesnek kellett viselnie, így az alperes az általa előadott okokból a többletköltségek megfizetése alól nem mentesülhet. Hangsúlyozta, hogy az alperes a pert megelőző egyeztetés során a felperes által kiszámlázott költségekkel kapcsolatosan kifogással, a Ptk. 6:303. §-a szerinti igénytel nem élt, hanem a követelés kiegyenlítésére tett ígéretet.

[38] A Fővárosi Ítéltábla az alperes fellebbezését a Pp. 376. § (1) bekezdés a) pontja szerint tárgyaláson bírálta el és azt alaptalannak találta.

[39] Az elsőfokú ítéletnek nem volt fellebbezés hiányában jogerőre emelkedett rendelkezése [Pp. 358. § (5) bekezdés], ezért azt a Fővárosi Ítéltábla egészében, a fellebbezési kérelem és az ellenkérelem Pp. 370. § (1) bekezdése szerinti keretei között bírálta felül.

[40] Az elsőfokú bíróság nem sértett jogszabályt azzal, hogy a felperes keresetét a perfelvételi szakban 2023. március 22-én előterjesztett megváltoztatott keresete alapján bírálta el. A Pp. 185. § (1) bekezdése szerint a perfelvétel során a kereset szabadon megváltoztatható, feltéve, ha a megváltoztatott kereset ugyanabból vagy – ténybeli és jogi alapon – összefüggő jogviszonyból ered, mint a korábbi kereset. A ténybeli és jogi alapon való összefüggés – amely együttes feltétel – azt jelenti, hogy a megváltoztatott keresetnek az eredeti kereset tárgyával összefüggőnek kell lennie, a jogviszonyoknak és a tényállításoknak kapcsolódniuk kell egymáshoz. Ebből a szempontból az alperes fellebbezési érvelésével ellentétben nincs jelentősége annak, hogy a keresetváltoztatás a korábbtól eltérő vagy további érvényesíteni kívánt jog állításában [Pp. 7. § (1) bekezdés 12. a) pont], vagy a kérelem összecszerúságának, tartalmának megváltoztatásában, illetve további kérelem

előterjesztésében [Pp. 7. § (1) bekezdés 12. b) pont] áll. A felperes az eredeti és a megváltoztatott keresetében is az alperes által 2022. április 4-én megrendelt 3 db vasútintézeti kocsifuvározási célú rendelkezésre bocsátásával kapcsolatosan érvényesített szállítványozási szerződésből eredő költség követeléséhez való jogot, vagyis szállítványozási költségek teljesítését követelte az alperestől, a jogviszonyt létrehozó szerződés, a kereset jogalapja tekintetében azonban a keresetét kétségkívül megváltoztatta. Az eredeti kereseti kérelmében azt állította, hogy a vasúti kocsik használatának biztosítására a 2022. március 2-i ajánlatkérésre megtett 2022. március 4-i szállítványozási ajánlat elfogadásával létrejött, és utóbb nem vitatottan teljesítéssel megszűnt szerződés keretében került sor. Ehhez képest a megváltoztatott keresetében foglalt jogállítása szerint ugyanezen vasúti kocsik rendelkezésre bocsátására a felek között külön jogviszony jött létre az alperes 2022. április 4-i megrendelése és annak a felperes ráutaló magatartással való elfogadása alapján.

[41] Az eredeti és a megváltoztatott kereset közötti ténybeli és jogi összefüggést az teremti meg, hogy a peres felek akarata ugyanazon szerződéses cél elérésére, vagyis acéláru országból (helység) ország2-ba (helység2) történő vasúti visszafuvarozásának megszervezésére irányult azzal, hogy 2022. március 2-án az alperes még azt tervezte, hogy az áruk nemzet2 határig (helység1) történő visszafuvarozását maga szervezi meg, maga szerez ahhoz vasúti kocsikat és a felperessel csak a már áruval megrakott vagonok országlról ország2-ba való vasúti fuvarozásának megszervezésére szerződik, ahogy arra a 2022. március 4-i ajánlata alapján az ott megnevezett áruval megrakott két vagonra létrejött szerződés esetén sor is került.

[42] Az okiratok tartalma alapján nem lehet kétséges, hogy a már teljesített, továbbá a megváltoztatott kereset alapjául állított, valamint a csak tervezett, de létre nem jött – országlról(helység1) ország2-ba (helység2) való fuvarozás megszervezésére irányuló – megállapodások is ugyanazon szerződéses cél, az eredeti címzettnek az nemzet-nemzet1 háború miatt kiszolgáltatni nem tudott áru nemzet3 feladóhoz történő visszajuttatása megszervezésének, illetve ennek folyamatának különböző szakaszaihoz tartoznak, ekként egymással ténybelileg és jogilag is összefüggnek, vagyis a keresetváltoztatásnak a Pp. 185. § (1) bekezdése alapján nem volt akadálya.

[43] A felperes a költségek teljesítésének követeléséhez való jogát mindvégig a Ptk. 6:302. §-ára, valamint a 6:309. §-a alapján alkalmazandó 6:276. § (4) bekezdésére alapította. Az alperes fellebbezési érvelésével ellentétben nem minősült a Pp. 7. § (1) bekezdés 12. pontja értelmében keresetváltoztatásnak, hogy a felperes a közte és az cég közötti szerződésre alkalmazandó egyezmények, illetve általános szerződési feltételek tekintetében a költségkövetelés szükségszerűségének és indokoltságának alátámasztására vonatkozó jogi érvelése körében a tényállításait, illetve hivatkozásait megváltoztatta.

[44] Mindezekre tekintettel az elsőfokú bíróság nem sértett jogszabályt a megváltoztatott kereset elbírálásával és az okirati bizonyítékok, valamint a tanúvallomások logikai ellentmondástól mentes okszerű értékelésével, a Ptk. 6:63. § (1) és (2) bekezdéseinek, valamint a 6:66. §-ának megsértése nélkül helyesen jutott arra a következtetésre, hogy az alperes 2022. április 4-i ajánlatának ráutaló magatartással kifejezésre juttatott elfogadása útján a peres felek között acéláru országból (helység) országl-re (helység1) való

visszafuvarozásának megszervezése érdekében 3 db vasúti kocsi használatának biztosítása tárgyában a Ptk. 6:302. §-a szerint minősülő szállítványozási szerződés jött létre.

[45] E szerződés létrejötté szempontjából a fellebbezési érveléssel ellentétben nem volt jelentősége annak, hogy a felek a három vagonnyi acéláru országlról (helység1) ország2-ba (helység2) való fuvarozásának megszervezésére végül valóban nem szerződtek, erre vonatkozóan a felperes ajánlatot nem adott, mert ahogy az tanú (a felperes fuvarszervezési feladatokat intéző alkalmazottja) tanúvallomásából is kitűnik, ehhez arra lett volna szükség, hogy a kocsik vagonszám szerint meg legyenek rakva, vagyis a felperes csak az áruval megrakott kocsikra tudott volna ajánlatot adni, amelyre a perbeli esetben nem vitásan nem került sor. A felperes a keresetét nem az alperes által hivatkozott ország1 (helység1)-Ausztria (helység2) viszonylatra vonatkozó szállítványozási szerződésre, hanem a 3 db vasútintézeti kocsi használatának biztosítására létrejött önálló jogviszonyra alapította, így nem volt jelentősége annak, hogy az acéláru országlról ország2-ba való továbbításának megszervezésére a felek szerződtek-e vagy sem, erre a felperes kötött-e fuvarozási szerződést.

[46] A Ptk. 6:302. §-a szerinti szállítványozási szerződésnek az a szerződés minősül, amelynek alapján a szállítványozó a saját nevében, de a megbízó javára küldemény továbbításával összefüggő szerződések megkötésére vállal kötelezettséget. A Ptk. szerint a szállítványozás fogalmi körébe nemcsak a fuvarozási szerződés megkötése tartozik, hanem az is, ha a szállítványozó a küldemény továbbításával összefüggésben kizárólag egyéb szerződéseket köt, a vasúti kocsik fuvarozási célú használatának biztosítása is ebbe a körbe tartozik, ezért az alperes értelmezésével ellentétben kizárólag azt kellett és a Pp. 342. § (3) bekezdése szerint azt lehetett vizsgálni, hogy 3 db vasútintézeti kocsi ország (helység) országl (helység1) viszonylatában való fuvarozási célú használatának megszervezésére a peres felek között létrejött-e szerződés.

[47] Az elsőfokú bíróság az alperes 2022. április 4-i nyilatkozatát a fellebbezési érveléssel ellentétben nem a felperes ajánlatára tett elfogadó nyilatkozatként, hanem helyesen megrendelésként, vagyis szerződéskötésre tett ajánlatként értelmezte. A 2022. április 4-i nyilatkozat a Ptk. 6:8. § (1) bekezdésében rögzített értelmezési elvek mentén sem érthető másként, mint a megnevezett áru visszaküldéséhez szükséges 3 db kocsi használatának biztosítására vonatkozó ajánlat. Az alperes ebben a nyilatkozatában ugyanis 3 db póre kocsi megrendelését kérte a felperestől, egyben megadta a fuvarlevél kitöltéséhez szükséges adatokat is, amely az alperes szerződés megkötésére irányuló szándékát egyértelműen kifejező, a lényeges kérdésekre is kiterjedő nyilatkozatnak, nem pedig ajánlatkérésnek minősül. Ezt támasztja alá, hogy az alperes a 2022. március 2-án az április 4-i nyilatkozattól eltérően kifejezetten ajánlatot kért – és kapott is – a felperestől az áru visszaküldésére, amelyhez képest a 2022. április 4-i nyilatkozatában használt megrendelni kifejezés egyértelműen és félreérthetetlenül kifejezésre juttatta, hogy tanúl tanúvallomásától eltérően nem kocsik bérbeadására kért ajánlatot, hanem maga tett ajánlatot, illetve rendelte meg 3 db vasúti kocsi rendelkezésére bocsátásának megszervezését a felperestől.

[48] A 2022. április 4-i nyilatkozat alperesi ajánlatként való értelmezését támasztják alá továbbá az eset körülményei. Az okiratok tartalmából és az e tekintetben egyező tanúvallomásokból kitűnően ugyanis az alperes az áru feladónak való visszaküldése során a nemzet2 határig kocsihiány miatt nem tudta a küldemény visszajuttatását saját maga megszervezni, a 2022. március 2-i nyilatkozatban kifejezésre juttatott célja – amely szerint

három vagonnyi áru helység1ba való visszahozatalát maga szervezi meg nemzet1 vagonokkal – nem teljesült, mert az országban kialakult háborús helyzet miatt nem állt rendelkezésre szabad vasúti kocsi, melyre mielőbb és sürgősen volt szüksége.

[49] Az alperes ezenfelül nem adta elő, hogy a 2022. április 4-i nyilatkozata alapján pontosan milyen kérdésekben várta volna a felperes ajánlatát, hiszen az nem volt vitás, hogy az cég1 szakaszán felmerülő díjak és költségek tekintetében az alperes, illetve annak közreműködője volt a költségviselő, az alperes ajánlata csupán a 3 db vasúti kocsi használatának fuvarozási célú biztosítására irányult, amely tanú tanúvallomásából kitűnően az alperes számára szállítmányozási díj megfizetésével nem járt volna, mert mindkét szerződő fél azzal számolt, hogy a kocsik a felrakodást követően 36-72 óra alatt visszaérnek megrakottan a nemzet2 határra, amely esetben önmagában a használatért díjat nem számítottak volna fel.

[50] Mindezekre figyelemmel a 2022. április 4-i nyilatkozatot a szavak általánosan elfogadott jelentése és az eset fenti körülményei alapján a felperesnek úgy kellett érteni, mint ahogy a tanúvallomásokból kitűnően értelmezte is, amely szerint az alperes 3 db vasúti kocsi áruszállításhoz való rendelkezésre bocsátására tett ajánlatot a felperesnek, amely ajánlatnak a felperes ráutaló magatartással kifejezésre juttatott elfogadása hozta létre a peres felek között a szállítmányozási szerződéses jogviszonyt a Ptk. 6:63. § (1) bekezdése, 6:66. §-a és 6:4. § (2)-(3) bekezdései szerint.

[51] A felek a szerződés lényeges tartalmi elemeiben a Ptk. 6:63. § (2) bekezdése szerint megegyeztek, ezt már az ajánlat is magában foglalta, szállítmányozási díjfizetési kötelezettség pedig az alperest a normál ügymenet szerinti berakodás estére, illetve a később ország1-Ausztria viszonylatra tervezett, de végül létre nem jött szállítmányozási szerződésre is figyelemmel nem terhelte.

[52] Az alperes alaptalanul, az elsőfokú ítélet tartalmával ellentétesen állította a fellebbezésében, hogy az elsőfokú bíróság a szerződés teljesítését, vagyis a vasúti kocsik átadását és átvételét minősítette az alperes ajánlatát elfogadó ráutaló magatartásnak, amelyre figyelemmel az elsőfokú ítélet ellentmondásos, mert a 2022. április 8-i elfogadással nem jöhetett létre ennél korábban, 2022. április 4-én a szerződés. Az alperes érvelésével ellentétben a fél a szerződés teljesítésével, mint ráutaló magatartással is kifejezésre juttathatja a szerződéses akaratát, az elsőfokú bíróság azonban elsődlegesen a vasúti kocsik cég-től való megrendelését minősítette az alperesi ajánlat elfogadásának és a Fővárosi Ítéltábla is azt tekintette az ajánlatot elfogadó ráutaló magatartás tanúsításának, hogy a felperes a 2022. április 4-i elektronikus levél tartalmából kitűnően már ezen a napon megkezdte a 3 db vasútintézeti kocsi rendelkezésre bocsátásának megszervezését, azt megrendelte a vagonok tulajdonosától az cég-től, amelyről 2022. április 6-án értesítette az alperest.

[53] A szerződés teljesítésének megkezdésében álló ráutaló magatartással kifejezésre juttatott felperesi elfogadó nyilatkozat útján a peres felek között a perbeli szállítmányozási szerződés az elsőfokú bíróság helytálló megállapítása szerint 2022. április 4-én létrejött és ezt a szerződést a perben vitássá nem tett tények szerint a felperes 2022. április 8-án a 3 db vasútintézeti kocsinak az alperes szerződéses partnere részére történő átadásával teljesítette is.

[54] A perbeli vasúti kocsik vasútintézeti, illetve magánkocsi jellegét érintően az elsőfokú bíróság azt a bizonyítékok okszerű, logikai ellentmondástól mentes értékelésével állapította meg, hogy a felperes 3 db vasútintézeti kocsi fuvarozási célú használatának biztosításával teljesítette a szerződést és teljesítése ebben a tekintetben szerződésszerű volt. Ebben a körben a Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság indokait a következők szerint pontosítja. Az alperes 2022. április 4-i megrendelése 3 db póre kocsi, azaz acéláru fuvarozására alkalmas vasúti áruszállító kocsi biztosítására vonatkozott és nem tartalmazott megkötést arra nézve, hogy a felperes a szerződéses kötelezettségének vasútintézeti – vagyis a vasúti fuvarozó tulajdonában álló – vagy magánkocsi – vagyis a vasúttársaságtól független személytől bérelt vasúti kocsi – kiállításával tehet eleget.

[55] Az alperes érvelésével ellentétben a megrendelésnek a fuvarlevél költségviselő rovatára vonatkozó részéből nem lehetett arra következtetni, hogy az alperes megrendelése magánkocsik biztosítására irányult volna, ugyanis az alperes a 23. rovatra vonatkozó utasítását arra az esetre közölte, amennyiben fel kellene tüntetni a költségviselőt, vagyis amennyiben a felperes bérelt vagy privát kocsit biztosítana. A megrendelés vasúti fuvarlevél 23. rovatának kitöltésére vonatkozó részéből ezért az alperes fellebbezési érvelésével ellentétben nem vonható le arra vonatkozó következtetés, hogy az alperes kifejezetten bérelt vagy privát kocsikat rendelt volna meg, amelyből az következik, hogy a felperes a szerződést vasútintézeti és privát kocsik rendelkezésre bocsátásával, illetve ezek megszervezésével is teljesíthette.

[56] Az elsőfokú bíróság által értékelt bizonyítékok alapján nem kétséges, hogy a felperes 2022. április 4-én 3 db vasútintézeti kocsit rendelt meg az cég-től és ugyancsak vasútintézeti kocsikként meghatározott vasúti kocsikat mondott le. Ezt támasztja alá továbbá, hogy a fuvarlevél adatai szerint az alperessel jogviszonyban álló raktárterület a visszajövő kocsikat szintén ilyen megjelöléssel adta fel fuvarozásra (8.G. 42.752/2022/F/21.számú okirat).

[57] Azt a tényt, hogy a perbeli 3 db vasúti kocsi az cég tulajdonában, illetve üzemeltetésében állt, alátámasztja a vasúti kocsik nyilvántartására szolgáló és nyilvánosan elérhető nemzetközi adatbázisok adataiból kinyert okirat (8.G.42.752/2022/10/F/19.), amely ugyan az nemzeti viszonylatra nem alkalmazható Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményen (COTIF) alapuló adatnyilvántartás, de egyértelműen megerősíti, hogy abba a perbeli vasúti kocsik üzemeltetőjeként az cég van bejegyezve.

[58] Azt a tényt, hogy a felperessel szerződéses jogviszonyban álló cég valóban a saját üzemeltetésében, illetve tulajdonában álló vasútintézeti kocsikat bocsátott az alperes rendelkezésére, vagyis a felperes a perbeli szerződést vasútintézeti kocsik használatának biztosításával teljesítette, nem tette kétségessé a fellebbezésben hivatkozott, az cég és az cég1 közötti megállapodásban alkalmazott kódszám a következők miatt.

[59] A perbeli vasúti kocsik jellegét a felek közötti szerződéses jogviszonyban kellett megítélni. Ehhez képest tanúl tanúvallomása szerint az egyes vasúti kocsik vasútintézeti vagy magán jellegének megítélése eltérő az Európai Unió területén és azon kívül. A tanú

kifejezetten előadta, hogy egy adott vasúti kocsí ország1 területén minősülhet vasútintézeti kocsinak, attól az még ország területén privát jellegű kocsinak tekinthető (8.G.42.752/2022/26. számú tárgyalási jegyzőkönyv 23. oldal). A tanú egyebekben kizárólag abból az okból minősítette a perbeli kocsikat privát, illetve bérelt kocsiknak, mert országban 3 db privát kocsí érkezéséről kapott értesítést. Az alperes fellebbezési érvelésével ellentétben és az elsőfokú bíróság helytálló értékelése szerint a vasúti kocsik jellegét a peres felek közötti jogviszonyban kellett megítélni, amelynek szempontjából különösen tanúl tanúvallomására is figyelemmel nem volt jelentősége annak, hogy az cég1 szabályai szerint e kocsik jellege hogyan minősül.

[60] A keresettel érvényesített költségek megítélése során az elsőfokú bíróság helyesen indult ki abból, hogy a Ptk. 6:309. §-a és 6:287. §-a alapján alkalmazandó Ptk. 6:276. § (4) bekezdése szerint a megbízó a szállítmányozó szükséges és indokolt költségeit köteles megtéríteni és a 2022. április 8-ától 2022. július 2-áig terjedő várakozási időre a felperes által az cég részére kifizetett költséget helyesen minősítette a fenti fogalmi körbe tartozó, az alperes által megtérítendő költségeknek.

[61] Az alperes érvelésével ellentétben a költségek követeléséhez nem volt szükség e költségek jellegében és összegében való megállapodásra, mert az alperes költségviselési kötelezettsége nem a felek költségviselés tárgyában való megállapodásából, hanem a Ptk. szabályaiból következik, vagyis a felek eltérő megállapodása hiányában – amelyre a perbeli esetben nem vitásan nem került sor – a megbízó a szerződés teljesítésével kapcsolatosan felmerült valamennyi indokolt és szükséges költség megfizetésére köteles.

[62] A perben érvényesített költségek nem vitásan azért merültek fel, mert a vasúti kocsik áruval való megrakodására és azoknak a nemzet2 határig való visszafuvarozására a szükséges engedélyek hiányában nem került sor. Az alperes maga sem tette vitássá, hogy az acéláru országból történő kihozatalához szükséges engedélyek beszerzésére a felperes nem vállalt kötelezettséget, ugyanakkor alaptalanul állította, hogy az engedélyek hiánya azért nem értékelhető a terhére, illetve a várakozás azért nem minősül az alperes érdekkörében értékelhető körülménynek, mert maga sem vállalta az engedélyek beszerzését.

[63] Az alperes értelmezésével szemben a Ptk. 6:302. §-a szerint a szállítmányozónak nem kötelezettsége az engedélyek beszerzése. Ezzel éppen ellentétesen valamennyi hatósági engedély, mint a küldemény továbbításához szükséges okirat beszerzése a Ptk. 6:308. §-a, valamint a Ptk. 6:309. §-a szerint alkalmazandó Ptk. 6:259. § (1) bekezdés c) pontja szerint is a megbízó, vagyis az alperes jogszabályi kötelezettsége volt és az ő felelősségi körébe tartozott. A felperes a perbeli szerződés alapján mindössze 3 db vasútintézeti kocsí áru fuvarozás céljára való használatát, illetve ennek megszervezését biztosította az alperes számára, sem a kocsik berakodásával, sem pedig a megrakott kocsik nemzet2 határig való vasúti fuvarozásának megszervezésével kapcsolatos szerződéses kötelezettsége nem volt, ezért a vagonok engedély hiányában történő várakozásával kapcsolatos valamennyi körülményt az alperes érdekkörében felmerült okként kellett figyelembe venni. Ebből a szempontból az országai háborút nem lehetett vis maiorként értékelni, mert a peres felek egyező előadása, sőt az alperes kifejezett hivatkozása szerint ország és ország1 közötti vasúti közlekedés a perbeli időszakban is folyamatos volt, és a peres

felek közötti levelezés tartalmából kitűnően a kiviteli engedélyek beszerzése sem vált lehetetlenné, illetve hiúsult meg a háború miatt, csupán annak beszerzése bonyolultabb és időigényesebb volt.

[64] Az alperes a költségek szükségességét és indokoltságát valójában azon az alapon tette vitássá, hogy álláspontja szerint e költségeknek az cég részére való megfizetését a felperesnek a köztük létrejött szerződéses jogviszony alapján meg kellett volna tagadnia, mert azok teljesítését az cég sem követelhetette alappal a felperestől. Amennyiben a szállítványozó a saját nevében, azonban a megbízója javára harmadik személlyel megkötött szerződés alapján őt terhelő és általa kifizetett összeget érvényesíti a megbízójával szemben költségként – mint a perbeli esetben – akkor a szállítványozási szerződésre alapított perben eljáró bíróság a költségek indokoltságának és szükségességének vizsgálata körében nem bírálhatja el a szállítványozó és a vele szerződő harmadik személy közötti szerződéses jogviszonyt és annak minden elemére kiterjedően nem vizsgálhatja, hogy szállítványozóval szemben a harmadik személy részéről történt igényérvényesítés megalapozott volt-e, mert az azt jelentené, hogy a szállítványozóval szerződő fél perben állása nélkül bírál el egy a per tárgyát nem képező jogviszonyt.

[65] Erre tekintettel a költségek indokoltságának megítélése szempontjából a felperes és az cég közötti szerződés általános feltételeinek, az alperes által hivatkozott Kézikönyvnek és a engedélyszám számú engedélynek nem volt döntő jelentősége. Az elsőfokú bíróság által helytállóan értékelt szempontok szerint az volt releváns, hogy a felek egyező előadása szerint az a közös szerződéses céljuk, amely szerint a vagonok a megrakodást követően 1,5-3 napon belül visszaérkeznek a nemzet² határra nem teljesült, az alperes a vasútintézeti kocsikat csak 2022. július 2-án szolgáltatta vissza. Abban az időszakban, amely alatt a vagonok az alperes, illetve szerződéses partnere birtokában voltak az üzemeltető és tulajdonos cég a kocsikat az alperes érdekkörébe álló okból nem tudta használni, illetve hasznosítani, ezért az állásidőre felszámított és a felperes által megfizetett díj a felperesnél felmerült olyan indokolt kiadásnak minősül, amelynek megtérítését az alperestől követelhetette.

[66] A díjkövetelés nem teszi nyilvánvalóan megalapozatlanná a felperes és az cég közötti szerződés általános feltételeit alkotó Kézikönyv lemondásra vonatkozó rendelkezése, mivel az alperes 2022. május 11-i nyilatkozata egyértelmű abban a tekintetben, hogy a vasúti kocsikra a továbbiakban is igényt tart, az engedélyekre várakozik, amelyhez képest megalapozatlanul állította az elsőfokú eljárásban, hogy a kocsikat valójában már 2022. április 8-án a hét óra rakodási idő elteltével lemondottnak kellett volna tekinteni, mert a saját nyilatkozataiból ennek éppen az ellenkezője tűnik ki.

[67] A Fővárosi Ítéltábla kiemeli, hogy az állásköltség indokoltságát a pert megelőző levelezésében az alperes maga sem tette vitássá, 2022. június 13-án az nemzet¹ hatósági engedélyezési folyamat nehézségeire hivatkozással kérte a felperest, hogy járjon el az cég-nél az állásdíj eltörlése érdekében, majd az eredetileg felszámított összeg 50 %-kal való csökkentését követően a felperes 2022. augusztus 11-i felszólítására csupán a számla megküldését, nem pedig az állásköltség érvényesítését vitatta és 2022. augusztus 25-én arról tájékoztatta a felperest, hogy a számlát továbbította az nemzet³ ügyfelének, valamint ígéretet tett annak a szerződéses partnerétől származó megerősítését követő megfizetésére.

[68] A perbeli költségek összegének indokoltsága szempontjából szintén nem a felperes és az cég közötti szerződés általános feltételeinek, ezek között a engedélyszám számú engedélynek volt jelentősége, hanem azt kellett vizsgálni, hogy a kocsik majdnem háromhavi hasznosításának kizártsága, illetve az ebből eredő üzemeltetői bevételekiesés kompenzálásának – amelynek céljára az állásdíj szolgál – megfeleltethető-e reálisan a perben érvényesített, végül az cég által eredetileg felszámított 50 %-ában meghatározott összeg. Az alperes nem adott elő az elsőfokú eljárásban olyan értékelhető tény vagy körülményt, amelyre figyelemmel a nemzetközi vasúti forgalomban alkalmazott díjtételekhez képest a perben érvényesített összeg aránytalanul eltúlzott lenne, és ahogy azt az elsőfokú bíróság is helyesen állapította meg, a kifejezetten az alperes kérésére elért díjcsökkentés folytán a perben érvényesített költség megfelel a teherkocsik nemzetközi forgalomban való használati szabályairól és azok díjtételeiről szóló Megállapodásban – amely megállapodásban részes fél az cég és az cég1 is – foglaltaknak.

[69] Az alperes alaptalanul állította másodlagos fellebbezési kérelmében, hogy a vele szembeni költségkövetelés csak a perbeli szerződés megszüntetéséig, azaz 2022. június 2-áig terjedő időre érvényesíthető. Ebben a körben a Fővárosi Ítéltábla egyetértett az elsőfokú bíróság indokaival, azt a fellebbezésben foglaltakra tekintettel azzal egészíti ki, hogy a perbeli szállítványozási szerződés alapján a felperes által megkötött szerződés alapvetően használati kötelelemnek minősül, az alperes vasútintézeti kocsik áru fuvarozási célú használatára vált jogosulttá, vagyis arra, hogy azokkal az acélúrut a nemzet2 határra (helység1) visszafuvarozza. Ebből következően a szerződés megszűnését követően az alperes köteles volt a vasúti kocsikat a felperes birtokába visszabocsátani, amelynek keretében őt terhelte annak kötelezettsége, hogy a vagonokat az nemzet1-nemzet2 határig eljuttassa. A peres felek közötti levelezésből kitűnően ebben a tárgyban egymással egyeztettek, melynek során az alperes nem vitatta ezt a kötelezettségét, továbbá ahogy azt az elsőfokú bíróság is helyesen értékelte, kizárólag az alperesnek volt lehetősége a visszaadás ilyen módon történő teljesítésére, mert a perben vitássá nem tett tények szerint a vasútintézeti kocsik országban (helység állomáson) az alperes szerződéses partnerének magánterületét jelentő iparvágányon várakoztak. Erre tekintettel a felperes a visszaadási kötelezettség teljesítéséig, 2022. július 2-áig, alappal érvényesítette az alperes érdekkörébe eső várakozással kapcsolatosan felmerült indokolt és szükséges kiadásait, illetve költségeit az alperessel szemben.

[70] A tájékoztatási kötelezettség megsértését érintően a Fővárosi Ítéltábla előrebocsátja, hogy az alperes ugyan hivatkozott védekezésében a felperes szerződésszegésére, azonban nem vezette le, hogy az állított szerződésszegés mely jogkövetkezmények útján, milyen jogi tények és indokok alapján vezethet a kereset alaptalanságához, vagyis ahhoz, hogy a felperes szállítványozási költségek teljesítését nem követelheti. A felperest a Ptk. 6:309. §-a és 6:287. §-a alapján alkalmazandó 6:275. §-a alapján valóban tájékoztatási kötelezettség terhelte, a felperes azonban a saját szerződéses kötelezettségét már 2022. április 8-án teljesítette, amelyről az alperest megfelelően értesítette. Az alperes állításával szemben közreműködő igénybevételenek szükségessége a felperes oldalán fel sem merült, hiszen a felperes szállítványozóként szerződött az cég-vel, egyéb közreműködő a perbeli jogviszonyban a felperes oldalán nem volt.

[71] A bizonyítékok alapján nem kétséges, hogy az alperes a kocsik visszafuvarozásának akadályát nem közölte a felperessel, a felperes 2022. május 11-i tájékoztatás kérésére azt vállalta, hogy majd maga fog jelentkezni akkor, ha a hatóságoktól információhoz jut az engedélyekről. A felperes az okiratok tanúsága szerint 2022. június 2-án értesült arról, hogy az cég vele szemben az állásidőre díjat érvényesít, amelyet követően haladéktalanul, 2022. június 9-én tájékoztatta ennek összegéről az alperest. Ezzel a tájékoztatási és együttműködési kötelezettségének eleget tett. Ahogy azt az elsőfokú bíróság is helyesen értékelte a nemzetközi vasúti áru fuvarozással, illetve ennek szervezésével üzletszerűen foglalkozó alperes alappal nem gondolhatta, hogy az eredetileg 1,5-3 napra tervezett használatához képest hónapokig várakoztathatja és tarthatja birtokában a vasúti kocsikat anélkül, hogy ennek költségeit viselni kellene. Az alperes éppen maga hivatkozott arra, hogy a peres felek között kialakult szerződéses gyakorlat, a szokásos ügymenetük alapján is fennállt ilyen esetben a díj-, illetve költségfizetési kötelezettség, így a felperes külön tájékoztatása nélkül is tudnia kellett, hogy az engedélyekre való várakozással eltelt idővel arányosan növekszik e költségek összege. Az alperes saját döntése volt, hogy a vasúti kocsik országban tartásával meddig várakozik az engedélyekre, de ennek a költségekkel járó következményeit viselnie kell.

[72] A rendelkezésre álló adatok szerint az alperes a költségek összegéről való írásbeli tájékoztatást (2022. június 9.) megelőzően mondta le a vagonokat, amely nyilatkozatát 2022. április 8-a után bármikor megtehetette volna, ebben a felperes nem akadályozta, a felperes a lemondást haladéktalanul közölte az cég-vel, az alperesnek azonban az okiratokból kitűnően nem állt szándékában az üres kocsikat visszaküldeni, mert bízott az engedélyek beszerzésében.

[73] Az alperes a fellebbezésében alaptalanul hivatkozott a perbeli szerződés semmisségére, amely tekintetben az ellenkérelem-változtatásra a Pp. 373. § (1) bekezdése szerint a másodfokú eljárásban már nem volt jogszabályi lehetőség, a semmisségi okot azonban annak észlelése esetén a másodfokú bíróságnak is hivatalból figyelembe kell vennie, amely okot a perbeli esetben nem észlelt. Az országból való áru-visszaszállításhoz szükséges vasúti kocsik használatának biztosítására létrejött szerződés nem minősül tilos szerződésnek [Ptk. 6:95. §-a], a szerződés hatályosságához hatósági jóváhagyásra nem volt szükség [Ptk. 6:118. § (1) és (3) bekezdései] és a szerződés nem irányult lehetetlen szolgáltatásra sem [Ptk. 6:107. §]. Az alperes megalapozatlan és peradatokkal alá nem támasztott érvelésével ellentétben ugyanis 2022. áprilisában az országból az Európai Unió területére való vasúti áruszállítás nem volt betiltva, a vasúti közlekedés folyamatos volt, így az árutovábbítás céljából biztosított vasúti kocsik használatára irányuló perbeli szerződés nem ütközött jogszabályba és nem irányult lehetetlen szolgáltatásra. Az a tény, hogy a visszaszállításhoz engedélyekre volt szükség és ezek beszerzése nehézségbe ütközött, a szerződés semmissége szempontjából nem értékelhető.

[74] A Fővárosi Ítéltábla mindezen indokok alapján az elsőfokú bíróság ítéletét – pontosított és kiegészített indokolással – a Pp. 383. § (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

[75] Az alaptalanul fellebbező alperes a Pp. 364. § alapján alkalmazott Pp. 83. § (1) bekezdése szerint nem igényelhette másodfokú perköltsége megfizetését, azonban a pernyertes felperes részére sem volt perköltség megállapítható, mert a felperes ugyan kérte az alperes másodfokú perköltség megfizetésére kötelezését, a perköltségét azonban a Pp. 81. § (1), (2) és (5) bekezdéseinek megfelelően nem számította fel.

Budapest, 2025. április 29.

Dr. Kurucz Zsuzsánna s.k.

a tanács elnöke

Dr. Matosek Edina s.k.

előadó bíró

Dr. Kolozs Balázs s.k.

bíró