



**A Kúria
mint felülvizsgálati bíróság
közbenső ítélete**

Az ügy száma: Pfv.III.20.339/2022/8. szám

A tanács tagjai: Salamonné dr. Piltz Judit a tanács elnöke

Dr. Farkas Antónia előadó bíró

Dr. Döme Attila bíró

A felperes: Felperes1

(Cím3)

A felperes képviselője:

Dr. Molnár Ákos ügyvéd

(Cím6)

Az alperes: Alperes1

(Cím1)

Az alperes képviselője:

kamarai jogtanácsos

(Cím1)

Az alperes beavatkozója:

Alperesi beavatkozó1

(Cím4)

Az alperes beavatkozójának képviselője:

Dr. Boldizsár József és Társa Ügyvédi Iroda

(Cím5,

ügyintéző: dr. Szabó L. Zsolt ügyvéd)

A per tárgya: kártérítés és sérelemdíj megfizetése

A felülvizsgálati kérelmet benyújtó fél:

alperes

A másodfokú bíróság neve és a jogerős határozat száma:

Fővárosi Törvényszék 57.Pf.635.724/2021/9.

Az elsőfokú bíróság neve és a határozat száma:

Budapesti II. és III. Kerületi Bíróság 19.P.20.846/2021/16.

Rendelkező rész

A Kúria a jogerős közbenső ítéletet hatályában fenntartja.

Kötelezi az alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg a felperesnek 30.000 (harmincezer) forint felülvizsgálati eljárási költséget.

A közbenső ítélet ellen felülvizsgálatnak nincs helye.

Indokolás

A felülvizsgálat alapjául szolgáló tényállás

[1] A felperes 2014. szeptember 28-án a HÉV szerelvényről történő leszállása során jobb oldali Weber C típusú, részleges ugrócsont ficammal, szalagos csont összeköttetéssel járó, II. fokban nyílt kül- és belboka törést szenvedett el.

A kereseti kérelem és az alperes védekezése

[2] A megismételt eljárásban a felperes keresetében különböző címeken vagyoni kártérítésre és az egészséghez, valamint a testi épséghez, továbbá az emberi méltósághoz való alkotmányos joga megsértése folytán sérelemdíj megfizetésére kérte kötelezni az alperest. Keresetét a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 6:142. §-ára, 6:143. § (1)-(2) bekezdéseire és 6:145. §-ára alapította.

[3] Az alperes ellenkérelmében a kereset elutasítását kérte, vitatva mind a jogalapját, mind az összecszerűségét.

[4] Az alperes pernyertessége érdekében beavatkozó felelősségbiztosító ellenkérelmében szintén a kereset elutasítását kérte.

Az elsőfokú ítélet és a másodfokú közbenső ítélet

[5] Az elsőfokú bíróság ítéletével a keresetet elutasította.

[6] Indokolása szerint a felperes kártérítési igényét akkor is a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szabályai szerint kell megítélni, ha a kár a kötelezett szerződésen kívül okozott károkért való felelősségét is megalapozza.

[7] Megállapította, hogy a peres felek között azzal jött létre szerződéses jogviszony, hogy a felperes felszállt az alperes által üzemeltetett HÉV szerelvényre, ezért ezt tekintette a peres felek közötti közszolgáltatási szerződést létrehozó, kötelemkeletkeztető ténynek.

[8] Azt vizsgálta, hogy a Ptk. 6:256. § (1) bekezdése szerinti közszolgáltatási szerződéses kapcsolatban az alperes szerződésszegő magatartást valósított-e meg, és ezzel oksági kapcsolatban áll-e a felperest ért kár, illetve személyiségi jogsértés. Megítélése szerint azt kellett eldönteni, hogy a közszolgáltatási szerződés keretein belül vagy azon kívül az alperes jogsértést követett-e el a felperes sérelmére, és ezzel oksági kapcsolatban az élet, testi épség, egészség, a családban történő változatlan részvételhez való jogai megsérültek-e, illetve jogsértés hiányában megalapozza-e a felperest ért sérülés az alperes helytállási kötelezettségét, illetve helytállási kötelezettség esetén az alperes kimentette-e magát.

[9] Vizsgálta, hogy melyik volt az a kiváltó ok, amely elindította a felperes sérüléséhez vezető fizikai folyamatot. Rámutatott arra, hogy az alperes nem szegett szerződést. Megítélése szerint a peres feleken kívüli harmadik személy vagy személyek indították el azt a mozgásfolyamatot, aminek következtében a felperest ért fizikai sérülések bekövetkeztek.

[10] A járműszakértői vélemény alapján úgy ítélte meg, hogy nem vonható le arra következtetés: amennyiben hangosbemondás, utasmegfigyelés, vagy az utasok fizikai mozgásának korlátozása, alperes segédszemélyzetének igénybevétele megvalósult volna a szerelvényen belül, úgy egyértelműen megakadályozható lett volna a baleset.

[11] Megítélése szerint önmagában az a körülmény, hogy a felperest baleset érte a peronon, illetve kiesett a szerelvényből, nem alapozza meg az alperes szerződésszegését és helytállási kötelezettségét szerződésszegés hiányában sem. Okfejtése szerint a biztonságos

szállítás az alperes érdekkörében értelmezhető, az alperes által működtetett szerelvény nem vitásan a műszaki és jogi előírásoknak megfelelt. Megállapította, hogy az alperes biztonságos célállomásra szállítással kapcsolatos felelőssége nem korlátlan, nem parttalan és nem áll fenn a bárki által okozott károkért, személyiségi jogsértésekért.

[12] Úgy ítélte meg, hogy harmadik személynek minősülő utasok baleseti folyamatot elindító magatartásáért az alperes sem a Ptk. 6:256. §-a, sem a 6:145. §-a, sem a 6:142. §-a, továbbá az EK rendelet 1. melléklete IV. cím 26. cikke alapján nem felelős, mert nem az alperes érdekkörében álló személy vagy személyek lökték ki a felperest a járműből, és erre a baleseti okfolyamatot elindító fizikai folyamatra az alperesnek nem kellett számítania, azt nem kellett előre látnia, illetve azt nem háríthatta el.

[13] Fentiek alapján azt állapította meg, hogy az alperes szerződést a közszolgáltatási jogviszonyban nem szegett, így szerződésszegésre alapítva a felelőssége nem áll fenn.

[14] Rámutatott arra, hogy amennyiben a felperes sérülése megalapozná az alperes szerződésszegését, akkor is mentesülne a felelősség alól, mivel a balesetet az utasok magatartása okozta, amely elháríthatatlan és előre nem látható külső ok volt, mivel a szerelvény, illetve a peron nem volt zsúfolt vagy túlzúfolt, és semmilyen előzetes jel nem utalt arra, hogy az utastársak ilyen magatartást fognak tanúsítani.

[15] A felperes fellebbezése folytán eljáró másodfokú bíróság közbenső ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta és megállapította, hogy az alperest kártérítési felelősség terheli a felperes 2014. szeptember 28. napján a HÉV egyik megállójában a járműről való leszállása közben történt balesetével összefüggésben felmerült károkért és sérelmekért.

[16] Indokolása szerint az alperes a megismételt eljárásban már nem vitatta, hogy közte és a felperes között szerződéses jogviszony jött létre.

[17] Utalt az alperes által készített Üzletszabályzatra, amely álláspontja szerint tartalommal tölti ki a peres felek közötti szerződést, ezért úgy ítélte meg, hogy az alperes kárfelelősségének vizsgálatakor ennek rendelkezéseiből kell kiindulni.

[18] Kiemelte az Üzletszabályzat III.2. pontját, amelynek értelmében a személyszállítási szerződés azzal jön létre az utas és az alperes között, hogy az utas utazási szándékkal felszáll a menetrend szerint közlekedő járműre. Rámutatott arra, hogy az alperes – egyebek mellett – az utazási szerződés alapján az utas célállomásra történő biztonságos szállítását vállalta. Hangsúlyozta az Üzletszabályzat III.3. pontja alapján, hogy a személyszállítási szerződés az utazás befejezéséig hatályos, azaz addig, ameddig az utas a céljának megfelelő állomás vagy megállóhely területén a járműről való leszállást befejezte.

[19] Idézte az Üzletszabályzat X. pontját is, amely szerint az alperes felelős, amennyiben az utas a járművön való tartózkodása közben vagy a be-, illetve kiszállása alkalmával a személyszállítással összefüggésben történt esemény következtében meghal, megsérül, testi vagy szellemi épségében egyéb károsodást szenved. Kiemelte: a felelősség alól az alperes olyan mértékben mentesül, amilyen mértékben az esemény az utas hibájának a következménye, vagy ha a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely az alperes személyszállítási tevékenysége körén kívül esik.

[20] Fentiek alapján az adott esetben a másodfokú bíróság azt a következtetést vonta le, hogy az utas biztonságos célba juttatásának szerződéses kötelezettsége az alperest a felperes leszállásának befejezéséig terhelte, és csak akkor nem felelhet az őt ért károkért, ha a kiszállás során nem a személyszállítással összefüggésben következett be a baleset. Mentességi oknak

pedig azt tekintette, ha a felperes hibája vagy olyan elháríthatatlan külső ok idézte elő a balesetet, amely kívül esik a személyszállítás tevékenységi körén.

[21] Rámutatott arra, hogy az alperes az Üzletszabályzatában a Ptk.-ban meghatározottnál szigorúbb felelősséget vállalt és szűkebb körben határozta meg a kimentés lehetőségeit, ezért ebben az esetben nincs jelentősége az ellenőrzési körnek, az előreláthatóságnak vagy az elvárhatóságnak, hanem csak annak, hogy mi esik a személyszállítási tevékenység körébe.

[22] A másodfokú bíróság fenntartotta az alapeljárásban már kifejtett álláspontját, amely szerint csak az állapítható meg, hogy a felperes utastársai nyomására elvesztette az egyensúlyát és így esett ki a járműből, ekként szenvedte el a sérüléseit. Hangsúlyozta, hogy ezt a személyszállítás körébe eső körülménynek kell tekinteni egy tömegközlekedési célú, tömegközlekedési eszközzel végzett személyszállítási tevékenység esetén. Megítélése szerint az sem volt megállapítható, hogy a felperes a járműből való kiszállása közben telefonált, és ez okozta a balesetet. A felperes közrehatását arra tekintettel sem tartotta megállapíthatónak, hogy a felperes túlsúfolt járműre szállt fel.

[23] Utalt arra is, hogy az alperes nem jelölt meg és nem bizonyított a személyszállítás körén kívül eső olyan elháríthatatlan külső okot, amely alapot adhatna a mentesülésére.

A felülvizsgálati kérelem és ellenkérelem

[24] A jogerős közbenső ítélet ellen az alperes terjesztett elő felülvizsgálati kérelmet, amelyben annak hatályon kívül helyezése mellett a kereset elutasítását, tartalmilag tehát az elsőfokú bíróság ítéletének helybenhagyását kérte.

[25] Megsértett jogszabályhelyként a Ptk. 6:142. §-át, valamint a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (a továbbiakban: régi Pp.) 221. § (1) bekezdését jelölte meg.

[26] Hivatkozott arra, hogy nem vállalt a Ptk. 6:142. § szabályainál szigorúbb felelősséget, hanem az EK rendelet mint a szerződésére vonatkozó lex specialis alapján részletezte a felelőssége rá vonatkozó szabályait, részben szó szerint, részben utaló szabállyal.

[27] Hangsúlyozta, hogy a „harmadik személy” járművön tanúsított perbeli magatartása a személyszállítási tevékenysége körén kívül esik, és rámutatott arra: az EK rendelet 1. számú melléklete 26. cikk (2) bekezdés a) és c) pontjai utalnak az elháríthatatlanságra is.

[28] Állította, hogy az Üzletszabályzatában nem vállalt szigorúbb felelősséget az EK rendeletben foglaltaknál. A jelen ügyben alkalmazhatónak tartotta az EK rendelet 1. számú melléklet 26. cikk (2) bekezdés c) pontját, amely szerint a mentesülése állapítható meg. Érvelése szerint nem kerülhette el a balesetet, és nem is volt olyan eszköz vagy intézkedés, amivel ezt megtehetette volna.

[29] Kifogásolta, hogy a másodfokú bíróság nem vizsgálta az EK rendelet rendelkezéseit. Álláspontja szerint a másodfokú bíróság lényegében a veszélyes üzemi felelősség szabályainak megfelelő mentesülést kívánta meg tőle. Érvelése szerint azt a lehetőséget nem biztosítja a Ptk., hogy a szerződésszegésért való felelősséget ténylegesen veszélyes üzemi felelősséggé vagy azzal azonos szintűvé tegye, mivel ezáltal a Ptk. 6:145. § (3) bekezdésének rendelkezései is lényegében diszpozitív szabálynak minősülhetnének, és a károsult érvényesíthetné a non cumul szabályával ellentétben a szerződésszegésből eredő kárigényét a szerződésen kívül okozott károkért való felelősség szabályai szerint.

[30] Fentiek alapján jogszabálysértőnek tartotta, hogy az, ami az Üzletszabályzatában szerepel, a másodfokú bíróság álláspontja szerinti felelősségvállalást és nem az EK rendelet szerinti felelősségviselést jelenti.

[31] Sérelmezte, hogy a másodfokú bíróság az indokolási kötelezettségének nem tett eleget. Előadta, hogy a 2021. június 3-án megtartott tárgyaláson nyilatkozott az Üzletszabályzatban foglaltak értelmezéséről. Nem értett egyet azzal, hogy a másodfokú

bíróság szerint az Üzletszabályzatában a Ptk.-ban meghatározottnál szigorúbb felelősséget vállalt és szűkebb körben határozta meg a kimentés lehetőségeit. Utalt arra, hogy a másodfokú bíróság következtetése iratellenes és okszerű indokolás hiányában jogszabálysértő.

[32] Állította, hogy a másodfokú bíróság tévesen jutott arra a következtetésre, amely szerint az alperes személyszállítási tevékenysége körébe tartozik az utasok perbeli magatartása, mivel erre nem volt és nem is lehetett ráhatása. Előadta, hogy az utasok viselkedése az ellenőrzési körén kívül esett, és nem volt elvárható annak elkerülése vagy a kár elhárítása.

[33] Hangsúlyozta, hogy a tevékenységi körébe eső minden műszaki és jogszabályi előírásnak eleget tett. Okfejtése szerint a káresemény bekövetkeztét előidéző, utastárs általi lökés olyan, általa elháríthatatlan ok, amely tevékenységi körén kívül esik, ezért érvelése szerint felelős sem lehet érte.

[34] A felperes felülvizsgálati ellenkérelmében a jogerős közbenső ítélet hatályában fenntartását kérte.

[35] Az alperes beavatkozójának csatlakozó felülvizsgálati kérelmét a Kúria 7. sorszámú végzésével elutasította.

A Kúria döntése és jogi indokai

[36] A felülvizsgálati kérelem alaptalan.

[37] A Kúria a jogerős ítéletet a régi Pp. 270. § (2) és a 275. § (2) bekezdése alapján a felülvizsgálati kérelem keretei között, a 272. § (2) bekezdése szerint megjelölt jogszabálysértések tekintetében vizsgálta felül.

[38] A régi Pp. 270. § (2) bekezdésének és a 275. § (3), illetve (4) bekezdéseinek együttes értelmezéséből következően az eredményes felülvizsgálat alapja lehet valamely anyagi jogi vagy eljárási szabálysértés, utóbbi azonban csak akkor, ha annak az ügy érdemi elbírálására lényeges kihatása van.

[39] Az alperes felülvizsgálati kérelmében lényegében azt vitatta, hogy Üzletszabályzatában szigorúbb felelősséget vállalt volna a Ptk. 6:142. § szabályainál. Állította, hogy a felelőssége és a felelősség alóli mentesülése szempontjából a Ptk. mellett az EK rendelet szabályait is figyelembe kell venni, az Üzletszabályzatot az EK rendelet keretei között kell értelmezni.

[40] A Kúria az alperes fenti érvelésével nem értett egyet. A megismételt eljárásban a felek közötti szerződéses jogviszony már nem volt vitatott. A Ptk. 6:142. §-a azt mondja ki, hogy aki a szerződés megszegésével a másik félnek kárt okoz, köteles azt megtéríteni; mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a szerződésszegést ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa. A Ptk. 6:59. § (2) bekezdése alapján a felek szabadon állapíthatják meg a szerződés tartalmát. A szerződéseknek a felek jogaira és kötelezettségeire vonatkozó szabályaitól egyező akarattal eltérhetnek, ha e törvény az eltérést nem tiltja.

[41] A Kúria hangsúlyozza: a Ptk.-ban a kártérítési felelősség szabályai diszpozitívak. A törvény a szerződések szabályaira kimondott általános diszpozitív jellel kivételt csak egy

esetben tett: a szándékosan okozott, továbbá emberi életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító szerződészegésért való felelősséget korlátozó vagy kizáró szerződési kikötést tekinti semmisnek. Ennek alapján a Ptk. 6:152. § figyelembevételével a felek a kártérítési felelősségi szabályoktól egyező akaratú, megegyezéssel eltérhetnek.

[42] Az alperes a baleset bekövetkezése időpontjában mint közlekedési szolgáltató rendelkezett érvényes és hatályos Üzletszabályzattal, amelynek X. pontja határozta meg – egyebek mellett – az általa vállalt felelősség mértékét és a mentesülésének feltételeit. Nem tévedett ezért a másodfokú bíróság, amikor a kereset elbírálása során az Üzletszabályzatban foglaltak tartalmából indult ki, a felek jogviszonyára azt alkalmazta. A Kúria e körben a másodfokú bíróság jogi indokaival maradéktalanul egyetértett, csupán a felülvizsgálati kérelemben foglaltak alapján az alábbiakra mutat rá.

[43] Az Üzletszabályzat alapján az alperes vállalta a felelősséget arra az esetre, amikor az utas a járművön való tartózkodása közben vagy a be-, illetve kiszállása alkalmával a személyszállítással összefüggésben történt esemény következtében meghal, megsérül, testi vagy szellemi épségében egyéb károsodást szenved. Az alperes saját maga határozta meg az Üzletszabályzatában, hogy a felelősség alól milyen esetekben és feltételek alapján mentesülhet. Ezeket egyrészt az utas közrehatásában, másrészt a személyszállítás körén kívül eső elháríthatatlan okban jelölte meg. Erre tekintettel az alperes kártérítési felelősségének vizsgálatakor – ahogy arra a másodfokú bíróság helyesen hivatkozott – az alperes Üzletszabályzatát a Ptk. és az alperes által hivatkozott EK rendelet figyelembevételével kellett értelmezni. Egyetértett a Kúria a másodfokú bírósággal abban is, hogy az alperes kárfelelősségének vizsgálatánál az Üzletszabályzat rendelkezéseiből kellett kiindulni.

[44] Az alperes által megszövegezett Üzletszabályzat alapján pedig az állapítható meg, hogy az alperes a Ptk.-ban foglaltaknál szűkebb körben határozta meg a kimentési lehetőségeket: ezek szerint csak a károsult közrehatása és a személyszállítási tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan ok bizonyítása ad alapot az alperes mentesülésére. A másodfokú bíróság helytállóan vezette le, hogy adott esetben sem a felperes közrehatása, sem a személyszállítási tevékenységi körön kívül eső elháríthatatlan ok megléte nem volt megállapítható. Mindezek alapján helyesen jutott arra a következtetésre, hogy az alperes felelősséggel tartozik a felperest ért károkért, sérelmekért.

[45] Nem értett egyet a Kúria a felülvizsgálati kérelem azon hivatkozásával sem, hogy az Üzletszabályzat rendelkezéseit az alperes által történt értelmezéssel kellett volna a bíróságnak figyelembe venni. A másodfokú bíróság a magyar nyelv szabályai szerint helyesen értelmezte az alperes által vállalt felelősség mértékét és a kimentés körét, ezeket az Üzletszabályzat világosan, közérthetően fogalmazta meg. A felülvizsgálati eljárásban nem támadott tényállás szerint a felperes leszálláskor az utastársak nyomásának hatására egyensúlyát veszítette, és kiesett a járműből. Mindezek alapján az alperes felel a szerződés hatálya alatt az utasok személyszállítási tevékenységgel kapcsolatos magatartása által a felperesnek okozott károkért és sérelmekért; a másodfokú bíróság pedig helyesen minősítette ilyen magatartásnak a le- és felszállást, illetve az eközben okozott balesetet. Ezért a Ptk. 6:142. § sérelme nem állapítható meg.

[46] Az alperes megsértett jogszabályhelyként jelölte meg a régi Pp. 221. § (1) bekezdését is. A Kúria azonban azt állapította meg, hogy a fenti jogszabályhely által előírt indokolási kötelezettségét a másodfokú bíróság maradéktalanul teljesítette, indokát adta annak, hogy miért az Üzletszabályzatban foglaltak alapján bírálta el a keresetet. A másodfokú bíróság indokolása részletesen tartalmazza jogi álláspontját, az annak alapjául szolgáló jogszabályokat, illetve jogi érveket. Rámutat a Kúria: az a tény, hogy ezzel az alperes nem ért egyet, nem jelenti az indokolási kötelezettség megsértését.

[47] A másodfokú bíróság mérlegelési tevékenységével kapcsolatban a fent kifejtettekre utalással a Kúria azt állapította meg, hogy a bizonyítékok értékelése megfelelt a régi Pp. 206. § (1) bekezdésében foglaltaknak, a jogerős ítélet tehát – az alperes állításával ellentétben – ez okból sem jogszabálysértő.

[48] Mindezekre tekintettel a Kúria a régi Pp. 275. § (3) bekezdése alapján a jogerős közbenső ítéletet hatályában fenntartotta, mert az megfelelt a felülvizsgálat tárgyává tett jogszabályoknak.

Záró rész

[49] A felülvizsgálati kérelem nem vezetett eredményre, ezért a Kúria a régi Pp. 270. § (1) bekezdésének utaló rendelkezése folytán alkalmazandó 78. § (1) bekezdése alapján kötelezte az alperest a felperes részére a jogi képviselővel felmerült felülvizsgálati eljárási költség megtérítésére, amelynek összegét a 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (2) és (5) bekezdése alapján, a kifejtett ügyvédi tevékenységgel arányban állóan, a (6) bekezdés alkalmazásával állapította meg.

[50] A Kúria a felülvizsgálati kérelmet a régi Pp. 274. § (1) bekezdése alapján tárgyaláson kívül bírálta el.

[51] A közbenső ítélet elleni felülvizsgálatot a régi Pp. 271. § (1) bekezdésének e) pontja zárja ki.

Budapest, 2022. november 9.

Salamonné dr. Piltz Judit s.k. a tanács elnöke, Dr. Farkas Antónia s.k. előadó bíró, Dr. Döme Attila s.k. bíró

A kiadmány hitelül:

bírószági ügyintéző

HM