



**A Kúria
mint felülvizsgálati bíróság**

ítélete

Az ügy száma: Gfv.III.30.235/2024/7. szám

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

Dr. Zumbók Péter előadó bíró

Dr. Bajnok István bíró

Dr. Farkas Attila bíró

Dr. Gáspár Mónika bíró

A felperes: Felperes1

(Cím2)

A felperes képviselője:

Szabó & Szomor Ügyvédi Iroda

(Cím6,

ügyintéző: dr. Sz. Szabó Sándor ügyvéd)

Az alperesek: Alperes1

(Cím1)

I. rendű

Alperes2

(Cím1)

II. rendű

Alperes3

(Cím3) III. rendű

Alperes4

(Cím4) IV. rendű

Az alperesek képviselői:

Hargitai-Mezőfi Ügyvédi Iroda

(Cím5,

ügyintéző: dr. Hargitai László ügyvéd) I-II. rendűért

Párkány Rita Ügyvédi Iroda

(Cím6,

ügyintéző: dr. Párkány Rita ügyvéd) III. rendűért

Pleszkáts Ügyvédi Iroda

(Cím7,

ügyintéző: dr. Pleszkáts Tibor ügyvéd) IV. rendűért

A per tárgya: kártérítés megfizetése

A felülvizsgálati kérelmet benyújtó fél:

IV. rendű alperes

A másodfokú bíróság neve és a felülvizsgálni kért jogerős határozat száma:

Fővárosi Ítéltábla 14.Gf.40.041/2024/8.

Az elsőfokú bíróság neve és határozatának száma:

Fővárosi Törvényszék 27.G.42.364/2013/325.

Rendelkező rész

A Kúria a jogerős ítélet felülvizsgálati kérelemmel támadott rendelkezését hatályában fenntartja.

Kötelezi a IV. rendű alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg a felperesnek 1.905.000 (egymillió-kilencszázötezer) forint felülvizsgálati eljárási költséget.

Az ítélet ellen felülvizsgálatnak nincs helye.

Indokolás

A felülvizsgálat alapjául szolgáló tényállás

[1] A felperes mint pályavasút és a IV. rendű alperes mint vasútállomás 2005. december 23-án pályahasználati szerződést kötöttek, amelynek tárgya a vasúti pálya és tartozékai használata, valamint a pályavasút által nyújtott egyéb szolgáltatások igénybevétele volt. A pályavasút kötelezettsége volt – díj ellenében – a vasúthálózat használatának biztosítása, a vasúti pálya és tartozékai üzemeltetése, a vasúti forgalom irányítása és a vasúti közlekedés szervezése annak érdekében, hogy a vasútállomás számára megvalósuljon a szerződéses szolgáltatások teljesítése. A pályavasút arról is köteles volt gondoskodni, hogy az általa kezelt vasúti infrastruktúra alkalmas legyen a szerződés meghatározott tevékenységek elvégzésére. Rögzítették, hogy a vasútállomás jogosult a V. Korlátolt Felelősségű Társaságnak a közforgalmú vasúti pályához és tartozékaihoz történő hozzáférés tárgyában hozott döntése alapján a menetvonalak igénybevételére. A pályavasút vállalta, hogy a vasútállomás rendelkezésére bocsátja a szerződés mellékletében meghatározott menetvonalakat, és biztosítja azok használatát, illetve az igényelt kapcsolódó járulékos szolgáltatásokat. A szerződő felek magukra nézve kötelezőnek fogadták el a pályahasználati szerződés általános szerződési feltételeit (a továbbiakban: ÁSZF).

[2] A pályahasználati szerződés 11. pontja értelmében a kárfelelősségre vonatkozóan az ÁSZF szabályai voltak irányadóak. Az ÁSZF „Felelősség a közforgalmú vasút tartozékai használata közben bekövetkezett károkért.” cím alatt tartalmazott a kárfelelősséggel kapcsolatos rendelkezéseket. A 29. § a pályavasút veszélyes üzemi tevékenységéből származó károkért fennálló felelősség cím alatt rögzítette, hogy a pályavasút a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (a továbbiakban: régi Ptk.) 345. §-ában meghatározott veszélyes

üzem működéséből eredő károk megtérítésére vonatkozó szabályok szerint felel azokban az esetekben, amelyekben a kár valamely pályavasúti erőszármával összefüggő tevékenységgel, illetve a pályavasút által közlekedtetett technológiai vonatok közlekedésével van okozati összefüggésben. A 30. § szerint a vasútállomás a közforgalmú vasút és tartozékai használata közben bekövetkezett károkért a régi Ptk. 345. §-ában meghatározott veszélyes üzem működéséből eredő károk megtérítésére vonatkozó szabályok szerint felel. A 31. § értelmében, amennyiben a kár a fokozott veszéllyel járó tevékenységből keletkezett, a károkozó köteles az ebből eredő kárt megtéríteni; mentesül a károkozó a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik; nem kell megtéríteni a kárt annyiban, amennyiben a károsult felróható magatartásából származott. A 35. § tartalmazta, hogy a felek mentesülnek a felelősség, illetve annak egy része alól, amennyiben bizonyítják, hogy a kárt vagy annak egy részét a károsult vétkes közrehatása idézte elő.

[3] 2006. december 27-én K. felső állomásról H. irányába közlekedett a IV. rendű alperes által közlekedtetett tehervonat.

[4] A szerelvény vontatását a felperes és a IV. rendű alperes között létrejött, vontatási szolgáltatás végzésére irányuló keretszerződés alapján a felperes végezte. Emellett a IV. rendű alperes megrendelése alapján a felperes végezte a kocsivizsgálatot, vonatvizsgálatot és a fékpróbát is. A vonat haladás közbeni megfigyelését ugyancsak a felperes alkalmazottai végezték.

[5] A vonat mozdony utáni ötödik teherkocsija a külföldi székhelyű S. társaság tulajdonában állt, akitől a kocsit az I. rendű alperes bérelte. A nevezett társasággal kötött szerződés alapján a II. rendű alperes végezte a vasúti kocsipark üzemeltetését. Az I. rendű alperes megrendelése alapján a vasúti kocsit karbantartását és szervizelését 2005. július 26-ig a III. rendű alperes végezte.

[6] A tehervonat a fentiekben megjelölt időpontban és pályaszakaszon történő haladása közben a mozdony utáni ötödik teherkocsinál hőnfutás alakult ki, amely előbb hang-, majd fényjelenséggel járt. A felperes ö-i forgalmi szolgálattevője a vonat elhaladása közben az ötödik vagy hatodik kocsinál morgó hangot észlelt, de úgy ítélte meg, hogy az nem veszélyezteti a vonat biztonságos továbbhaladását, és ezért nem intézkedett a vonat megállítása iránt, hanem pusztán jelezte az általa tapasztaltakat az l-i forgalmi szolgálattevőnek. A vonat megállításáról a jelzés alapján ő sem intézkedett, és a vonat elhaladása során az ötödik vagy hatodik kocsinál fényjelenséget – szikrázást – észlelt, ezért jelezte a k-i forgalmi szolgálattevőnek, hogy állítsa meg a vonatot.

[7] Az ötödik teherkocsi azonban L. és K. állomások között a hőnfutás következtében kisiklott, majd az oldalára dőlt, három további vasúti kocsit magával rántott, és ezzel megrongálta a felperes által üzemeltetett vasúti pályát.

[8] A felperesnek összesen 179.683.225 forint kára keletkezett. A kisiklott vagon elszállítása 58.500 forintba került. A használhatatlanná vált pálya miatt 3.887.532 forint díj ellenében egy másik társaság pályáját kellett igénybe vennie, és a pótlóbuszok használata miatt 979.200 forint kiadása merült fel. A biztosítóberendezések helyreállításának költsége

210.732 forint, a pálya ideiglenes helyreállításának költsége 18.724.420 forint, a végleges helyreállítás költsége pedig 155.822.841 forint volt.

A kereseti kérelem és az alperesek védekezése

[9] A felperes megváltoztatott keresetében 245.342.168 forint egyetemleges megfizetésére kérte kötelezni az alpereseket. Állította, hogy az alperesek a megtéríteni kért kárt közösen okozták, és részben kontraktuális, részben deliktuális felelősséggel tartoznak. A követelését a IV. rendű alperessel szemben a pályahasználati szerződésre alapította, és jogalként a régi Ptk. 345. §-át jelölte meg.

[10] Az alperesek érdemi ellenkérelmeikben a kereset elutasítását kérték. A IV. rendű alperes vitatta, hogy veszélyes üzemi tevékenységet folytatott volna. Álláspontja szerint a kár a felperes által végzett vontatás és forgalomirányítás, azaz a felperes veszélyes üzemi tevékenysége körében következett be. Előadta, hogy a felperes elháríthatna volna a balesetet, ha az ő-i forgalmi szolgálattevő azonnal megállítja a vonatot, vagy az az L. állomáson megtörténik.

Az első- és másodfokú ítélet

[11] Az elsőfokú bíróság ítéletével a IV. rendű alperest a felperes javára 134.762.419 forint megfizetésére kötelezte. Ezt meghaladóan a keresetet elutasította.

[12] Abból indult ki, hogy a felperes és a IV. rendű alperes jogviszonyát az általuk megkötött pályahasználati szerződés határozta meg, amelynek részét képezte a „Hálózat-hozzáférési Szerződés általános feltételei” elnevezésű általános feltételrendszer is, és az részletesen tartalmazta a hozzáférésre jogosult és a pályavasút felelősségére vonatkozó szabályokat. Azok alapján megállapította, hogy a IV. rendű alperes a szerződésben maga vállalt veszélyes üzemi felelősséget a felperes felé. Emiatt nem tulajdonított jelentőséget annak, hogy egyébként a vontatást és a kocszivizsgálatot külön megállapodás alapján a felperes végezte. Azt is hangsúlyozta, hogy a IV. rendű alperes éppen annak ismeretében kötötte a pályahasználati szerződést, és vállalt veszélyes üzemi felelősséget, hogy a vontatást és a kocszivizsgálatot nem maga fogja végezni, így az azokra vonatkozó szerződés a mentesülését nem alapozhatta meg. Ezen túlmenően utalt arra, hogy mivel a perben kirendelt szakértő műszaki szakvéleménye szerint a baleset műszaki oka a kocszivizsgálatkor nem volt feltárható, ezért a kocszivizsgálat egyébként sem állt összefüggésben a balesettel, ahogyan a felperes által végzett vontatási szolgáltatás sem.

[13] Megítélése szerint nem lehetett kétséges, hogy a IV. rendű alperes által közlekedtetett szerelvény egy kocsiában bekövetkezett hőnfutásos csaptöréssel okozott kár a IV. rendű alperes fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében keletkezett, így a IV. rendű alperes köteles az ebből eredő károk megtérítésére. Kitért arra, hogy a veszélyes üzemek találkozása sem merült fel, hiszen a szerződés egyértelműen rögzítette: a pályavasút esetében kizárólag az erőssámmal összefüggő tevékenységgel, illetve a pályavasút által közlekedtetett technológiai vonatok közlekedtetésével okozati összefüggésben keletkezett károk esetében alkalmazandó a régi Ptk. 345. §-a, a perbeli esetben pedig nem vitásan egyik körülmény sem merült fel.

[14] Mindezek miatt arra a következtetésre jutott, hogy a IV. rendű alperes csak annyiban mentesülhetett a felelősség alól, amennyiben bizonyítja, hogy a kárt vagy annak egy részét a károsult vétkes közrehatása idézte elő. A felperes vétkes közrehatását az ö-i és az l-i forgalmi szolgálattevők nem megfelelő eljárása miatt megállapíthatónak tartotta. E körben értékelte a forgalmi szolgálattevők tanúvallomásait. Az igazságügyi műszaki szakértői véleményből kiemelte, hogy a baleset idején hatályban volt F2 számú forgalmi utasítás értelmében, ha a vonat fogadására kötelezett dolgozó a vonat továbbhaladását vagy a másik vágányon közlekedő vonatok biztonságát veszélyeztető rendellenességet észlel, köteles a vonatot megállítani és a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni. Hivatkozott továbbá arra, hogy a szakértő által ugyancsak figyelembe vett E12 számú szolgálati utasítás szerint a közlekedő vonatok a vonat megfigyelésére kötelezett dolgozók kötelesek megfigyelni, és bármely rendellenesség észlelése esetén a vonat mielőbbi – legkésőbb a következő állomáson történő – megállítása iránti azonnal intézkedni. Tekintettel volt a szakértőnek arra a megállapítására, hogy nem volt jelentősége annak: a forgalmi szolgálattevő azonosíthatta-e a zajforrást, a veszélyes jelenség észlelésekor éppen azért kellett volna intézkednie, mert nem volt abban a helyzetben, hogy megítélje a jelenség veszélyességének mértékét. Utalt arra, hogy a szakvélemény szerint mindkét forgalmi szolgálattevőnek intézkednie kellett volna a vonat megállítása iránt. Kiemelte: a szakértő azt biztosan állítani nem tudta, hogy a baleset elkerülhető lett volna, de szerinte az időben történő beavatkozás nagy valószínűséggel a kárt mérsékelte volna. Figyelembe vette továbbá azt is, hogy a szakvélemény szerint az észlelés utáni késedelem nélküli intézkedés, mérsékelt nagyságú üzemi fékezéssel történő megállítás még nagy valószínűséggel biztosítható volna a siklás nélküli biztonságos megállást.

[15] A többször is kiegészített szakvéleményt aggálymentesnek minősítette, és ezért a felperes új szakértő kirendelése iránti bizonyítási indítványát elutasította.

[16] A fentiek alapján megállapíthatónak tartotta, hogy az ö-i forgalmi szolgálattevő által észlelt hangjelenség alapján a vonat megállítása iránt kellett volna intézkednie a felperes alkalmazottainak, így lehetséges lett volna a vonat megállítása az L. állomásig. Ezt a pályahasználati szerződés értelmében szerződésszegésnek és a kár bekövetkezésében felróható károsulti közrehatásnak tekintette.

[17] A közrehatás mértékének meghatározása körében ugyanakkor jelentőséget tulajdonított az L. utáni eseményeknek is, mivel a szakvélemény szerint még ezt követően is lett volna lehetőség a vonat megállítására. Annak bizonyítatlanságát, hogy a vonat megállítása esetén – akár nagyobb sebességnél bekövetkező siklás, akár a szemből érkező vonattal történő ütközés folytán – súlyosabb károk következtek volna be, a felperes terhére értékelte. Ezzel kapcsolatban azt tartotta lényegesnek, hogy a felperes alkalmazottai észlelték a rendellenességet, és az irányadó szakmai szabályok szerint meg kellett volna állítani a vonatot, ez nem történt meg, a vonat pedig kisiklott, kárt okozott. Ehhez képest a szakvélemény és a vonatkozó szabályzatok szerinti eljárás esetén a nagyobb károk bekövetkezését nem találta bizonyítottnak.

[18] Figyelemmel arra, hogy két állomás előtt is elhaladt a vonat, ahol a felperes alkalmazottai rendellenességet észleltek, mégsem a megfelelő intézkedést tették meg, 25%-os mértékű közrehatást állapított meg. Ebben a körben értékelte, hogy a szakvélemény szerint

szabályos és szakszerű eljárás esetén, az Ö-ben észlelték alapján nagy valószínűséggel be tudott volna érni a vonat kisiklás nélkül, de még az L. után is az időben történő beavatkozás nagy valószínűséggel a kárt mérsékelte volna.

[19] A IV. rendű alperest terhelő marasztalási összeget a keresettől eltérően, a perben kirendelt másik szakterületű szakértő által indokoltnak tartott összeg 75%-ában határozta meg. Ezt meghaladó részében és a további alperesekkel szemben a keresetet elutasította.

[20] A felperes és a IV. rendű alperes fellebbezéseinek folytán eljáró másodfokú bíróság ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletének fellebbezett – a keresetet a marasztalási összeg és 179.680.225 forint közötti részében, valamint az I-III. rendű alperesekkel szemben elutasító és a keresetnek a IV. rendű alperessel szemben részben helyt adó – rendelkezését helybenhagyta.

[21] Az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást a pályahasználati szerződés és az ÁSZF egyes kikötéseinek tartalmával kiegészítette. Rögzítette egyúttal, hogy a pályahasználati szerződés szerint az annak részét képező ÁSZF rendelkezései megegyeznek a Hálózat-hozzáférési szerződés általános feltételeinek az elsőfokú bíróság által a tényállás részeként ismertetett rendelkezéseivel.

[22] Helyesnek minősítette az elsőfokú bíróságnak azt a megállapítását, hogy a felperes és a IV. rendű alperes jogviszonyát a pályahasználati szerződés határozta meg, amelyben a IV. rendű alperes a régi Ptk. veszélyes üzem felelősségre vonatkozó szabályai szerinti kártérítési felelősséget vállalt. Azzal is egyetértett, hogy nem merült fel a veszélyes üzemek találkozására vonatkozó szabályok alkalmazása.

[23] Helytállónak tartotta az elsőfokú bíróságnak azt az álláspontját, hogy a vontatásra és a kocsivizsgálatra vonatkozó megállapodás nem alapozhatta meg a IV. rendű alperes mentesülését. Ezt azzal indokolta, hogy a IV. rendű alperes a pályahasználati szerződést arra tekintettel kötötte, hogy a vontatást és a kocsivizsgálatot nem maga fogja végezni, másrészt pedig ezek nem is álltak összefüggésben a balesettel. E körben utalt arra, hogy a csatolt, a vontatási szolgáltatás végzésére irányuló keretszerződést tartalmazó okiratot bizonyítékként értékelni nem lehetett, mert az az S.-V. és vissza viszonylatú tehervonatok továbbítására vonatkozó megállapodást tartalmazta. Hivatkozása szerint, amennyiben azonban az érintettek a perbeli viszonylat tekintetében azonos tartalmú keretszerződés alapján jártak el, az sem támasztotta alá a IV. rendű alperes védekezését, mert a pályahasználati megállapodásnak a felelősség viselésére vonatkozó rendelkezéseit nem érintette, továbbá azt is tartalmazta, hogy a kocsivizsgálat, vonatvizsgálat és a fékpróba nem része a vontatási szolgáltatásnak, arra külön megrendelés alapján kerülhet sor.

[24] Értékelte a IV. rendű alperesnek azt a fellebbezési érvelését, hogy nem az üzembentartói minőségének volt jelentősége, mert attól függetlenül a felperessel kötött szerződés alapján rá nézve a veszélyes üzemi felelősség szabályait kellett alkalmazni. Ezt alapvetően helyesnek tartotta, de azzal a pontosítással, hogy az ÁSZF értelmében éppen azért felel, mert – a megállapodás fogalomrendszerében – fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatott, vagyis üzembentartónak minősült. Ugyanakkor a IV. rendű alperes említett hivatkozásából éppen arra következtetett, hogy a felperessel fennálló jogviszonyában annak

sem volt jelentősége, hogy a felperes veszélyes üzemi tevékenységet folytatott-e a kár bekövetkezésekor. Megítélése szerint a kártérítési felelősségüket egymással szemben kontraktuális alapon lehetett csak megállapítani, és a IV. rendű alperes a kontraktuális, felróhatóságon alapuló felelősségről nem térhetett át a veszélyes üzemi, deliktuális felelősség szabályaira.

Nem vitásnak nevezte, hogy a felek közötti jogviszony része volt a vontatási tevékenység végzésére irányuló megállapodás is, mégpedig függetlenül attól, hogy a felperes részéről a szerződéskötéskor különböző üzletágak jártak el. A IV. rendű alperes fellebbezésének azt a hivatkozását is helytállónak tartotta, hogy a felperes felelőssége mind a pályavasúti üzletág, mind a gépészeti üzletág által végzett tevékenység körében vizsgálható volt. Álláspontja szerint ebből sem következett azonban az, hogy a felelősség megállapításánál nem az adott tevékenységek tekintetében megkötött szerződések szabályait kellett alkalmazni a felek jogviszonyában. Megállapította, hogy nem lehetett áttérni a régi Ptk. deliktuális felelősségre vonatkozó szabályaira akkor sem, ha a szerződések tárgya egyébként veszélyes üzemi tevékenység volt. Ezzel összefüggésben figyelembe vette, hogy a IV. rendű alperes sem jelölte meg a régi Ptk.-nak olyan szabályát, amely az említett áttérést lehetővé tette volna; a IV. rendű alperes azt sem állította, hogy a felperes a vontatási szerződés szabályait megsértette, és a kár emiatt következett be. Mindebből azt a következtetést vonta le, hogy a felperes és a IV. rendű alperes között nem a veszélyes üzemek találkozására vonatkozó szabályok, hanem – az elsőfokú bíróság által kifejtettek szerint – a pályahasználati szerződés rendelkezései voltak az irányadók.

[25] A felperes fellebbezése alapján vizsgálta azt, hogy kizárt-e a közrehatása, vagy helye van-e annak 10%-ra való mérséklésének. A IV. rendű alperes fellebbezése alapján pedig abban a kérdésben foglalt állást, hogy a közrehatás mértéke meghatározható-e 90%-ban.

[26] Hivatkozása szerint az elsőfokú bíróság e körben is okszerűen és logikusan mérlegelte a rendelkezésre álló bizonyítékokat. A felülmérlegelésre a felperes és a IV. rendű alperes által előadottak alapján nem látott lehetőséget. Maradéktalanul egyetértett az elsőfokú bíróságnak a közrehatás megállapíthatósága és mértéke körében kifejtett indokaival, ezért csak utalt azokra. Kiemelte ugyanakkor: a IV. rendű alperes a fellebbezésében megalapozatlanul állította, hogy a balesetet el lehetett volna kerülni a forgalmi szolgálattevők utasításszerű eljárása esetén, mivel a szakértő ilyen megállapítást nem tett, hanem – az elsőfokú ítéletben foglaltak szerint – azt adta elő, hogy az időben történő beavatkozás nagy valószínűséggel a kárt mérsékelte volna.

A felülvizsgálati kérelem és ellenkérelem

[27] A jogerős ítélet ellen a IV. rendű alperes terjesztett elő felülvizsgálati kérelmet, amelyben elsődlegesen annak hatályon kívül helyezését és a kereset elutasítását, másodlagosan a jogerős ítélet részbeni hatályon kívül helyezését, a közrehatás mértékének 90%-ban való megállapítását és a szakvélemény alapján indokoltnak tartott összeg 10%-ában való marasztalását kérte.

[28] Megsértett jogszabályhelyként az elsődleges kérelméhez kapcsolódóan a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (a továbbiakban: régi Pp.) 3. § (3) bekezdését,

163. § (2) bekezdését és 164. § (1) bekezdését, a másodlagos kérelméhez kapcsolódóan a régi Pp. 206. § (1) bekezdését és 221. § (1) bekezdését jelölte meg.

[29] Az elsődleges kérelemmel összefüggésben hivatkozott arra, hogy a másodfokú bíróság a felek egybehangzó perbeli nyilatkozataival és a saját maga által kiegészített, de e körben elfogadott tényállással szemben állapította meg, hogy a felperes által végzett vontatásra a vontatási szerződés mégsem alkalmazható. Álláspontja szerint nyilvánvalóan valótlan, kirívóan okszerűtlen következtetés volt az, hogy a kocsivizsgálati szerződéssel kiegészített vontatási szerződés nem állt összefüggésben a balesettel. A vontatási szerződés 1. számú függelékét képező „Vontatási feltételek” kikötéseiből következő, de egyben nyilvánvaló ténynek is nevezte, hogy ha mozog a vonat, és a mozdony mögé kapcsolva van kocsi, akkor történik vontatás.

[30] Érvelése értelmében a jogerős ítéletben foglaltakkal szemben a vontatási szerződést is az ügyben irányadóként kell értékelni, mert a felek a perbeli viszonylat vonatkozásában is ugyanezt a szerződést alkalmazták, azonos tartalommal. Ezzel kapcsolatban utalt a felperesnek az első- és másodfokú eljárásban tett nyilatkozataira. Azok alapján egyértelműnek tartotta, hogy a felek közötti pályahasználati szerződés fennállt, a szerint alvállalkozóként a felperes végezte a vontatást, és a felperes nemcsak ezt, hanem a szerződés maradéktalan teljesítését is állította, mint ahogy azt is – bár nem bizonyította –, hogy a két szerződés között hierarchikus viszony állt fenn. Idézte továbbá a saját korábbi előadásait. Ezek alapján pedig megállapíthatónak tartotta, hogy mindkét fél következetesen és egyezően állította: a felperes a közöttük létrejött vontatási szerződés alapján végezte a szerelvény vontatását. Ehhez képest sérelmezte, hogy a másodfokú bíróság a vontatási szerződést lényegében kirekesztette a bizonyítékok köréből.

[31] Nem valósnak, okiratellenesnek és kirívóan okszerűtlen következtetésnek nevezte a jogerős ítéletnek azt a megállapítását, hogy a védekezését az sem támasztotta volna alá, ha a felek a perbeli viszonylat tekintetében azonos tartalmú keretszerződés alapján jártak volna el, mert az a pályahasználati megállapodás felelősség viselésére vonatkozó rendelkezéseit nem érintette. Tévesnek tartotta azt az indokot is, hogy az álláspontját a vontatási szerződésnek az a pontja sem alapozhatta meg, amely szerint „egyebekben” a kárrendezés a régi Ptk. vonatkozó előírásai szerint történik. A felek egybehangzó nyilatkozatai alapján ugyanis kétségtelenül megállapíthatónak tekintette, hogy a felek a szerelvény vontatásakor a vontatási szerződéssel azonos tartalmú keretszerződés alapján jártak el, illetve a baleset vontatás közben történt, így a közöttük fennálló vontatási szerződés felelősségi rendelkezései irányadóak erre a vontatásra is. Hangsúlyozta, hogy a pályahasználati szerződés és a vontatási szerződés külön, önálló felelősségi rendszerrel rendelkezik. Álláspontja szerint azt, hogy a két szerződés közül mégis a pályahasználati szerződést kellett alkalmazni, a felperesnek kellett volna bizonyítania, és ennek bizonyítatlanságát az ő terhére kellett volna értékelni. Kifejtette ugyanakkor, hogy sem a két szerződés célja, sem az általuk biztosított tevékenységek nem határozták meg a két szerződés egymáshoz való viszonyát. Ehhez képest állította, hogy a másodfokú bíróság a bizonyítási teher megfordításával jutott arra a téves következtetésre, hogy az ügyben a pályahasználati szerződésben leírt felelősségi rendszer szabályait kell alkalmazni.

[32] A másodlagos kérelméhez kapcsolódóan sérelmezte, hogy egyik ítélet sem tartalmazott indokolást arra, hogy a bíróságok miért éppen 25%-ban állapították meg a

felperes közrehatásának mértékét. Hiányolta azoknak a körülményeknek az ismertetését, amelyeket a bíróságok a bizonyítékok mérlegelésénél irányadónak vettek. Érvelése szerint az indokolás hiánya oda vezetett, hogy a felek jogorvoslati joga is sérült.

[33] Az elsőfokú ítélet tényállásával ellentétesnek, okiratellenesnek és kirívóan okszerűtlennek tartotta azt a következtetést, amelynek eredményeként a bíróságok a közrehatás fenti mértékét meghatározták. Állítása szerint a bíróságok nem voltak tekintettel arra, hogy a felperes kötelezően előírt szakmai szabályt sértett meg, és ezt a felróhatóság körében a terhére az átlagosnál súlyosabban kellett volna értékelni. Sérelmesnek tartotta annak figyelmen kívül hagyását, hogy a felperes alkalmazottai két alkalommal is szolgálati szabályt sértettek, és szabályszerű magatartásuk a kár mértékét jelentősen csökkentette volna. Álláspontja szerint e tényezők értékelésével a bíróságoknak arra a következtetésre kellett volna jutniuk, hogy a közrehatás mértéke 90%. Kiemelte, hogy a kötelező szakmai szabályok a felperessel szemben az általánosnál magasabbra tették az elvárható magatartás mércéjét, és ehhez képest a közrehatás mértékének 25%-ban való megállapítása kirívóan alacsony. Ebben a körben hivatkozott a Legfelsőbb Bíróság Pfv.III.20.983/2010/6. és a Kúria Pfv.IV.21.760/2012/9. számú határozatára. Lényegesnek tartotta, hogy a szolgáltatók részéről kétszeres mulasztás történt, és a szakértő az I-i szolgáltató mulasztását súlyosabbnak értékelte, ez mégsem jelent meg a közrehatás mértékében. Utalt a szakértőnek arra a megállapítására, amely szerint nagy valószínűséggel lehetséges lett volna a baleset elkerülése, ha a mulasztások nem történnek meg. Értelmezése szerint ez mindenképpen 50% feletti valószínűséget jelentett.

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

[35] Előadta, hogy a bíróságok a felek közötti jogviszonyokat összességében helyesen tárták fel, és az ennek alapján levont következtetések helytállóak voltak. Lényeges körülménynek nevezte, hogy közreműködőként a vontatási szolgáltatást, a kocsivizsgálatot és a fékpróbát hibátlanul teljesítette, ezekkel kapcsolatban a IV. rendű alperesnek vele szemben igénye nem volt, és nem is lehetett. Mindebből arra következtetett, hogy a perben ügyszóba nem az a kérdés, hogy az említett szolgáltatásokat pontosan milyen szerződés keretében végezték el. Arra is utalt, hogy a közrehatása nem a megjelölt közreműködői tevékenységgel, hanem a pályavasúti tevékenysége keretében volt megállapítható a forgalmi szolgáltatók szakértő által megállapított mulasztása okán, és ezt a közrehatást a pályahasználati szerződés és az ÁSZF alapján kellett megítélni. Éppen ezért egyetértett a perben eljáró bíróságokkal abban, hogy a IV. rendű alperessel fennálló jogviszonyát a pályahasználati szerződés határozta meg, amelyben a IV. rendű alperes a veszélyes üzemi felelősségre vonatkozó szabályok szerinti felelősséget vállalt, a mentesülését pedig a vontatásra vonatkozó megállapodás nem alapozhatta meg.

[36] Nyilvánvalóan alaptalannak nevezte a IV. rendű alperesnek azt az állítását, hogy az elsőfokú bíróság ítélete a közrehatás mértékének megállapítása tekintetében semmilyen indokolást nem tartalmazott. Azt is hangsúlyozta, hogy a másodfokú bíróság a fellebbezésekre tekintettel az elsőfokú bíróság ítéletét ebben a körben érdemben felülvizsgálta, és a felülmérlegelésre nem látott okot. Kiemelte egyúttal, hogy a töretlen kúriai gyakorlat szerint a felülvizsgálati eljárásban nincs helye felülmérlegelésnek. Álláspontja szerint a feltárt tények alapján nem volt akadálya annak, hogy a bíróságok a közrehatás

mértékét mérlegeléssel határozzák meg, és ennek során nyilvánvalóan helytelen következtetésre nem jutottak.

A Kúria döntése és jogi indokai

[37] A felülvizsgálati kérelem nem megalapozott.

[38] A Kúria a régi Pp. 275. § (2) bekezdése szerint a felülvizsgálati kérelem keretei között eljárva, a felülvizsgálati eljárás eredményeként azt állapította meg, hogy a jogerős ítélet felülvizsgálati kérelemmel támadott – az elsőfokú bíróság ítéletét a keresetnek helyt adó részében helybenhagyó – rendelkezése a IV. rendű alperes által megjelölt és érdemben vizsgálható okokból nem jogszabálysértő.

[39] A felülvizsgálati kérelem hivatalbóli elutasításának egyes kérdéseiről szóló 1/2016. (II. 15.) PK vélemény (a továbbiakban: PK vélemény) 3. pontja értelmében a felülvizsgálati kérelem egymással szorosan összefüggő kötelező tartalmi kellékei a jogszabálysértés és a megsértett jogszabályhely megjelölése, annak kifejtése, hogy a fél a határozat megváltoztatását milyen okból kívánja [rég Pp. 272. § (2) bekezdés]. Ezen együttes törvényi feltételeknek a fél akkor tesz eleget, ha egyrészt a megsértett jogszabályhelyt konkrétan megjelöli, másrészt pedig a hivatkozott jogszabálysértést tartalmilag is körülírja, az arra vonatkozó jogi álláspontját kifejti, vagyis, ha a jogszabálysértésre való hivatkozása indokait is ismerteti. A PK vélemény 4. pontja szerint, ha a fél a felülvizsgálati kérelmében több, egymástól elkülönülő jogszabálysértésre hivatkozik, valamennyi hivatkozásának rendelkeznie kell az előző pontban meghatározott tartalmi követelményekkel.

[40] A felülvizsgálati kérelem központi eleme a megsértett jogszabályhely megjelölése és a jogszabálysértés körülírása, mert ezek határozzák meg a Kúria felülbírálati lehetőségének tartalmi és perjogi kereteit. Érdemben ugyanis csak azok a hivatkozások vizsgálhatók, amelyek esetében a törvény által előírt tartalmi követelmények maradéktalanul teljesülnek, az egyéb hivatkozásokat a Kúria figyelmen kívül hagyja (Kúria Pfv.IV.20.242/2023/6.).

[41] Mindezeknek megfelelően az adott esetben is a felülvizsgálati kérelemben a jogszabályhely feltüntetésével és az indokok ismertetésével állított jogszabálysértések jelölték ki a felülvizsgálat korlátait. A IV. rendű alperes a felülvizsgálat alapjaként az egymással eshetőleges kapcsolatban álló mindkét kérelme tekintetében kizárólag eljárási szabálysértésekre hivatkozott. A kért tartalmú határozatok hozatalára a régi Pp. 275. § (3) és (4) bekezdésére figyelemmel eleve csak az ügy érdemi elbírálására lényegesen kiható eljárási szabálysértés esetén lett volna lehetőség. Anyagi jogi jogszabálysértés megjelölésének hiányában a felülvizsgálati kérelemben felhozott indokok alapján az elsődleges, a jogerős ítélet részbeni hatályon kívül helyezésére, az elsőfokú ítélet fellebbezett rendelkezésének részbeni megváltoztatására és a IV. rendű alperessel szemben előterjesztett kereset teljes elutasítására irányuló kérelem viszont az alábbiakban részletezettek szerint nem volt teljesíthető.

[42] A IV. rendű alperes az elsődleges kérelméhez kapcsolódó jogszabálysértésként a régi Pp. 3. § (3) bekezdésének, 163. § (2) bekezdésének és 164. § (1) bekezdésének megsértését

állította. Éppen ezért a felülvizsgálat ebben a körben csak annak értékelésére szorítkozhatott, hogy a másodfokú bíróság a per eldöntéséhez szükséges, s azon belül a IV. rendű alperessel szemben előterjesztett kereset megalapozottsága szempontjából jelentős tények megállapítása során helyesen alkalmazta-e a bizonyításnak ezeket az általános szabályait: történt-e részéről a bizonyítási teher telepítése, a bizonyítás nélküli ténymegállapítás és a bizonyítékmérlegelés kapcsán olyan hiba, amelynek az ügy érdemi elbírálására lényeges kihatása volt. A IV. rendű alperes ugyanakkor nem a jogerős ítéletben bizonyítás nélkül vagy bizonyítékmérlegelés eredményeként megállapított tényeket vitatta, hanem a másodfokú bíróság által e tényekből levont jogi következtetések helyességét vonta kétségbe. A vontatási szerződés alkalmazhatósága, a pályahasználati szerződésnek a felelősség viseléséről szóló rendelkezéseinek figyelembevétele és a két szerződés egymáshoz való viszonya tekintetében fejtette ki a jogerős ítéletben foglaltaktól eltérő jogi érveit. E kérdések megválaszolása nem a bírói ténymegállapításra tartozott, hanem a már megállapított konkrét történeti tényeknek az alkalmazott anyagi jogi jogszabályokban meghatározott törvényi tényállási elemekkel való összevetését, azok jogi minősítését igényelte. A tényekből levont anyagi jogi következtetésnek minősültek, és ennél fogva helytállóságuk az anyagi jognak való megfelelés körében lett volna vizsgálható. A szerződés tartalmának megállapítása nem a tényállás része, nem ténykérdés, hanem a tényekből levont jogi következtetés, anyagi jogi kérdés [Kúria Pfv.I.21.210/2020/5. (BH 2021.333.)]. A szerződés értelmezése és minősítése nem bizonyítékértékelésen alapuló ténykérdés, hanem anyagi jogi kérdés (Kúria Pfv.I.20.792/2023/6., Gfv.I.30.013/2023/7.).

[43] Mindezekhez képest a IV. rendű alperesnek egyetlen olyan felülvizsgálati hivatkozása volt, amely az általa megjelölt eljárási szabálysértésekhez kapcsolódott. Ez annak kifogásolása volt, hogy a másodfokú bíróság a perben csatolt, a vontatási szolgáltatás végzésére irányuló szerződést tartalmazó okiratot bizonyítékként nem tartotta értékelhetőnek. Ez a sérelmezett bizonyítékértékelés azonban attól függetlenül sem jelenthetett az ügy érdemi elbírálására lényegesen kiható eljárási szabálysértést, hogy a másodfokú bíróság annak külön, az okirat tartalmának ismeretében valós indokát adta. Kifejtette ugyanis, hogy a perbeli viszonylat tekintetében azonos tartalmú keretszerződés alkalmazása sem támaszthatta alá a IV. rendű alperes védekezését. Az ehhez fűzött jogi indokolás értékelése, s így annak megítélése, hogy a vontatási szerződés tartalma mennyiben tette lehetővé a pályahasználati szerződés felelősségi szabályainak alkalmazását, viszont – a fentebb írtak szerint – már anyagi jogi kérdésnek minősült, és az abban való állásfoglalásra a felülvizsgálat nem terjedhetett ki.

[44] A IV. rendű alperes a másodlagos, a károsulti közrehatás mértékének eltérő meghatározására és arra figyelemmel az őt terhelő marasztalási összeg leszállítására irányuló kérelmét a régi Pp. 206. § (1) bekezdésének és 221. § (1) bekezdésének megsértésére alapította. Az utóbbi jogszabálysértés vizsgálatakor abból kellett kiindulni, hogy a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróságnak a károsulti közrehatás megállapíthatósága és mértéke körében kifejtett indokaival maradéktalanul egyetértett, és ezért csak utalt azokra. Ennek ellenére kitért arra is, hogy a felperes és a IV. rendű alperes idevágó lényegesebb fellebbezési érvelését miért találta megalapozatlannak. Ez valójában a régi Pp. 254. § (3) bekezdés második mondatának alkalmazását jelentette, vagyis azt, hogy a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletének fellebbezett rendelkezését ebben a részében helyes indokai alapján hagyta helyben. Ilyenkor elegendő csupán e körülményre utalni, és ebben az esetben az indokolási kötelezettség elmulasztása a másodfokú bíróság terhére nem állapítható meg (Kúria Pfv.III.21.289/2022/9.; BH 2002.275.II.). Hiányosságai pedig az elsőfokú ítélet másodfokú

bíróság által helyesnek minősített indokolásának sem voltak. Az megfelelt a régi Pp. 221. § (1) bekezdése által támasztott tartalmi követelményeknek: az elsőfokú bíróság részletesen számot adott arról, hogy a felperes felróható károsulti közrehatását mely bizonyítékok mérlegelésének eredményeként állapította meg, és annak mértékének meghatározásakor mely tényeknek miféle jelentőséget tulajdonított.

[45] A régi Pp. 206. § (1) bekezdésének sérelmén nyugvó felülvizsgálati támadás megalapozottságának értékelésekor a következőkre kellett figyelemmel lenni. Ez a jogszabályi rendelkezés a bizonyítékok szabad mérlegelésének elvét rögzíti, a bíróság kötelezettségét arra nézve, hogy milyen szempontok alapján tegye meg az adott ügyben releváns ténymegállapításait (Kúria Pfv.III.20.125/2020/4.). A IV. rendű alperes a felülvizsgálati kérelmében azonban nem a jogerős ítélet ténymegállapításait vitatta, és nem erre hivatkozással sérelmezte a felperes közrehatásának a bíróságok által egyezően meghatározott mértékét. Ehelyett éppen azt állította, hogy az elsőfokú bíróság által megállapított tényállással is ellentétes volt a közrehatás mértékének 25%-ban történt meghatározása. A közrehatás mértéke és ahhoz képest a kármegosztás aránya megállapításának eljárásjogi alapja a régi Pp. 206. § (3) bekezdése, amely a szabad belátás szerinti döntést szabályozza. Noha a IV. rendű alperes ezt az utóbbi jogszabályhelyet a felülvizsgálati kérelmében külön nem tüntette fel, de miután az annak alkalmazásával összefüggő indokokat adott elő, a régi Pp. 272. § (3) bekezdésére figyelemmel a felülvizsgálat alapjának ezt az eljárási szabálysértést kellett tekinteni. Éppen ezért lényeges volt, hogy a szabad belátás szerinti döntés nem lehet önkényes: meg kell felelnie a logikus gondolkodás követelményeinek, a per anyagából következtethetőnek kell lennie, és kellő meggyőző erővel kell bírnia (Kúria Pfv.III.21.399/2019/5.).

[46] A felperes károsulti közrehatásának mértékét abból kiindulva kellett meghatározni, hogy a felperes és a IV. rendű alperes pályahasználati szerződése a IV. rendű alperesnek mint vasútvállalatnak a közforgalmú vasút és tartozékai használata közben bekövetkezett károkért való felelősségére a veszélyes üzemi felelősségnek a régi Ptk. 345. §-ában írt szabályait rendelte alkalmazni. A szerződés a régi Ptk. 345. § (2) bekezdésével egyezően tartalmazta azt is, hogy nem kell megtéríteni a kárt annyiban, amennyiben a károsult felróható magatartásából származott. Ebből következően az utóbbi jogszabályhelyhez kötődő bírói jogértelmezést is figyelembe kellett venni. A szerint a veszélyes üzemi felelősség szabályai alapján a károkozó felelőssége objektív, de a károsultnak is viselnie kell a felróható magatartásának következményeit; ez pedig abban áll, hogy csökken a károkozó felelősségének következménye, vagyis felelősség-, illetőleg kárcsökkentés történik. Ilyen esetben nem a két fél vétkességét kell összevetni, hanem azt kell megállapítani, hogy a károsult milyen mértékben okozta a kárt [Kúria Pfv.III.21.566/2014/3., Pfv.III.20.535/2014/9. (BH 2015.36.II.)].

[47] A felperes károsulti közrehatásának megállapítását a forgalmi szolgálattevőinek mulasztása alapozta meg. Ez a mulasztás a szakmai szabályok megszegésében állt, a baleset idején hatályban volt forgalmi utasítás és szolgálati utasítás által előírt, a vonat megállítására is kiterjedő intézkedési kötelezettség nem teljesítését jelentette. Az elsőfokú bíróság a kötelezettségszegés súlyát, az abban a két forgalmi szolgálattevő esetében mutatkozó eltérést és annak a kár bekövetkezéséhez vezető okfolyamatban betöltött szerepét a szakértői bizonyítás eredményének mérlegelésével állapította meg. A IV. rendű alperes a felülvizsgálati kérelmében hiányolta annak megfelelő, kellő súllyal történő értékelését, hogy a felperes alkalmazottai két alkalommal is kötelező szakmai (szolgálati) szabályt sértettek meg. E

körülménynek a felróhatóság foka tekintetében lehetett jelentősége, ugyanakkor – a korábban hivatkozottak értelmében – a kármegosztás arányának meghatározásakor arra kellett figyelemmel lenni, hogy a károsult milyen mértékben okozta a kárt. Ebből a szempontból volt lényeges az, hogy a szakvéleménynek a bíróságok által külön is kiemelt megállapítása szerint az időben történő beavatkozás nagy valószínűséggel a kárt mérsékli. A szakértő tehát – ahogyan arra a másodfokú bíróság a IV. rendű alperes fellebbezésében előadottak kapcsán rámutatott – nem azt véleményezte, hogy a baleset a forgalmi szolgálattevők utasításszerű eljárása esetén elkerülhető lett volna. Mint ahogy a felülvizsgálati kérelemben foglaltakkal ellentétben azt sem állapította meg, hogy a szabályszerű magatartás a kár mértékét jelentősen csökkentette volna. E körülmények figyelembevétele mellett a perben eljáró bíróságok eljárása megfelelt a régi Pp. 206. § (3) bekezdése alkalmazása körében támasztott követelményeknek, a felperes felróható károsulti közrehatásának mértékét a helyesen megállapított tények alapulvételével, logikai ellentmondás nélkül határozták meg.

[48] A Kúria a kifejtettekre tekintettel, a régi Pp. 275. § (3) bekezdése alapján a jogerős ítélet felülvizsgálati kérelemmel támadott rendelkezését hatályában fenntartotta.

Záró rész

[49] A Kúria a régi Pp. 78. § (1) bekezdése szerint, a bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségekről szóló 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (2) bekezdés c) pontjára, (5) és (6) bekezdésére figyelemmel kötelezte a IV. rendű alperest a felperes által felszámított – az általános forgalmi adóval növelt összegű, a ténylegesen kifejtett jogi képviseleti tevékenység arányában megállapított ügyvédi munkadíjból álló – felülvizsgálati költség megfizetésére.

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

[51] Az ítélet elleni felülvizsgálatot a régi Pp. 271. § (1) bekezdés e) pontja zárja ki.

A döntés elvi tartalma

[52] I. A szerződés értelmezése és minősítése nem bizonyítékértékelésen alapuló ténykérdés, hanem anyagi jogi kérdés.

[53] II. Ha a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét helyes indokai alapján hagyja helyben, elegendő csupán e körülményre utalni. Ebben az esetben az indokolási kötelezettség elmulasztása a másodfokú bíróság terhére nem állapítható meg.

Budapest, 2025. február 25.

Salamonné dr. Piltz Judit s.k. a tanács elnöke, Dr. Zumbók Péter s.k. előadó bíró, Dr. Bajnok István s.k. bíró, Dr. Farkas Attila s.k. bíró, Dr. Gáspár Mónika s.k. bíró

Kúria
III.Gfv.30.235/2024/7

15

A kiadmány hitelül:

bírósági ügyintéző