



Debreceni Ítéltábla

Gf.IV.30.010/2023/6.

A Debreceni Ítéltábla a Nyuli Ügyvédi Iroda (FÉL CÍME, ügyintéző: dr. Nyuli György ügyvéd) által képviselt FELPERES NEVE (FELPERES CÍME) felperesnek -, a dr. Balogh Éva ügyvéd (FÉL CÍME) által képviselt I. RENDŰ ALPERES NEVE (I. RENDŰ ALPERES CÍME) I. rendű és II. RENDŰ ALPERES NEVE (II. RENDŰ ALPERES CÍME) II. rendű alperesek ellen nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésből eredő kártérítés megfizetése iránt indított perében a Miskolci Törvényszék 2022. november 21-én meghozott 10.G.40.111/2022/12. számú ítélete ellen az alperesek részéről 14. sorszámon előterjesztett fellebbezés alapján indult másodfokú eljárásban – tárgyaláson kívül – meghozta a következő

í t é l e t e t:

Az ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletének nem fellebbezett részét nem érinti, a fellebbezett rendelkezéseit pedig azzal a szövegezésbeli pontosítással hagyja helyben, hogy a II. rendű alperessel szemben a bíróság az ítélet végrehajtását akkor rendelheti el, ha az I. rendű alperessel szemben a követelés végrehajtása eredménytelen volt

Kötelezi az alpereseket, hogy egyetemlegesen fizessenek meg a felperesnek 15 napon belül 132 302 (Egyszázharminckettőezer-háromszázkető) forint másodfokú perköltséget.

Ez ellen az ítélet ellen nincs helye fellebbezésnek.

I n d o k o l á s

[1] Az elsőfokú bíróság az ítéletében kötelezte az I. rendű alperest, hogy fizessen meg a felperesnek 15 nap alatt 4 717 561 forintot és annak 2022. március 7-étől a kifizetés napjáig járó, évi 5% mértékű késedelmi kamatát, valamint 585 632 forint perköltséget. Kötelezte a II. rendű alperest „a fenti követelés felperes részére történő megfizetésére, amennyiben megállapítható, hogy a követelés az I. rendű alperestől behajthatatlan”. Mindezeket meghaladóan az elsőfokú bíróság a felperes keresetét elutasította.

[2] Az ítéletben megállapított tényállás szerint a perben nem álló MEGBÍZÓ mint megbízó és a perben félként szintén nem szereplő SZÁLLÍTMÁNYOZÓ mint szállítmányozó között 2020. november 20-án szállítmányozási szerződés jött létre hét raklapnyi, 1135 kg súlyú számítástechnikai eszköz közúton történő fuvarozására B.-ről L.-be.

[3] A SZÁLLÍTMÁNYOZÓ 2020. november 20-án írásban nemzetközi árufuvarozási megbízást adott a felperesnek mint fuvarozónak a fenti fuvarfeladat elvégzésére. A fuvarozási megbízásban – egyebek mellett – szerepelt, hogy a fuvarfeladat „A nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésről szóló, Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről” szóló 1971. évi 3. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: CMR-egyezmény) hatálya alá tartozik, annak teljesítésére a megbízó csak megfelelő nemzetközi közúti

árufuvarozási engedéllyel és minimum 100 000 USD értékű érvényes CMR felelősségbiztosítással rendelkező gépkocsit fogad el, továbbá, hogy amennyiben a rakomány értéke a CMR-egyezményben meghatározott felelősség felső határát meghaladja, a fuvarozónak kiegészítő biztosítást kell kötnie.

[4] A felperes a SZÁLLÍTMÁNYOZÓ-tól kapott fuvarfeladat teljesítésére még ugyanezen a napon az I. rendű alperessel kötött fuvarozási szerződést figyelemmel arra is, hogy korábban az I. rendű alperes több alkalommal végzett fuvarozást a felperes megbízása alapján, amely esetekben a fuvarozandó áru szintén számítástechnikai eszköz volt. A szerződés megkötését megelőzően a felperes ügyintézője, F.F. telefonon egyeztetett az I. rendű alperes ügyintézőjével, T.I.-nal, amely csupán arra terjed ki, hogy milyen mennyiségű árut és hova kell szállítani. Az, hogy milyen terméket kell szállítani, illetve, hogy az I. rendű alperes milyen típusú biztosítással rendelkezik, a telefonos egyeztetés alkalmával nem került szóba. Az egyeztetést követően a felperes e-mailben írásos fuvarozási megbízást küldött az I. rendű alperesnek, amelyben feltüntették a felrakás helyét, idejét és a felrakó személyét, a lerakás idejét és helyét, valamint a fuvarozást végző gépkocsi rendszámát és típusát (komplett furgon). A „megjegyzés” rovatban feltüntették továbbá, hogy „pihenő kizárólag zárt, őrzött, kamerával megfigyelt parkolóban történhet!!!”.

[5] A felperes a SZÁLLÍTMÁNYOZÓ-tól kapott írásbeli fuvarozási megbízást az I. rendű alperesnek nem küldte meg, az abban megjelölt feltételekről nem tájékoztatta és nem győződött meg arról sem, hogy az I. rendű alperes rendelkezik-e minimum 100 000 USD értékű érvényes CMR felelősségbiztosítási szerződéssel, továbbá nem hívta fel az I. rendű alperest kiegészítő biztosítás megkötésére.

[6] A szerződéskötés időpontjában (2020. november 20.) az I. rendű alperes érvényes CMR felelősségbiztosítással rendelkezett a BIZTOSÍTÓ1-nél, amelyben a kártérítési limitet 50 000 euró/káresemény/év összegben határozták meg.

[7] Az I. rendű alperes a felperestől kapott fuvarfeladat teljesítését az ...-... forgalmi rendszámú, nem zártterű, ponyvás furgonnal végezte, amelyre 2020. november 23-án B.-en, a feladó székhelyén az árut felrakták és a gépjárművet vezető, F.G.J. részére a fuvarlevelet, valamint az egyéb fuvarkísérő okmányokat (számla, szállítólevél) átadták. Ez utóbbiakon több helyen is szerepelt magyar nyelven, hogy a küldemény 2000 db Microsoft X-Box XSX vezeték nélküli kontroller, a CMR fuvarlevél 9. rovatában pedig az áru megnevezéseként „Comp.P.” megjelölést tüntettek fel. A fuvarozási szerződésben rögzített arról a követelményről azonban, hogy útközben pihenő kizárólag zárt, őrzött, kamerával megfigyelt parkolóban történhet, az I. rendű alperes ügyintézője, T.I. nem tájékoztatta a gépkocsivezetőt, akinek így erről a kikötésről – mivel az a fuvarlevélen sem szerepelt – nem volt tudomása.

[8] A fuvarozás során a gépkocsivezető 2020. november 24-ről 25-ére virradó éjjel A.-ban az A1-es autópálya mellett egy olyan vészparkolóban állt meg pihenni, amely nem volt sem zárt, sem őrzött, sem kamerával megfigyelt. A sofőr kb. 4 órát aludt, amely idő alatt a gépkocsi rakományát ismeretlen személyek ellopták. A gépkocsivezető a bűncselekményt jelentette az angol rendőrségnek, a nyomozás során azonban a rakományt nem sikerült megtalálni.

[9] Az eltulajdonított áru tulajdonosa, a MEGBÍZÓ a kárigényét 77 800 euró összegben bejelentette a vele szerződést kötő SZÁLLÍTMÁNYOZÓ-nak, aki azt szintén bejelentette a felperesnek, a felperes pedig a kárigényt továbbította az I. rendű alperesnek. A SZÁLLÍTMÁNYOZÓ biztosítója, a BIZTOSÍTÓ2 a MEGBÍZÓ részére a kárt 27 902 208 forint összegben megtérítette, majd az igényét a felperessel mint fuvarozóval szemben érvényesítette. A felperes a vele szemben támasztott regressz-igényről tájékoztatta az I. rendű alperest, aki a káreseményt bejelentette a saját felelősségbiztosítójának, a BIZTOSÍTÓ1-nek,

azonban a biztosító a kárigényét elutasította arra hivatkozással, hogy az I. rendű alperes felelősségbiztosítása az elektronikai árura nem terjedt ki.

[10] A felperes a BIZTOSÍTÓ2-vel egyezséget kötött, amelyben a kárigényből a felperes 4 733 453 forintot, az ő felelősségbiztosítója (BIZTOSÍTÓ3) 16 193 203 forintot vállalt megfizetni, az ezen felüli kártérítési igényről pedig a BIZTOSÍTÓ2 lemondott. Az egyezségben vállalt 4 733 453 forintot a felperes 2022. március 7-én megfizette a BIZTOSÍTÓ2-nek, azt követően pedig felszólította az I. rendű alperest az általa teljesített összeg megtérítésére, azonban az I. rendű alperes a vele szemben bejelentett kárigényt elutasította.

[11] A felperes a keresetében 4 733 453 forint tőke és annak 2022. március 7-től a kifizetés napjáig járó, évi 5% mértékű késedelmi kamata, valamint 15 892 forint behajtási költségátalány megfizetésére kérte az alpereseket kötelezni azzal, hogy a II. rendű alperes a teljesítésre kizárólag akkor és olyan mértékben köteles, ha és amilyen mértékben az I. rendű alperes vagyona az ítélet szerinti marasztalás kiegyenlítésére nem nyújt fedezetet.

[12] A kereset jogalapjaként az I. rendű alperes tekintetében a közte és az I. rendű alperes között létrejött nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésre, valamint a CMR-egyezmény 17. cikkének 1. pontjára és a 29. cikkének 1. pontjára, a II. rendű alperes tekintetében pedig „A Polgári Törvénykönyvről” szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 3:154. §-ára, valamint az 1/2007. PJE határozat III.d. pontjára hivatkozott. Állította, hogy az I. rendű alperes megszegte a vele kötött fuvarozási szerződést azzal, hogy a gépkocsivezetője – a szerződésben rögzített követelménytől eltérően – nem őrzött, zárt és kamerával megfigyelt parkolóban állt meg pihenni, emiatt pedig a keresetben megjelölt összegű kára keletkezett.

[13] Az alperesek az ellenkérelmeikben a kereset elutasítását kérték. A fuvarozási szerződés létrejöttét, az áru elveszését és a kár összegét nem vitatták. Állították azonban, hogy a fuvarlevél nem tartalmazta a CMR-egyezmény 6. cikkének 1. pontjában, valamint a 6. cikk 2. pontjának d) és e) alpontjaiban szereplő adatokat, amelyre tekintettel a bekövetkezett kárért a feladó felel a CMR-egyezmény 7. cikkének 1. pontja alapján. Hivatkoztak arra is, hogy a felperes nem küldte meg az I. rendű alperesnek a SZÁLLÍTMÁNYOZÓ-val kötött szerződését és egyéb módon sem tájékoztatta az abban a fuvarozóval szemben támasztott követelményekről, arról, hogy a szállítandó áru számítástechnikai eszköz, továbbá, hogy annak mennyi az értéke. Márpedig ezek ismeretében nyilvánvaló lett volna számára is, hogy a fuvarfeladat a részéről nem teljesíthető, vagy köthetett volna kiegészítő biztosítást és az árut nem ponyvás, hanem dobozos gépjárművel fuvarozta volna. Álláspontjuk szerint a tájékoztatás elmulasztásával a felperes nagymértékben hozzájárult a kár bekövetkezéséhez, amelyre tekintettel az I. rendű alperes felelősségének megállapítása esetén is kármegosztás alkalmazása indokolt a CMR-egyezmény 17. cikkének 5. pontja alapján. Az előzőekre hivatkozással vitatták a felperesnek azt az állítását is, hogy az adott esetben a kárt az I. rendű alperes olyan súlyos gondatlansága okozta, amely a CMR-egyezmény 29. cikkének 1. pontja alapján a szándékossággal egyenértékűnek minősülne. Arra az esetre pedig, ha a bíróság a jelen ügyben mégis alkalmazhatónak találná a CMR-egyezmény 29. cikkének 1. pontját, előadták, hogy a feladónak a CMR-egyezmény 7. cikkének 1. pontjában rögzített felelőssége az adott esetben ettől függetlenül megállapítható, mivel a 29. cikk 1. pontja csak a IV. fejezetbe foglalt (tehát a fuvarozót terhelő) felelősséget korlátozó vagy kizáró rendelkezések alkalmazását zárja ki, a III. fejezetbe foglalt felelősségi szabályok alkalmazását azonban nem.

[14] „A behajtási költségátalányról” szóló 2016. évi IX. törvény (a továbbiakban: Költségátalány tv.) 3. §-ának (4) bekezdésében foglaltakra hivatkozással állították továbbá,

hogy a behajtási költségátalány összege beszámít a kártérítés összegébe, ezért azt a felperes a kártérítés összegén felül egyébként sem jogosult érvényesíteni velük szemben.

[15] Az elsőfokú bíróság a felperes keresetét a túlnyomó részében (a kártérítési költségátalány kivételével) megalapozottnak találta. Az alperesek által hivatkozott kimentési okok vizsgálatának eredményeként arra a következtetésre jutott, hogy azok alapján az I. rendű alperes mentesülését a CMR-egyezmény 17. cikkének 1. pontjában meghatározott felelősség alól nem lehet megállapítani. Az áru megjelölésével kapcsolatban kiemelte, hogy a fuvarlevél 9. rovatában feltüntetett „Comp.P.” megjelölés megfelelt a CMR-egyezmény 6. cikk 1. pontjának f) alpontjában előírtaknak és a felek között kialakult szokásos gyakorlatnak. Mindemellett az I. rendű alperesnek a közte és a felperes között korábban létrejött – általa sem vitatott tartalmú – fuvarozási szerződésekből is tudnia kellett arról, hogy milyen terméket kell fuvaroznia 2020. november 20-án. Rámutatott arra is, hogy az eljárás során meghallgatott tanúk vallomásaiból megállapíthatóan az I. rendű alperes csupán két típusú tehergépjárművel rendelkezik, amelyek közül csupán az egyik, a ponyvás gépjármű volt alkalmas hét raklapnyi áru szállítására, ezért az alperesek alaptalanul hivatkoztak az ellenkérelmükben arra is, hogy az áru megfelelő megjelölése esetén zárt platóval rendelkező tehergépjárművet tudtak volna kiállítani.

[16] Megállapította továbbá, hogy az áru értékét a fuvarlevélen valóban nem tüntették fel (csupán annak mennyiségét) és nem vitásan a felperes a megbízója (SZÁLLÍTMÁNYOZÓ) részéről előírt felelősségbiztosítási követelményekről sem tájékoztatta az I. rendű alperest. Az elsőfokú bíróság megállapítása szerint azonban ezeknek a körülményeknek a perben nem volt jelentősége, figyelemmel arra, hogy a 2022. szeptember 13-i euró árfolyamot és a CMR-egyezmény 23. cikkének 3. pontjában megállapított súlykorlátozást alapul véve a perben érvényesített kár összegére az I. rendű alperes 50 000 euróig terjedő felelősségbiztosítása is fedezetet nyújtott volna. Azzal összefüggésben, hogy az I. rendű alperes felelősségbiztosítása a számítástechnikai eszközökre nem terjedt ki, megállapította, hogy a felperesnek egyrészt erről a körülményről a részére átadott biztosítási kötvény alapján nem kellett tudomással bírnia, másrészt korábban az I. rendű alperes több alkalommal vállalta számítástechnikai eszközök fuvarozását a részére, mégpedig anélkül, hogy tájékoztatta volna arról, hogy e termékre a felelősségbiztosítása nem terjedt ki. Mindezekre tekintettel pedig az elsőfokú bíróság megállapította, hogy egyrészt az árut a fuvarlevélen a CMR-egyezmény 6. cikkében előírtaknak megfelelően jelölték meg, másrészt az értékmegjelölés elmulasztása és a biztosítási követelményekről való tájékoztatás elmaradása nem állt okozati összefüggésben a felperest ért kár bekövetkezésével, amelyre tekintettel az elsőfokú bíróság az alpereseknek a CMR-egyezmény 7. cikkének 1. pontjára történt hivatkozását is megalapozatlannak találta.

[17] Az elsőfokú bíróság megállapítása szerint ugyanakkor az I. rendű alperes azzal, hogy nem tájékoztatta a gépkocsi vezetőjét arról a fuvarozási szerződésben rögzített követelményről, hogy az út során csak zárt, őrzött és kamerával megfigyelt parkolóban lehet pihenőt tartani, a szándékossággal egyenértékű súlyos gondatlanságot követett el, amelyre tekintettel a CMR-egyezmény 29. cikkének 1. pontja alapján a teljes kár megtérítésére köteles.

[18] Alaptalannak találta az elsőfokú bíróság az alpereseknek a kármegosztásra történt hivatkozását is. Ezzel összefüggésben megállapította, hogy az alperesek arra helytállóan hivatkoztak az ellenkérelmükben, hogy a CMR-egyezmény 29. cikkének 1. pontja csak a IV. fejezetbe foglalt (tehát a fuvarozó felelősségére vonatkozó) felelősséget kizáró vagy korlátozó rendelkezések alkalmazását zárja ki, ezért a 29. cikk 1. pontjának alkalmazása esetén sem lenne akadálya kármegosztás alkalmazásának. Az adott esetben azonban az alperesek részben ugyanazon okokra hivatkozással kérték a kármegosztás alkalmazását, mint amelyre az

elsődleges védekezésük körében is hivatkoztak, vagyis a CMR-egyezmény 6. cikk 1. pont *f)* pontjában, a 2. pont *d)* és *e)* pontjában foglaltak megsértésére és erre tekintettel pedig a 7. cikk 1. pont *a)* és *b)* pontjaiba foglaltak alkalmazhatóságára. E hivatkozásaik azonban – a korábban már megjelölt indokok alapján alaptalannak bizonyultak, amelyből az elsőfokú bíróság azt a következtetést vonta le, hogy azok alapján – az állított felperesi mulasztások és a kár bekövetkezése közötti okozati összefüggés hiányában – kármegosztás alkalmazására sem kerülhetett sor.

[19] A Költségátalány tv. 3. §-ának (4) bekezdése alapján ugyanakkor megalapozottnak találta az elsőfokú bíróság az alpereseknek a behajtási költségátalány kártérítési összegbe történő beszámítására való hivatkozását, amelyre tekintettel a behajtási költségátalány összegét (15 892 forint) beszámította a felperes kártérítési igényébe és ennyiben a felperes keresetét elutasította.

[20] Az elsőfokú bíróság ítélete ellen az alperesek nyújtottak be fellebbezést, amelyben elsődlegesen annak megváltoztatását és a felperes teljes keresetének az elutasítását, másodlagosan pedig az elsőfokú ítélet akkénti megváltoztatását kérték, hogy az ítéltábla – 50-50% arányú kármegosztást alkalmazva – csupán a kár 50%-ának megfizetésére kötelezze az alpereseket.

[21] Az alperesek álláspontja szerint az elsőfokú bíróság az általa megállapított tényekből tévesen vonta le azt a jogi következtetést, hogy az I. rendű alperest a szándékossággal egyenértékű súlyos gondatlanság terheli a kár bekövetkezéséért.

[22] Kiemelték, hogy a kárt ismeretlen személyek bűncselekmény elkövetésével okozták, amely körülményt a fuvarozó nem tudta elkerülni és a következményeit sem állt módjában elhárítani. Nem állapítható meg ugyanis, hogy zárt, őrzött parkolóban történt megállással, vagy bármely más magatartásával az I. rendű alperes a bűncselekményt el tudta volna kerülni vagy annak következményeit el tudta volna hárítani.

[23] Hangsúlyozták, hogy az adott ügylet során a felperes maga sem úgy járt el, ahogy kellett volna, hiszen a parkolásra vonatkozó előírását nem a fuvarlevélen rögzítette, továbbá nem közölte az áru értékét és típusát az I. rendű alperessel. Ezzel összefüggésben kiemelték, hogy a CMR-egyezmény e rendelkezéseket nem az árut kísérő okmányokban és nem is a fuvarozási megbízásban, hanem kifejezetten a CMR fuvarlevélen rendeli feltüntetni, ami az adott esetben – nem vitásan – nem történt meg.

[24] Fenntartották azt az állításukat is, hogy a felperes a fuvarmegbízást egy olyan fuvarozónak (I. rendű alperes) adta, aki az adott áru fuvarozására nem rendelkezett megfelelő biztosítással és megfelelő eszközzel. Állításuk szerint az elsőfokú eljárás során sem a meghallgatott tanúk, sem az I. rendű alperes ügyvezetője részéről nem hangzott el az a kijelentés, hogy amennyiben az I. rendű alperes tudott volna arról, hogy számítástechnikai árut kell szállítania, akkor dobozos gépjárművet állít ki. Abban az esetben ugyanis, ha az I. rendű alperes valóban tudott volna arról, hogy számítástechnikai árut kell fuvaroznia, akkor a fuvarfeladatot – megfelelő biztosítás hiányában – akkor sem tudta volna elvállalni, ha ehhez esetleg lett volna másik, dobozos gépjárműve.

[25] Hivatkoztak arra is, hogy a felek között létrejött fuvarozási szerződésnek lényeges tartalmi eleme lett volna az áru fajtája és annak értéke, amelyről a felperes – annak ellenére, hogy arról tudott – nem tájékoztatta az I. rendű alperest. Tájékoztatás esetén a fuvarmegbízás nem jött volna létre, az árut nem az I. rendű alperes, hanem egy megfelelő biztosítással és megfelelő dobozos gépjárművel rendelkező másik fuvarozó fuvarozta volna és így a kár nem következett volna be. Az alperesek véleménye szerint a felperes azzal, hogy elmulasztotta megnevezni az áru fajtáját és olyan fuvarozót bízott meg, aki a fuvarfeladat teljesítéséhez

megfelelő biztosítással és gépjárművel nem rendelkezett, maga is vállalta azt a kockázatot, hogy káresemény esetén a kár megtérítése kétségesse válik. Az elektronikai árukra vonatkozó biztosítási záradékkal összefüggésben állította, hogy a fuvarozók körében ismert tény az, hogy bizonyos árukat csak megfelelő, a biztosítási kötvényre vezetett záradék esetében lehet fuvarozni, ezért a záradék hiányára történő hivatkozása ugyancsak megalapozott volt.

[26] Mindezekre tekintettel állították, hogy az ok-okozati összefüggés a felperes magatartása és a kár bekövetkezése között egyértelműen megállapítható, amit álláspontjuk szerint az is alátámaszt, hogy az elsőfokú bíróság az ítélete [32], illetve [35] bekezdéseiben maga is megállapította, hogy a felperes követett el mulasztást a szerződéskötés során. Amennyiben pedig a felperes maga is hibázott a fuvarmegbízás során, úgy a teljes kár megfizetésére kizárólag az alpereseket kötelezni az általános jogelvekbe és az általa hivatkozott konkrét jogszabályi rendelkezésekbe ütközik.

[27] A felperes a fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú bíróság ítéletének a helybenhagyását és az alperesek másodfokú perköltség fizetésére kötelezését kérte. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg és abból megfelelő anyagi jogi következtetések levonását követően megalapozott és érdemben helyes döntést hozott.

[28] Előadta, hogy az alperesek iratellenesen állítják a fellebbezésükben, hogy az áru megnevezését nem tüntették fel a CMR fuvarlevélen, mivel annak 9. rovatában szerepelt a „Comp.P.” megjelölés, ami a „Computer Parts” (számítógép részek) rövidítése, emellett pedig a gépjárművezetőnek a fuvarlevéllel egyidejűleg átadott áruszámla és szállítólevél magyar nyelven tartalmazta az áru pontos megjelölését. Emiatt az alperesek alaptalanul hivatkoztak a felelősség alóli mentesülésre a CMR-egyezmény 17. cikk 4. pont e) alpontja alapján.

[29] Előadta továbbá, hogy az áru bevallott értéke a CMR-egyezmény 6. cikk 2. pontja szerint nem kötelező eleme a fuvarlevélnek, ugyanakkor a perbeli esetben a gépkocsivezetőnek a fuvarlevéllel egyidejűleg átadott áruszámlán az áru értéke is szerepelt.

[30] Fenntartotta azt az állítást, hogy a rendelkezésére bocsátott felelősségbiztosítási kötvényből és fedezetigazolásból nem derült ki, hogy az I. rendű alperes felelősségbiztosítása nem terjedt ki az elektronikai áruk fuvarozására. Az alperesek az elsőfokú eljárás során maguk is elismerték, hogy erről a kizárásról soha nem tájékoztatták a felperest annak ellenére, hogy a perbeli fuvarfeladatot megelőzően már többször végzett fuvarozást az I. rendű alperes a felperes megbízásából, amelyek során a rakomány elektronikai áru volt. Megjegyezte azt is, hogy nincs tudomása olyan – az alperesek által hivatkozott – gyakorlatról, miszerint egy CMR felelősségbiztosítás csak akkor terjed ki az elektronikai árukra, ha a kötvényen ezzel kapcsolatban egy külön záradék szerepel.

[31] A felelősségbiztosítással összefüggésben ismételten utalt arra, hogy az I. rendű alperes érvényes felelősségbiztosítása egyébként is fedezetet nyújtott volna az elveszett rakomány súlykorlátozás szerint számított értékére, ezért az ügyben nincs jelentősége, hogy az I. rendű alperes felelősségbiztosításában a kártérítési limit 50 000 euróban volt meghatározva.

[32] Az alpereseknek a kár elháríthatatlanságával kapcsolatos érvelésére reagálva előadta, hogy a perbeli esetben szereplő lopás nem olyan külső erőhatalom, amelyet a gépjárművezető nem tudott volna elkerülni vagy elhárítani, ha kellő körültekintéssel jár el és betartja a felperesi biztonsági utasításokat.

[33] Előadta továbbá, hogy az alperesek az ellenkérelmükben egyértelműen úgy nyilatkoztak, hogy az I. rendű alperes dobozos gépjárművet küldött volna az áruért, amennyiben tudomással bír arról, hogy elektronikai áru a rakomány. Emiatt az alperesek ezzel ellentétes fellebbezési állítása iratellenes.

[34] Véleménye szerint alaptalanul hivatkoztak az alperesek a fellebbezésükben arra is, hogy a biztonságos parkolóban történő megállásra való utasítás csak akkor megfelelő, ha az a CMR fuvarlevélben szerepel. Ilyen előírást ugyanis sem a CMR-egyezmény, sem más jogszabály nem tartalmaz. Megjegyezte, hogy az I. rendű alperes fuvarozó szakség, aki rendszeresen teljesít nemzetközi közúti fuvarfeladatokat. Emiatt pedig az I. rendű alperesnek egyébként is tisztában kellett lennie azzal, hogy a pihenőidőt biztonságos helyen kell eltölteni függetlenül a rakománytól, mivel az éjszaka, nem megfelelő helyen várakozó tehergépjármű első rangú célpontja az ilyen gépjárművek kifosztására specializálódott bűnözőknek.

[35] A kár összegével kapcsolatosan rámutatott arra, hogy az alpereseknek csak a bekövetkezett teljes kár egy kis részéért kell helytállniuk. A bekövetkezett teljes kár ugyanis 27 902 208 forint volt, amit a BIZTOSÍTÓ2 az árutulajdonos részére teljes egészében megtérített. Tény, hogy a BIZTOSÍTÓ2 a felperessel és a felperes felelősségbiztosítójával kötött egyezség keretében a megtérítési igénye egy jelentős részéről lemondott és – a felperes tudomása szerint – a saját megtérítési igényét az alperesekkel szemben nem érvényesítette. Ezáltal pedig az alpereseknek a teljes kár egy töredékéért, kb. 17%-áért kell csak helytállniuk.

[36] Az ítéltábla az alperesek fellebbezését „A polgári perrendtartásról” szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 376. §-a alapján – az (1) bekezdésében foglalt feltételek hiányában – tárgyaláson kívül bírálta el.

[37] Az ítéltábla mindenekelőtt megállapította, hogy a felek nem nyújtottak be fellebbezést az elsőfokú bíróság ítéletének a felperes keresetét elutasító rendelkezése ellen, amelyre tekintettel az elsőfokú bíróság ítéletének ez a része a Pp. 358. §-ának (5) bekezdése alapján (rész)jogerőre emelkedett. Emiatt pedig az ítéltábla a Pp. 370. §-ának (1) bekezdése alapján az elsőfokú bíróság ítéletének ezt a részét nem érintette és az ítéletet csupán a fellebbezési kérelem és ellenkérelem korlátai között bírálta felül.

[38] Az alperesek fellebbezése nem megalapozott.

[39] Az elsőfokú bíróság a tényállást a megalapozott döntéshez szükséges mértékben feltárta, az így megállapított tényállásból pedig az általa helyesen megjelölt jogszabályok helytálló alkalmazásával érdemben helyes döntést hozott. Az alperesek fellebbezésében előadottak pedig nem szolgálhattak alapul az elsőfokú bíróság részéről eljárási szabálysértés nélkül meghozott, megalapozott és kellően megindokolt döntés megváltoztatásához vagy hatályon kívül helyezéséhez.

[40] Alaptalanul sérelmezték az alperesek a fellebbezésükben az elsőfokú bíróságnak a CMR-egyezmény 29. cikkében foglaltak jelen ügyben történő alkalmazhatóságára vonatkozó megállapítását. A CMR-egyezmény 29. cikkének alkalmazása körében kialakult bírói gyakorlat a szándékossághoz közel álló akarathibát, az elvárhatóságot súlyosan sértő hanyagságot, vétkes közömbösséget tekintti olyan súlyosan gondatlan magatartásnak, amely megalapozhatja a fuvarozók korlátlan felelősségét a fuvarozás során bekövetkezett károkért (Fővárosi Ítéltábla 14.Gf.40.161/2020/7., Fővárosi Ítéltábla 10.Gf.40.007/2010/6.).

[41] A jelen ügyben megállapított, nem vitás tényállás szerint a felperes a fuvarozási megbízásban kifejezett utasítást adott a fuvarozónak arra vonatkozóan, hogy az út során, csak zárt, őrzött és kamerával megfigyelt parkolóokban lehet pihenőt tartani, amely utasításról az I. rendű alperes – szintén nem vitásan – a gépkocsivezetőjét nem tájékoztatta. A fuvarozási

szerződésbe foglalt, kifejezett megbízói utasítás figyelmen kívül hagyását pedig az elsőfokú bíróság helyesen értékelte a fuvarozó olyan, súlyosan gondatlan magatartásának, amely megalapozta a CMR-egyezmény 29. cikkébe foglalt szabálynak a jelen ügyben történő alkalmazását. Annak következtében pedig, hogy a jelen ügyben alkalmazni kellett a CMR-egyezmény 29. cikkét, az alpereseknek a CMR-egyezmény IV. fejezete 17. cikkének 2. pontjába és a 4. pontjának *e*) alpontjába meghatározott mentesülési okokra való hivatkozása súlytalanná vált, mivel a CMR-egyezmény 29. cikke a IV. fejezetbe foglalt, a fuvarozó felelősségének kizárására vagy korlátozására vonatkozó valamennyi rendelkezés alkalmazását kizárja. Erre tekintettel pedig az alperesek a CMR-egyezmény IV. fejezetének 17. cikkében foglaltak alapján akkor sem mentesülhettek volna az őket terhelő kárfelelősség alól, ha az ezzel kapcsolatos hivatkozásaik érdemben megalapozottak lettek volna.

[42] Az elsőfokú bíróság azonban az alpereseknek a CMR-egyezmény 17. cikkében meghatározott mentesülési okokra történt hivatkozását érdemben sem találta megalapozottnak, amely megállapításával az ítéltábla is egyetértett. A fuvarozott áru eltulajdonítását ugyanis a bírói gyakorlat – alapesetben – nem tekinti olyan, a fuvarozó által el nem hárítható körülménynek, amely megalapozhatná a fuvarozónak a CMR-egyezmény 17. cikkének 2. pontja szerinti mentesülését (Fővárosi Ítéltábla 14.Gf.40.675/2009/5., Legfelsőbb Bíróság Gfv.X.30.422/2010/6.). Emiatt a kár elkerülhetőségéről a bíróságnak mindig az adott ügyre egyéniesített vizsgálattal, a fuvarozó cég intézkedési lehetőségeit is figyelembe véve kell állást foglalnia (Kúria Gfv.III.30.471/2022/6.).

[43] A jelen ügyben pedig kétséget kizáróan megállapítható volt, hogy az I. rendű alperes a fuvarozási szerződésben kapott megbízói utasítás teljesítését elmulasztotta (az intézkedési lehetőségeit tehát nem merítette ki), ami nyilvánvalóan növelte a bűncselekmény elkövetésének lehetőségét. Emiatt pedig az adott esetben azt, hogy a kár a fuvarozó részéről elkerülhetetlen körülmény miatt következett volna be, nem lehetett megállapítani.

[44] Az ítéltábla egyetértett az elsőfokú bíróságnak azzal a megállapításával is, hogy a fuvarlevélen feltüntetett „Comp.P.” megjelölés megfelelt a CMR-egyezmény 6. cikk 1. pontjának *f*) alpontjában előírtaknak és felek között kialakult szokásos gyakorlatnak, ezért az alperesek a CMR-egyezmény 17. cikke 4. pontjának *e*) alpontjában megjelölt mentesülési okokra ugyancsak alaptalanul hivatkoztak.

[45] Helyesen állapította meg az elsőfokú bíróság azt is, hogy a CMR-egyezmény 29. cikke csak a IV. fejezetbe foglalt, a fuvarozó felelősségét kizáró, vagy korlátozó rendelkezések alkalmazását zárja ki, ezért az alperesek a III. fejezet 7. cikkének 1. pontjában foglaltak bizonyítása esetén – a 29. cikk alkalmazhatóságától függetlenül – mentesülhettek volna a kár, vagy a kár egy részének megtérítésére vonatkozó kötelezettségük alól. Az elsőfokú bíróság azonban a perben rendelkezésre álló bizonyítékok okszerű értékelése alapján, helyesen állapította meg, hogy az alperesek a CMR-egyezmény 7. cikkének 1. pontjában írt – a feladó felelősségét megalapozó – körülmények fennállását nem bizonyították.

[46] Az áru szokásos megnevezését a fuvarlevél tartalmazta, ezért a CMR-egyezmény 6. cikke 1. pontjának *d*) alpontjában foglaltak megsértését az adott esetben nem lehetett megállapítani. Az áru bevallott értékét és a megbízó rendelkezését az áru biztosítása tekintetében a fuvarlevél ugyanakkor nem tartalmazta. Ezek az adatok azonban egyrészt a fuvarlevélnek nem szükségképpen adatai, másrészt – ahogyan erre az elsőfokú bíróság is helyesen hivatkozott – azok hiánya csak abban az esetben alapozza meg a feladó kártérítési felelősségét, ha a kár bekövetkezése és az adatok hiánya között az okozati összefüggés megállapítható. Az elsőfokú bíróság az ítélete [32] bekezdésében található számításra hivatkozással helytállóan következtetett arra, hogy az adott esetben ezt az okozati összefüggést nem lehetett megállapítani, figyelemmel arra, hogy a CMR-egyezmény 23. cikkének 3. pontjában megállapított súlykorlátozást alapul véve a perben érvényesített kár

összegére az I. rendű alperes 50 000 euróig terjedő felelősségbiztosítása is fedezetet nyújtott volna. Azzal összefüggésben pedig, hogy az I. rendű alperes felelősségbiztosítása az elektronikai eszközökre nem terjedt ki, az elsőfokú bíróság helytállóan hivatkozott arra, hogy az I. rendű alperes csupán állította, de nem bizonyította, hogy a felperesnek pusztán a részére átadott kötvényből tudnia kellett arról, hogy a biztosítása az elektronikai eszközökre nem terjedt ki, figyelemmel arra a lényeges körülményre, hogy az I. rendű alperes korábban már fuvarozott ilyen árut a felperes megrendelése alapján.

[47] Alaptalanul sérelmezték az alperesek a fellebbezésükben az elsőfokú bíróságnak a kármegosztás kizártságára vonatkozó megállapítását is. Ezzel összefüggésben az ítéltábla arra mutat rá, hogy az elsőfokú bíróság az ítéletében valóban tett megállapítást arra vonatkozóan, hogy a felperes is követett el mulasztást a fuvarozási szerződéssel kapcsolatban (pl. hogy az áru értékét a fuvarlevélen nem tüntette fel). Az elsőfokú bíróság azonban az ítéletében azt is egyértelműen rögzítette, hogy ezek a mulasztások nem álltak okozati összefüggésben a bekövetkezett kárral. Emiatt pedig önmagában a felperesi mulasztás ténye nem tette szükségsszerűvé a kármegosztás alkalmazását. Erre ugyanis csak akkor kerülhetett volna sor, ha a bíróság azt (is) megállapítja, hogy a felperes mulasztásai közrehatottak (okozati összefüggésben álltak) a kár bekövetkezésében. Felperesi közrehatás hiányában azonban kármegosztás alkalmazásának nem volt helye sem a CMR-egyezmény 17. cikkének 5. pontja alapján, sem a Ptk. 6:144. §-ának (1) bekezdése szerint alkalmazandó 6:524. §-ának (3) bekezdése alapján.

[48] Mindezekre tekintettel az ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletének nem fellebbezett részét nem érintette, a fellebbezett rendelkezéseit pedig a Pp. 383. §-ának (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

[49] Észlelte ugyanakkor az ítéltábla, hogy az elsőfokú ítélet rendelkező részének a II. rendű alperesre vonatkozó rendelkezése nem felelt meg a Ptk. 3:155. §-a alapján a betéti társaságokra is megfelelően alkalmazandó Ptk. 3:139. §-ának (2) és (3) bekezdéseiben foglaltaknak, mivel a hivatkozott jogszabályok szerint a beltág és a társaság együttes perlése esetén nem a beltág marasztalása, hanem a vele szembeni végrehajtás elrendelése feltételes. Emiatt az ítéltábla az elsőfokú ítélet rendelkező részének a II. rendű alperesre vonatkozó rendelkezését a jelen határozat rendelkező részében foglaltak szerint pontosította.

[50] Ugyancsak észlelte az ítéltábla, hogy az elsőfokú bíróság az ítélete [39] bekezdésében helytelenül hivatkozott az 1/2007. PJE határozatra, mivel „Az új Ptk. alapján elbírálandó ügyekben irányadó elvi iránymutatásokról” szóló 1/2014. PJE határozata V.1.a. alpontjában foglaltak szerint a Kúria az 1/2007. PJE határozatot – az új Ptk. eltérő rendelkezése miatt – nem tartotta irányadónak. Emiatt az ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletének indokolásából mellőzi az 1/2007. PJE határozatra történt hivatkozást.

[51] Az eredménytelen fellebbezést előterjesztő alperesek az általuk megfizetett fellebbezési eljárási illetékből és a jogi képviselőjük ügyvédi munkadíjából származó saját másodfokú perköltségeik megtérítésére nem tarthatnak igényt.

[52] Kötelesek továbbá megfizetni a felperesnek a Pp. 83. §-ának (1) bekezdése alapján a jogi képviselője ügyvédi munkadíjából eredő másodfokú perköltségét, amelynek összegét az ítéltábla a felperesi jogi képviselő által „A bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségekről” szóló 32/2003. (VIII.22.) IM rendelet 2. §-a (1) bekezdésének a) pontja alapján felszámított bruttó 132 302 forintban állapította meg.

Debrecen, 2023. április 19.

Dr. Drexlerné dr. Karcub Edit s.k. a tanács elnöke, Dr. Szűcs Lajos s.k. előadó bíró,
Szilágyiné dr. Karsai Andrea s.k. bíró