

**Alkotmánybíróság**1015 Budapest, Donáti utca 35-45.  
1535 Budapest, Pf. 773

<b>ALKOTMÁNYBÍRÓSÁG</b>	
Ügyszám:	IV / 1737-0 / 213
Érkezett:	2013 NOV 26.
Példány:	1
Melléklet:	2+7 db
Kezelőiroda:	du el

FŐVÁROSI ÍTÉLTÁBLA	
2013 -11- 04	
PÉLDÁNY:	IV
MELLEKLET:	KÖZTÖK:
FŐLÁJSTRÓMSZÁM:	22107/07
UTÓRATON:	

**Tárgy: alkotmányjogi panasz****Panasszal érintett bírói döntés száma: Kúria Pfv.V.20.089/2013/6. ítélete****és a Fővárosi Ítéltábla 17.Pf.22.255/2011/7. ítélete****Tisztelt Alkotmánybíróság!**

Alulírott, ■■■■■ is ■■■■■ s ■■■■■ ■■■■■, ■■■■■ ■■■■■, jogi szakvizsgával rendelkező indítványozóként személyesen eljárva – az Alkotmánybíróságról szóló 2011. évi CLI. törvény 27. §, és 43. § (1) bekezdése alapján – az alábbi

alkotmányjogi panasz indítványt

terjesztem elő:

**Kérem a Tisztelt Alkotmánybíróságot, hogy állapítsa meg az általam megsemmisíteni kért Kúria Pfv.V.20.089/2013/6. ítélete és a Fővárosi Ítéltábla 17.Pf.22.255/2011/7. ítélete alaptörvény-ellenességét, és semmisítse meg azokat, mivel sértik az Alaptörvény I. cikk (1) és (3) bekezdésében, a II. cikkében, XXIV. cikk (1) bekezdésében, M) cikk (2) bekezdésében, és a Q. cikk (2) bekezdésében foglalt alapjogaimat.**

## Előzmények:

A jelen alkotmányjogi panasszal érintett perben az alperesek gyártási hibás ■■■■■ autót hoztak forgalomba, és azt a jótállás keretében nem javították meg. A gépkocsit az alperesek által vállalt jótállás keretein belül, kezdetben javíttatni akartam, majd annak kicserélését kértem, miután a hiba változatlan fennállása ellenére az alperesek a további garanciális javítástól elzárkóztak. A bizonyítási eljárás során igazolást nyert, hogy a hiba gyári eredetű, és az átadás előtt is fennállt, ezt az ügyben született valamennyi ítélet tartalmazza is. A perbeli gépkocsi jelenleg is hibás, és a hátsó futómű gyári tűréshatáron kívül van, és azt a helyes értékekre beállítani nem lehet. (Az autó a forgalomból azóta ki van vonva, jelenleg is áll.)

Az elsőfokú eljárásban kirendelt szakértő a tárgyaláson is elmondta, de a szakvélemény kiegészítésében is szerepel, hogy több mért érték is a gyári tűréshatáron kívülre esik. Mivel a Nemzeti Közlekedési Hatóság állásfoglalása mindenkire nézve kötelező, ebből az következik, hogy ha a futómű adatai a tűrésmezőn kívülre esnek, akkor a gépkocsi nem biztonságos. Sőt a szakértő előadta, hogy az újabb alkatrészcsere esetén sem biztos, hogy a futómű minden adata megfelelő lesz.

Az elsőfokú eljárás során kirendelt szakértő elmondta (59. sz. jkv. 2010. jan. 21.-i tárgyalás 15. o. lap alja, 16. o. lap teteje), hogy a becsatolásra került, a Nemzeti Közlekedési Hatóság által kiadott állásfoglalásban leírtak mindenkire nézve kötelezőek. Tehát minden autóra vonatkozik, és mindenkire nézve kötelező az a műszaki elvárás, hogy idézem: „a márkaszervizből csak olyan jármű kerülhet ki, ami maradéktalanul teljesíti a gyári előírásokat”.

***A Nemzeti Közlekedési Hatóság állásfoglalása alapján az a gépkocsi, melynek futóműve nem lett a gyártó által megadott tűrésmezőn belülre állítva, nem vehet részt a közúti közlekedésben.*** Figyelemmel arra, hogy az eredetileg kifogásolt hiba változatlanul fennáll, az én gépkocsim nem vehet részt a közúti közlekedésben.

Az **elsőfokú bíróság**, amely a szakértőt kirendelte, nem is vette figyelembe annak szakértői megállapításait, mivel keresetemet az elálláshoz való jogom hiányában utasította el. Megengedett keresetváltoztatásomat követően (elállásról - cserére) a tényállás további, másirányú tisztázása lett volna szükséges (bizonyítási indítványaimnak megfelelően) azonban ezen indítványaim elutasításra kerültek. Az eljáró bíróságok valóságtól és a fizikai tényektől is felülemelkedtek. Az autóm használhatósága ügyében, - hiszen emberi életek forognak kockán -, a eljáró bíróságoknak felelős döntést kellett volna hozniuk.

(A jótállás lényege éppen az lett volna, hogy a javítás utáni gépkocsi állapota a hibátlan gépkocsi állapotának feleljen meg. Az elsőfokú eljárásban kirendelt szakértő nem azt támasztotta alá, hogy alperesek a javítást hibátlanul teljesítették, hanem éppen azt állapította meg, hogy a futómű adatai továbbra is a gyári tűrésmezőn kívülre esnek. A gépkocsi 6 éve le van állítva a km óra állása is megegyezik a legutolsó átadáskori állapottal. És minden mérésre, javításra, a gépkocsi autóz szállító traileren lett szállítva.)

A gépkocsi közlekedés veszélyes üzem. A futómű hibátlansága egy ilyen sportautó esetében pedig különösen fontos. Közlekedésbiztonság szempontjából alapkövetelmény, hogy a futóműnek a gyári előírás szerinti tűrésmező szélső értékein belül kell lennie. Csak akkor mondhatjuk, hogy a hiba meg lett javítva, ha a javítások után alperesek valóban a tűréshatáron belüli értékekkel adták volna át az autót.

A bíróságnak kell döntenie arról, hogy a kijavítás jogi értelemben megfelelő-e? Itt határértékekről van szó, objektív mérce áll rendelkezésre. A határértékek közlekedésbiztonsági követelmények miatt lettek megállapítva.

Még a **megismételt másodfokú eljárásban** is személyesen indítványoztam, hogy ha csak „egy csavarfordulat az egész”, - mert alperesek ezt állították - akkor hozzájárulok, ahhoz, hogy a gépkocsi futóművét 6 év után végre beállítsák. Ebben az Ítélet tábla megakadályozott.

A jelenlegi legutolsó magánszakértői mérés - közjegyző jelenlétében történt -, mely alapján a gépkocsi jelenlegi állapotában is hibás, és veszélyes. Ennek megállapításait a **Kúria** is ismerte, azt megelőzően, hogy a jelen alkotmányjogi panasszal támadott ítéletet meghozta. Tehát már a logika általános szabályai alapján levonható következtetések, és az azt megerősítő szakértői vélemény is a **Kúria** rendelkezésére állt, amikor az ítéletét mégis ezzel szembehelyezkedve meghozta.

#### Jogilag releváns megjegyzések

A **megismételt másodfokú eljárásban** hozott jogerős döntést az Alkotmánybíróság előtt nem támadtam meg, mivel bíztam abban, hogy a Kúria az eddig következetes joggyakorlatát esetemben is alkalmazni fogja. Most viszont a jelen panaszomat a jogerős döntésre is kiterjedő hatállyal terjeszttem elő.

(Eddig ugyanis nem volt kérdéses a jótállási ügyek intézése során, hogy ha egy jogosult 6 éven keresztül vár a hibás termék kijavítására, és az nem történik meg, (az már jelentős kényelmetlenségnek minősül) és ha a termék nem felel meg továbbra sem a hibátlan termék ismérveinek, akkor a kijavítást a kötelezett nem végezte el.) Nos ügyemben a Kúria maga is belátta, hogy gépkocsim hátsó futóművében a javítást követően is „maradt fenn a gyári értékektől

való minimális eltérés” (Kúria ítélete 3. o.) „Ez azonban a szakértő megállapítása szerint a rendeltetésszerű és biztonságos használatot nem befolyásolja, és egyébként is kiküszöbölhető.”

Ebben az okfejtésben azonban két rendkívül súlyos hiba is van:

1. A Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, a minden autóra vonatkozó állásfoglalásából is tudomást szerzett a Kúria arról a tényről, alap tézistről, mely szerint az a gépkocsi, melynek a futómű adatai nem lettek a gyártó által megadott tűréshatáron belülre beállítva, az nem alkalmas a biztonságos közúti közlekedésre. Emiatt a Kúria **az élethez való jogomat** sértette azzal, hogy olyan gépkocsiról mondta ki, hogy jó, mely valójában a jelenlegi állapotában veszélyes.
2. Az is valótlan, hogy ez a hiba „egyébként is kiküszöbölhető”, ugyanis, ha a Kúria megfelelő pontossággal megismerte volna a per iratait, akkor tisztában kellett volna lennie, azzal a ténnyel, hogy ennek a gépkocsinak a hátsó futóművén nincs beállítási lehetőség. Ami logikailag azt eredményezi, hogy a hiba beállítással nem elhárítható.

Míndezek alapján a **Kúria egy beállíthatatlan gépkocsiról mondta ki azt, hogy az beállítható**, és egy beállíthatatlan gépkocsiról állította azt a fizikai tényekkel, és a logikai szabályokkal szembehelyezkedve, hogy „márpedig az akkor is beállítható”.

A jótállás a szerződés hibátlan teljesítéséért való felelősséget jelenti, esetemben az **Fővárosi Ítéletábla, és a Kúria** is tisztában volt azzal, hogy a teljesítés még mindig nem hibátlan.

Azzal, hogy az ítéletükkel kimondták, hogy a gépkocsim alkalmas a biztonságos közúti közlekedésre, azzal kinyilvánították, hogy a traileren való szállítás eddig is szükségtelen volt, továbbá, kinyilvánították azon elvárásukat, hogy a hibás futóművel átadott gépkocsival a **közúti forgalomban vegyek részt**.

Hiba fennállásának tagadása már eleve olyan súlyos jogsértés, egy jótállásra kötelezett javító vállalkozástól, mely - a hiba fennállásának igazolása esetén - már eleve megalapozza a jogosult csere iránti jogát. (Igazoltam a hibát, sőt a peres eljárás során újabb lehetőségeket adtam alpereseknek a hiba elhárítására, azonban a javítást hibátlanul elvégezni nem tudták.)

Az Európai Parlament és a Tanács 2011/83/EU Irányelve I. Fejezet, 2. Cikk 14. pontja alapján a „jótállás”: a kereskedőnek vagy valamely gyártónak („a jótállásra kötelezett”) a megfelelőség szavatolására vonatkozó jogszabályi kötelezettsége teljesítésén túlmenő bármely olyan kötelezettségvállalása a fogyasztóval szemben, amely alapján a jótállási nyilatkozatban vagy a vonatkozó, a szerződéskötés időpontjában vagy azt megelőzően elérhető reklámban feltüntetett tulajdonságoknak vagy a **megfelelőséghez nem kapcsolódó bármely egyéb követelménynek nem megfelelő áru vételárát visszatéríti, vagy az ilyen árut kicseréli vagy kijavítja**, illetve az áruhoz kapcsolódó szolgáltatást nyújt;

Kérelmem indokolásaként az alábbiakat adom elő:

**Az Alaptörvény I. cikk (1) és (3) bekezdésében és a II. cikkben biztosított jogom sérült**, mely szerint:

AZ EMBER sérthetetlen és elidegeníthetetlen alapvető jogait tiszteletben kell tartani. **Védelmük az állam elsőrendű kötelezettsége.**

(3) (...) Alapvető jog (...) valamely alkotmányos érték védelme érdekében, a feltétlenül szükséges mértékben, az elérni kívánt céllal arányosan, (...) az alapvető jog lényeges tartalmának tiszteletben tartásával korlátozható.

Az emberi méltóság sérthetetlen. Minden embernek joga van az élethez és az emberi méltósághoz, a magzat életét a fogantatástól kezdve védelem illeti meg.

Az élethez és az emberi méltósághoz való jogom védelme az állam – ugyanígy az ügyben eljáró bíróságok – elsőrendű kötelezettsége. Ezen alapvető jogom védelmére vonatkozó kötelezettségének a Kúria nem tett eleget az általa meghozott ítélettel, sőt éppen azzal ellentétesen cselekedett.

Tisztában voltak azzal az eljáró bíróságok, ha a peres iratokat áttanulmányozták, hogy a gépkocsi Dunakeszin található, ahova a legközelebbi [REDACTED] [REDACTED] is 15 km-re esik. (Még ha elfogadnánk azt is, hogy a gépkocsi javítható (ami nincs így) ez alatt a 15 km megtétele alatt, amíg elviszem beállítani a bíróság utasítása szerint a gépkocsit szükségszerűen az én életem, és a közlekedés más résztvevőjének az élete is veszélyben forogna a hibás gépkocsival való közlekedés folytán. Ennek a veszélynek a viselésére kötelez az ítélet, hogy a bíróság döntése alapján hajtanak végre a gépkocsin egy olyan beállítást, ami fizikailag lehetetlen...)

Arra sem adott magyarázatot egyetlen ítélet sem, hogy a [REDACTED] t [REDACTED] a [REDACTED]-nek, vagy a Peugeot Fábán kft.-nek az én alapvető jogomnál milyen erősebb olyan joga lenne, mely alapján az én élethez való jogom korlátozható lenne?! Nekik gazdasági érdekük van, melyet a Kúria mérlegre tett, az én élethez való jogommal szemben!!!

Az Alaptörvény M. cikk (2) bek.-ben biztosított jogom sérült, mely szerint:

(...) Magyarország fellép az erőfölénnyel való visszaéléssel szemben, és védi a fogyasztók jogait.

Az ügyekben eljáró bíróságok, nem védték a fogyasztói jogaimat. Sőt! Érdekérvényesítésemben folyamatosan gátoltak, pl. a bizonyítási teher téves megállapításával. Pedig a bíróságnak ez a fajta jogvédelem nem csak a Ptk. játállási szabályai alapján fennálló, de az Alaptörvény alapján is fennálló kötelezettségét képezi.

Az Alaptörvény XXIV. cikk (1) bek.-ben biztosított jogom sérült, mely szerint:

Mindenkinek joga van ahhoz, hogy ügyeit a hatóságok részrehajlás nélkül, tisztességes módon és ésszerű határidőn belül intézzék. A hatóságok törvényben meghatározottak szerint kötelesek döntéseiket indokolni.

Részrehajlás-nélküliség követelménye:

Az ügyekben eljáró bíróságok, részrehajló módon jártak el akkor, amikor a tényállás kivizsgálása érdekében nem utasították az ügyekben eljáró elsőfokú, vagy másodfokú bíróságot az ügyem újabb tárgyalására, illetve, újabb határozat hozatalára. Lényeges, hogy olyan alapvető bizonyítási indítványomnak sem adtak helyt, mely a gyári adatok, gyártól történő beszerzésére irányult! Tehát a bíróságok ügyemben úgy hoztak döntést, hogy még a hiteles adatok beszerzését sem tartották lényegesnek. Álláspontom szerint ez nem gondatlanság, hanem szándékosság azt követően, hogy erre a bíróságok figyelmét külön, több alkalommal is felhívtam.

Az ügyben ugyanis az történt, hogy a rendelkezésre álló összes mérési adat alapján a gépkocsi rendkívüli módon hibásnak mondható volt. Az ügyben 6 márkaszervizben járt az autó, és minden mérés egybehangzóan azt mutatta, hogy súlyosan hibás. Ekkor a szakértő „kitalálta”, hogy az eddigi mérések azért mutattak hibás adatokat, mert szerinte rossz értékhatárok alkalmazására került sor. **Ekkor a szakértő megemelte a duplájára az értékhatárokat, amikor a gépkocsi még mindig hibás maradt.** Erre azonban azt mondta, hogy ez már elenyésző, és ekkor az elsőfokú bíróság gyorsan berekesztette a tárgyalást, annak ellenére, hogy ennek a kérdésnek (gyári értékhatárok) tisztázása érdekében bizonyítási indítványom volt. Az ügyben eljáró egyetlen bíróságot sem érdekelt az, hogy melyek a hiteles adatok, melyek alapján az autó hibája ügyében megalapozott következtetést lehetne levonni!

Még annak ellenére is hibátlannak nyilvánította **Fővárosi Ítéltábla, és a Kúria** is a perbeli gépkocsit, hogy a gépkocsi a szakértő által önkényesen a duplájára növelt tűréshatárok alapján is hibásnak minősült!

Még annak ellenére is hibátlannak nyilvánította **Fővárosi Ítéltábla, és a Kúria** is a perbeli gépkocsit, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság állásfoglalása egyértelműen kimondta, hogy ilyen esetben egy gépkocsi nem alkalmas a biztonságos közúti közlekedésre!

Még annak ellenére is hibátlannak nyilvánította **a Kúria** is a perbeli gépkocsit, hogy az időközben beszerzett magánszakértői vélemény is (közjegyző jelenlétében történt a mérés, és mindkét alperes jelen volt) megállapította, hogy ez a konkrét gépkocsi megjavításra nem került, és nem alkalmas a biztonságos közúti közlekedésre!

**Senki nem merne úgy autót vezetni, hogy nem az utat, hanem helyette a gps képernyőjét nézi. Ügyemben mégis ehhez hasonló jogalkalmazás történt.**

Ha az elsőfokú bíróság a hiteles gyári adatok beszerzésére, majd a másodfokú bíróság legalább az autó futóművének beállítására (beállíthatatlanságára) vonatkozó bizonyítási indítványomnak helyt adott volna, akkor kiderült volna, hogy a gépkocsi hibás/beállíthatatlan, és akkor nem került volna sor arra, hogy a való tényekkel ellentétes döntések szülessenek. (Lehet úgy tekinteni erre, hogy tévesen állítom azt, hogy a gépkocsi még mindig hibás. Lehet azt mondani a bírói pulpitusról hatalmi szóval, hogy semmivel nem igazoltam, hogy a gépkocsi még mindig rossz lenne...

Csakhogyan

1. már igazolva lett, hogy a gépkocsi hátsó futóműve úgy lett kialakítva, hogy azon állítási lehetőség nincs.
2. Megállapítást nyert az is, hogy a hátsó futómű jelenleg hibás. Eltér a gyári előírásoktól, határértékektől.

Mégis a bíróságok a szakértői vélemény téves értelmezése miatt a fizikát is felülírták azzal, hogy szerintük, akkor is „csekély költségen, rövid idő alatt, jelentős kényelmetlenség nélkül megszüntethető” ez a hiba. Tehát, amit beállítani nem lehet, mégis annak beállítására köteleztek.

Az arányosság követelményét **Fővárosi Ítéltábla, és a Kúria** is kizárólag az én hátrányomra, és kifejezetten az alperesek előnyére értékelte azzal, amikor nem foglalkozott a gépkocsi gumiabroncsainak gyári hibáival sem. Ennek a gépkocsinak ugyanis a 4 abroncsából 2 már eleve szintén gyári hibával került leszállításra, amit az I. r. alperes által javításra kijelölt [REDACTED] t [REDACTED] maga állapított meg. Tehát alperesek a gépkocsinak olyan gyártási hibájával is tisztában voltak 6 éven keresztül, melynek kijavítására szintén rosszhiszeműségük miatt, még csak kísérletet sem tettek.

Jótállási igényemet elutasították, és nagyszögű peres költségek megfizetésére kényszerítettek, annak ellenére, hogy a garanciális javítás 6 éve történő húzódása, és elmaradása miatt továbbra is rossz a gépkocsim hátsó futóműve, de még a gumibroncsok is gyári hibásak. Úgy értelmezem, hogy az eljárás velem szemben azért is volt tisztességtelen, mert konkrétan úgy döntöttek a bíróságok, hogy rám nem vonatkozik a Ptk, és az egész országban csak pont az én autómra nem vonatkozik a jótállás egyetlen szabálya sem!

### Ésszerű határidő követelménye:

Egy olyan fogyasztási cikk esetén, mint a gépkocsi, amit a tulajdonosa azért vásárol, hogy használja, igencsak súlyos jogsérelmet jelent a garanciális javítás hibátlan elvégzésének 6 éven keresztül történő eredménytelen elhúzódása. (Ezen a Kúria azonban könnyedén felül emelkedett.)

Igaz, hogy csak törekedni kell arra, hogy a hibát 15 napon belül megjavítsák, azonban egy ilyen ügyben, ahol annyi ideig húzódik a javítás, hogy a terméket már időközben nem is gyártják, ez már rendeltetésellenes joggyakorlás, és rendeltetésellenes jogalkalmazás a fogyasztó kárára, ehhez pedig álláspontom szerint a bíróságok nem asszisztálhatnak. Fontos továbbá, hogy már az elsőfokú eljárás során (amikor ügyemben 3 éven keresztül nem történt szinte semmi) terjesztettem elő soronkívüliség iránti kérelmet, de azt is elutasították. A bíróságok működésének lassúsága is vezetett oda, hogy a gépkocsit időközben már nem gyártották, ezért a kicserélés iránti kérelmem helyett kártérítést követeltem, nem elálltam. Nyilatkoztam ugyanis, hogy a II. r. alperes javítási vállalkozási szerződéséről állok el.

### Az Alaptörvény Q. cikk (2) bek.-ben biztosított jogom sérült, mely szerint:

Magyarország nemzetközi jogi kötelezettségeinek teljesítése érdekében **biztosítja a nemzetközi jog és a magyar jog összhangját.**

**1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (10)** ha a fogyasztási cikk nem felel meg a szerződésnek, a fogyasztó számára biztosítani kell a jogot, hogy **a szerződésnek megfelelő állapot térítésmentes helyreállítását követelje**, választva az áru kijavítása vagy kicserélése között, vagy ezek megghiúsulása esetén árleszállítást követeljen vagy a szerződést felbonthassa;

Ezt az irányelvet Magyarország megsértette velem szemben, amikor **perkölség** és **peres eljárási illeték** megfizetésére kötelezett olyan tényállás mellett, hogy magukban az ítéletekben is szerepel, hogy a gépkocsi kijavítása még mindig nem történt meg. A jelen pillanatig összesen **3.870.346.- Forint, NEM TÉVEDÉS! Hárommillió-nyolcszázhetvenezer-háromszáznegyvenhat Forint** összegű perkölség fizetésre kötelezték a bíróságok, **jogellenesen**. 2006. novembere óta nem tudom használni az autóm.

Bebizonyosodott, hogy a gyári hiba fennállt, ezért alperesek okot adtak a perre. Sőt, alperesek a hibát a mai napig sem szüntették meg. Nekem nem volt mégsem lehetőségem arra, hogy a szerződésszerű állapot térítésmentes helyreállítását követeljem, ugyanis attól alperesek elzárkóztak, a bíróságok pedig segédkeztek alpereseknek mind az időhúzás, mind az jogérvényesítési lehetőségeim csorbítása terén is.

Ezen irányelv vonatkozásában **jótállás**: az eladó vagy a gyártó kötelezettségvállalása a fogyasztóval szemben külön díj felszámítása nélkül, amely alapján a jótállási nyilatkozatban vagy a vonatkozó reklámban feltüntetett tulajdonságoknak nem megfelelő fogyasztási cikk vételárát visszatéríti, vagy az ilyen fogyasztási cikket kijavítja, kicseréli vagy az igényt más módon kezeli;

Ezen irányelv vonatkozásában **kijavítás**: a szerződésnek nem megfelelő fogyasztási cikknek a szerződésnek megfelelővé tétele.

Ügyemben azt követően, hogy a kijavítást az alperesek nem végezték el, a jótálláson alapuló jogérvényesítésemben akadályoztak a bíróságok azzal, hogy egyedüli megmaradt jogom (a csere) érvényesítésében viszont annak ellenére, hogy az irányadó tényállást ezt megkövetelte volna, az ítéletükkel akadályoztak meg.

Egyebek:

Fővárosi Ítéltábla 17.Pf.21768/2010/5. sz. ítéletével szemben benyújtott jelen üggyel összefüggő panaszom kapcsán:

Hivatkozom továbbá az Alkotmánybíróság IV/1430-10/2012. sz. Végzésére, abban foglaltakra, mely panaszom érdemben nem lett elbírálva. Az Alkotmánybíróság álláspontja szerint ugyanis a kérelmem okafogyottá vált amiatt, mert álláspontja szerint Kúria a Fővárosi Ítéltábla általam panaszolt 17.Pf.21768/2010/5. sz. ítéletét hatályon kívül helyezte.

De ezzel szemben ténylegesen az történt, hogy az Ítéltábla Ítéletének általam panaszolt részét helyben hagyta a Kúria. (Az Ítéltábla ítéletének részleges hatályon kívül helyezésére került sor. Tehát a hatályon kívül helyezésre csak a GK 11. sz. állásfoglalás alapján a cserére való áttérésem miatt került sor.) Mindezek miatt az ítéletnek éppen az általam panaszolt része, (a Ptk. 306. § (1) bek. b.) pontjára alapított elállás megengedhetősége tárgyában) jogerős maradt. Mindezek miatt kérem, hogy a jelen alkotmányjogi panaszomat, elállás megengedhetősége tekintetében (IV/1430/2012. sz. ügy) is vizsgálják meg.

ÖSSZEGEZVE:

Ok-okozati kapcsolatban áll a Fővárosi Ítéltábla és a Kúria ítélete az fentiekben hivatkozott alapjogaim megsértésével. Mivel az alkotmányjogi panasz nem az egyéni jogsérelem orvoslásának az eszköze, ezért az ügyben megvalósult sérelmeim orvoslását kérem.

Az Alaptörvény fentiekben megjelölt rendelkezéseinek figyelembe vételével, kérem, hogy alkotmányjogi panaszomnak - előterjesztett kérelmemmel egyezően - helyt adni szíveskedjenek.

Nyilatkozom, hogy jogorvoslati lehetőségeimet kimerítettem, és további jogorvoslati lehetőség nincs számomra biztosítva.

Nyilatkozom, hogy az ügyben a Kúria előtt folyamatban volt felülvizsgálati eljárás lezárult, és perújítást egyelőre még nem kezdeményeztem.

Budapest, 2013. október 26.

Tisztelettel:



Mellékletek:

Kúria Pfv.V.20.089/2013/6. ítélete  
Fővárosi Ítéltábla 17.Pf.22.255/2011/7. ítélete