



Győri Ítéltábla

Pf.III.20.132/2022/6/I.

A Győri Ítéltábla a Keglovics Ügyvédi Iroda (cím10, ügyintéző ügyvéd: dr. Keglovics Andrea) által képviselt Felperes1 (cím2) I.r., Felperes2 (cím2) II.r., Felperes3 (cím2) III.r., Felperes4 (cím2) IV.r. és Felperes5 (cím2) V.r. felpereseknek dr. Lak Edit ügyvéd (cím12) által képviselt Alperes1 (cím1) alperes ellen biztosítási szolgáltatás kifizetése iránt indított perében a Székesfehérvári Törvényszék 2022. május 31. napján kelt 32.P.20.283/2018/114. számú ítélete ellen az alperes által 115. sorszám alatt előterjesztett fellebbezés folytán meghozta a következő

í t é l e t e t:

Az ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletének megfellebbeezett rendelkezéseit helybenhagyja.

Kötelezi az alperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az I.r. felperesnek 77.240 (hetvenhétezer-kettőszáznegyven) forint, a II-V.r. felpereseknek személyenként 104.472 (egyszáznégyszer-négyszázhetvenkettő) forint másodfokú perköltséget.

Az ítélet ellen nincs helye fellebbezésnek.

I n d o k o l á s

I.

[1] Az elsőfokú bíróság által megállapított releváns tényállás szerint néhai név1 2015. május 22. napján halálos közlekedési balesetet szenvedett. Az I. r. felperes a néhai házastársa, a II-V. r. felperesek a néhai gyermekei, valamennyien a néhai - egyenlő arányú - törvényes örökösei. A néhai a baleset időpontjában több, élet- illetve balesetbiztosítási kockázatra is kiterjedő szerződéssel rendelkezett az alperesnél, melyekből a módosított kereset szempontjából releváns szerződések az alábbiak voltak.

[2] N-N003 Talizmán típusú (kötvényszám1 kötvényszámú) szerződéshez kapcsolódó NN 905 típusú kiegészítő baleseti halál esetére vonatkozó biztosítás. A közlekedési balesetből eredő halál esetére irányadó biztosítási összeg 8.800.000 forint.

[3] A 441 jelű (kötvényszám2 kötvényszámú) Kockázati Életbiztosításhoz kapcsolódó 905. jelű kiegészítő biztosítás esetében a közlekedési balesetből eredő halál esetére kifizetendő biztosítási összeg 6.205.000 forint.

[4] A 027 Euro Alap befektetési egységekhez kötött életbiztosításba beépített kiegészítő balesetbiztosítás baleseti halál esetére (kötvényszám3 kötvényszám) biztosítási összege 1.000 euró. Az ugyanezen életbiztosításhoz kapcsolódó 975 jelű kiegészítő biztosítás alapján közlekedési baleseti halál esetén kifizetendő összeg 10.405 euró volt.

[5] A baleset akként következett be, hogy a néhai 2015. május 22-én 16 óra 30 perckor az frsz.1 forgalmi rendszámú motorkerékpárral a országút1 jelű országúton közlekedett ország1ban, megye1 megyében, település1 felől település2 irányába. Az országút 116+20 km szelvényénél lévő kanyarban áthaladt a szemközti forgalmi sávba, ott ütközött a szemből közlekedő frsz.2 forgalmi rendszámú kisteherautó bal oldalával. A kisteherautó vezetőjével szemben - a gondatlanságból elkövetett emberölés bűncselekménye miatt - indult nyomozati eljárást a román hatóságok bűncselekmény hiányában megszüntették arra hivatkozással, hogy a kisteherautó vezetője az útviszonyoknak megfelelően, megengedett sebességgel haladt a megfelelő forgalmi sávban, ahová a néhai túlzott sebessége miatt sodródott át.

[6] A felperesek, mint néhai örökösei több – a módosított keresettel részben már nem érintett – biztosítási szerződés alapján kérték az alperestől a biztosítási összegek megfizetését. Az alperes a módosított keresetekkel nem érintett biztosítási szerződések alapján a felperesek részére 2017. január-február hónapjában teljesített.

[7] A módosított kereset szerinti valamennyi szerződés háttérszabályának minősülő Általános Életbiztosítási Szabályzat (ÁÉSZ) 2. §-a a baleset fogalmát akként határozta meg, hogy az hirtelen fellépő, egyszeri, külső fizikai/vagy kémiai behatás, amely a biztosítottat akaratától függetlenül kockázatviselés ideje alatt éri és amellyel összefüggésben a biztosított az egyes kockázatoknál meghatározott időn belül meghatározott károsodást szenvedett.

[8] A baleset és egészségbiztosítási fedezetre vonatkozó általános kockázatkizárások - jelen jogvitával kapcsolatba hozható - 18. §. (1) bekezdése értelmében a biztosító kockázatviselése nem terjed ki arra az esetre ... ha a biztosítási eseményt a szerződő ... a biztosított ... jogellenesen, szándékos, vagy súlyos gondatlan magatartással okozta. A súlyos gondatlan magatartások példálózó felsorolását az ÁÉSZ 18. § (2) bekezdése tartalmazta. Az ÁÉSZ 18. § (2) bekezdés e) pontja értelmében a biztosított súlyos gondatlanul járt el, ha a baleset bekövetkeztekor legalább kettő közlekedésrendészeti szabályt szegett meg. Az ÁÉSZ 18. § (4) bekezdése értelmében az (1)-(3) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket a kármegelőzési és a kárenyhítési kötelezettség megszegésére is alkalmazni kell.

[9] Az első pontban megjelölt alatti kiegészítő biztosítás 1.a alpontja, a második pontban megjelölt kiegészítő biztosítás különös feltételei 3. pontja, a harmadik pontban megjelölt életbiztosításba beépített kiegészítő balesetbiztosítás, valamint az ahhoz kapcsolódó 975 jelű baleseti halál kiegészítő biztosítás 1.f. pontja egyaránt az ÁÉSZ baleseti fogalmára utalással, vagy azzal összhangban álló módon határozta meg a baleset, illetve a baleseti halál fogalmát.

[10] A kizárások kapcsán az első pontban megjelölt kiegészítő biztosítás 2.b. pontja értelmében a baleseti összeg nem kerül kifizetésre, ha a balesetet a biztosított szándékos, vagy súlyosan gondatlan magatartása idézte elő. A második pontban megjelölt kiegészítő biztosítás 13. pontja a kizárások kapcsán az ÁÉSZ 18-22. §-aira utalt. A harmadik pontban megjelölt befektetési egységhez kötött életbiztosítási feltételek 7. pontja szerint a kockázatviselésből kizárt kockázatokat az ÁÉSZ 18., 19. és 20. §-a tartalmazza. Az e biztosításhoz kapcsolódó 975 jelű kiegészítő biztosítás 18. pontja értelmében is ez volt az irányadó.

[11] A mentesülés körében az ÁÉSZ a Ptk. 565. § (3) és (4) bekezdésében foglaltakat ismételte meg, utalva arra, hogy a biztosító mentesülésének egyéb eseteit a különös feltételek tartalmazzák. A különös feltételek közül az első pontban megjelölt szerződés mentesülési szabályt nem tartalmazott, a második pontban megjelölt szerződéshez kapcsolódó 905. jelű kiegészítő biztosítás 12. pontja is csak az ÁÉSZ 17. §-ára utalt vissza. A harmadik pontban megjelölt befektetési egységekhez kötött életbiztosításba beépített baleseti halál esetére szóló 6. pont szerint baleseti halál vonatkozásában a biztosító mentesül a szolgáltatás alól, amennyiben bizonyítja, hogy a biztosítási eseményt a biztosított jogellenesen szándékosan, vagy súlyosan gondatlanul okozta. A biztosított súlyosan gondatlanul jár el a balesetbiztosítási szolgáltatások vonatkozásában, különösen, ha – egyebek mellett – a baleset bekövetkeztekor közlekedésrendészeti szabályt segett meg. Az e szerződéshez kapcsolódó 975 jelű kiegészítő biztosítási feltételek 7.a. pontja szerint a biztosító mentesül a fizetési kötelezettsége alól, amennyiben bizonyítja, hogy a biztosítási eseményt jogellenesen a biztosított, illetve a szerződő fél szándékosan, vagy súlyosan gondatlanul okozták, a 7.b. pont utalt arra, hogy a mentesülés további szabályait az ÁÉSZ 17. §-a tartalmazza.

II.

[12] A felperesek 2017. december 29. napján előterjesztett többször módosított (35. sz.) keresetükben valamennyi felperes esetében 3.010.000 forint, továbbá a II-V.r. felperes esetében személyenként 2851,25 euró és ezen tőkeösszegek 2015. május 22. napjától számított késedelmi kamata, valamint perköltség megfizetésére kérték kötelezni az alperest. A kereset szerinti marasztalási összegből az 1. számú kiegészítő biztosítás alapján személyenként 1.760.000 forint (összesen 8.800.000 forint) a 2. számú biztosítás kapcsán személyenként 1.250.000 forint (összesen 6.250.000 forint) a 3. számú befektetési egységhez kötött életbiztosítás kapcsán a II-V.r. felperes személyenként 250.000 euró (1.000 euró) a kapcsolódó 975 kiegészítő biztosítás alapján személyenként 2601,25 euró (összesen 10.405 euró) megfizetésére tartottak igényt.

III.

[13] Az alperes ellenkérelmében (29. és 72. sz.) a kereset elutasítását és a felperesek perköltségben marasztalását kérte.

[14] Érvelése szerint a biztosított a balesetet megelőzően a forgalmi sáv közepén haladt, ezzel megsértette a román közlekedési törvény (Codul Rutier) 47. §-a szerinti jobbratartási kötelezettséget. Megsértette e törvény 45. § (3) bekezdése előzéssel kapcsolatos előírásait is (azt, hogy amikor áthalad a felezővonalon a járművezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy jármű ellenkező irányból ne közlekedjen és elegendő hely álljon rendelkezésre az

eredeti sávba való visszatéréshez), továbbá a 49. cikk településeken kívüli legnagyobb megengedett sebességre (90 km/óra) vonatkozó, illetve a 48. cikk útviszonyokhoz igazított sebességre vonatkozó előírását. Megsértette a Szabályzat (Regulamentul) 120. cikke záróvonalon áthaladással történő előzés tilalmára vonatkozó előírását is. A néhai rosszul választotta meg a haladási nyomvonalát és vezetéstechnikai hibát is vétett. Borulásveszéllyel és irányíthatatlansággal fenyegető intenzív fékezéssel élt, melyet a szemközti forgalmi sávba áttérő féknyom, majd csúszási nyom és a kormányzással történő elhárítás hiánya igazol.

[15] A fentiekre figyelemmel elsődlegesen arra hivatkozott, hogy nem bizonyított, hogy a valamennyi biztosítási szerződés részét képező ÁÉSZ 2. §-a szerinti baleset (mint biztosítási esemény) fogalmi elemei megvalósultak, mert az „akaratlan kivülség” azt jelenti, hogy a biztosítottnak az eshetőleges szándéka sem terjedhet ki a következményekre, tehát a következményekbe belenyugvás, azok tudomásul vétele sem állhat fenn. A perbeli szakértői bizonyítás alapján a néhai a szembe forgalmi sávba történő áttérésekor már tudatában kellett, hogy legyen annak, hogy van szembejövő jármű. Ennek ellenére úgy döntött, hogy fékezés helyett az útburkolati hibát a szembejövő forgalmi sáv használatával (a záróvonal átlépésével) kerüli ki, ekkor azonban már tisztában kellett lennie azzal is, hogy e manőver számára halálos eredménnyel is járhat.

[16] Másodszorban arra hivatkozott, ha a biztosítási esemény mégis megvalósult, úgy az ÁÉSZ kizárásra vonatkozó rendelkezései alapján nem köteles teljesíteni. A többszörös közlekedési szabályszegés - az ÁÉSZ 18. § (2) bekezdése e) pontja alapján a súlyos gondatlanság fogalmának mérlegelése nélkül - objektív mentesülési (helyesen kizárási) okot alapoz meg.

[17] Harmadszorban amiatt mentesül, mert a biztosított súlyosan gondatlanul járt el. (ÁÉSZ 18.§ (1) bek.) Az ÁÉSZ a legalább két közlekedési szabály megsértését súlyos gondatlanságként kezeli. (ÁÉSZ 18. § (2) bekezdés e) pont) Két közlekedési szabály megszegésének bizonyíthatatlansága esetén is fennáll a néhai súlyos gondatlansága miatti mentesülési ok az egyes szerződési feltételek mentesülésre vonatkozó rendelkezései, illetve a Ptk. 6:464. § (1) bekezdése alapján.

[18] Negyedrészt utalt arra, hogy az rPtk. 566. §. (5) bekezdése értelmében a baleset biztosításra is alkalmazandó vagyonbiztosítási szabályok közül az rPtk. 556. §. (3) bekezdése értelmében a biztosító mentesülésére vonatkozó az rPtk. 556. § (1) bekezdése szerinti rendelkezést a kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettség megsértésére is alkalmazni kell. Utalt arra, hogy az új Ptk. e körben az rPtk-val azonos rendelkezést alkalmaz. Műszakilag megoldható lett volna, hogy a biztosított az úthibát nem kerüli ki, a záróvonalat nem lépi át, hanem ehelyett a sebességét csökkenti, ennek elmulasztása miatt 50 %-os kármegosztás alkalmazása indokolt.

[19] A felperesek vitatták, hogy kizárásra vagy mentesülésre alapot adó ok állna fenn. Állították, hogy a baleset bekövetkeztében a biztosítottat sem szándékosság, sem súlyos gondatlanság nem terhelte. A biztosított a megengedett sebességet nem lépte túl, az útburkolati hiba és annak kikerülése játszott közre a balesetben. A per adatai szerint a saját forgalmi sávban a teljes forgalmi sávot érintő útakadály kikerülése nem volt megoldható. Az úthiba kikerülése kapcsán a néhai által hozott döntés nem vezetéstechnikai hiba. A perben

eljárt szakértő szerint a motorosok többsége által választott megoldással élt az általában elvárható vezetéstechnika mellett. Az alperes által jelzett többszörös közlekedési szabálysértés a „többes értékelés” tilalmába ütközik. Az úthiba kikerülése kapcsán a jobbra tartási kötelezettség nem értelmezhető, a záróvonal átlépése az előzési tilalom megszegése és a jobbra tartási kötelezettség elmulasztása egyetlen körülményként vehető figyelembe. A halálos eredményre nem terjedt ki a néhai szándéka, vagy súlyos gondatlansága, hiszen a kikerülés második szakaszában következett be a baleset, amikor már a saját sávjába kezdett visszatérni, ami mutatja, hogy a balesetet el kívánta kerülni.

IV.

[20] Az elsőfokú bíróság ítéletében kötelezte az alperest, hogy 15 nap alatt fizessen meg a felperesek részére személyenként 3.010.000 forintot, továbbá a II-V. r. felperesek részére személyenként 2601,25 eurót, és a fenti összegek után 2016. december 31. napjától számított törvényes késedelmi kamatát. Ezt meghaladóan a felperesek keresetét elutasította és egyetemlegesen kötelezte a felpereseket az alperes javára 618.067 forint perköltség megfizetésére. Kötelezte a felpereseket személyenként 200.000 forint, az alperest 500.000 forint eljárási illeték megfizetésére az állam javára.

[21] Arra hivatkozott, hogy az rPp. 164. § (1) bekezdése alapján a felpereseket terhelte a bizonyítás a rPtk. 536. §-a alapján a biztosítási esemény (baleseti eredetű halál) bekövetkezte, míg az alperest az rPtk. 556. §-a szerinti mentesülési ok fennállta, valamint a tekintetben, hogy a balesetre amiatt nem terjed ki a kockázatviselése, mert a biztosított a balesetet szándékos, vagy súlyosan gondatlan magatartásával okozta. A per adatainak mérlegelésével akként foglalt állást, hogy a biztosítási esemény bekövetkezése bizonyított, ugyanakkor kizárási vagy mentesülési ok nem áll fenn.

[22] A felperesek nemleges tény bizonyítására nem kötelezhetőek. Nem a közlekedési szabálysértés, hanem a biztosítási esemény (a biztosított halála) vonatkozásában volt a felperesek által bizonyítandó az „akaratlan kivüliség”, az alperes részéről pedig a szándékosság, illetve súlyos gondatlanság. Emiatt amennyiben az alperes bizonyítja az ÁESZ 18. § (1) bekezdése szerinti kizárási ok, illetve az rPtk. 556. § (1) bekezdés a) pontja szerinti mentesülési ok fennálltát, azzal egyúttal cáfolja a biztosítási esemény bekövetkeztét, azt is, hogy a baleset a biztosítottat akaratától függetlenül érte.

[23] A perben beszerzett, majd tárgyaláson kiegészített (109. szám; 114. számú jegyzőkönyv) igazságügyi műszaki gépjárműszakértői vélemény szerint a másik sávba történő áttérés megkezdésekor a megengedett 90 km/óra sebességet a néhai nem lépte túl. A helyszíni nyomokból, a járművek sérüléseiből rekonstruálható pályaív arra utal, hogy a szembe sávba történő áttérés oka a helyszíni fényképfelvételeken és a helyszínelés leírásában is rögzített 1 méter széles és a néhai haladási iránya szerinti közlekedési sávot teljes szélességben elfoglaló útegyenletlenség, aszfalthiány kikerülése volt. Az áttérés megkezdését megelőzően a felezővonalától kb. két méter oldaltávolságot tartva, lényegében a sáv közepén haladt a néhai, amikor észlelve az úton lévő aszfalthiányt annak kikerülése mellett döntött. E döntés meghozatalának időpontjában már látóterébe kellett, hogy kerüljön a szembejövő jármű, bár nem biztos, hogy azt ténylegesen észlelte is. A néhai a záróvonalat mindössze 30 cm-el lépte túl, az ellentétes irányú forgalmi sávban a felezővonalától kb. 30 cm-re kezdődő és jobbra -

azaz a motoros haladási irányának megfelelő forgalmi sáv felé - tartó féknyom igazolja, hogy már az ütközést megelőzően megkezdte a saját sávba történő visszatérést, s az ütközés időpontjában a motor már gyakorlatilag a záróvonalon haladt. A szembejövő kisteherautó jobbra tartása, vagy lassítása esetén az ütközés elkerülhető lett volna.

[24] A büntető eljárás anyagából az volt megállapítható, hogy a néhai egy útjelző táblával különösen veszélyesnek jelzett kanyarban, előzni tilos jelzőtábla hatálya alatt, záróvonalat átlépve tért át a szemközti sávba. Semmilyen adat nincs arra, hogy e mozgás ne lett volna akaratlagos. Ugyanakkor a szembe sávban hagyott féknyomból és az annak megfelelő haladási irányból az is következik, hogy az ütközést el kívánta kerülni. Ez cáfolja azt az alperesi hivatkozást, hogy néhai eshetőleges szándéka kiterjedt a halálos eredményre. A szembejövő jármű az ütközés pillanatában a felezőhöz közel haladt, s a biztosított, ha észlelte is a szembeforgalmat, megalapozottan bízhatott abban, hogy annak jobbra tartása esetén nem történik meg a baleset. A halálos eredmény vonatkozásában sem a biztosított eshetőleges szándéka, sem súlyos gondatlansága nem állapítható meg, emiatt tényként állapította meg, hogy a baleset ÁESZ 2. §-a szerinti fogalmi elemei megvalósultak.

[25] Álláspontja szerint nem állapítható meg az ÁESZ 18. § (2) bekezdés e) pontja szerinti többszörös közlekedési szabályszegés a néhai terhére. A megsértett közlekedési szabályok száma nem azonosítható automatikusan a megsértett jogszabályhelyek számával.

[26] A román jog (Codul Rutier) 48. §-a szerinti relatív gyorsajtás és 49. §-a szerinti abszolút gyorsajtás előírásának megsértését nem igazolta a szakértő. Az aszfalt egyenetlenségét néhai 40-45 méter távolságból észlelhette, ekkor kellett választania, hogy azt kikerüli, vagy fékezéssel csökkenti a sebességét. Az úthiba jellegéről csak gyenge minőségű és fekete-fehér fotók állnak rendelkezésre, az aszfalt töredezettségének mélységéről azokból nem nyerhető információ, így az sem határozható meg, hogy mekkora sebesség mellett lett volna még biztonságos az útegyenetlenségen történő áthaladás. Miután nem határozható meg az útviszonyoknak megfelelő sebesség, a relatív gyorsajtás ténye sem bizonyított. A záróvonal átlépése igazolt. A biztosított manővere akkor is az előzéssel esik egy tekintet alá, ha nem előtte haladó másik járművet kívánt megelőzni, hanem útakadályt kívánt kikerülni. A Codul Rutier 45. §. (3) bekezdése értelmében, amikor az előzési manőver áthalad a forgalmi irányokat elválasztó vonalon, a járművezetőnek gondoskodni kell arról, hogy jármű az ellenkező irányból ne közlekedjen, illetve elegendő hely álljon rendelkezésre az eredeti sávba való visszatéréshez. A jobbra tartás is több jogszabályhely írja elő (Codul Rutier 41. §. (1) bekezdés, 47. §.). A Szabályzat (Regulamentul) 77. § (2) bekezdése alapján a záróvonal átlépése tilos. A Szabályzat 46. §-a az előzést végző, valamint az előzött gépjárművek vezetőinek kötelezettségeit, valamint az előzés tiltott eseteit rendelet határozza meg. A Szabályzat 120. §. (1) bekezdés h) pontja szerint tilos a járművek előzése a Szabályzat 120. cikk (1) bekezdés h) pontja szerinti előzni tilos jelzés hatálya alatt és - a 120. §. (1) bekezdés i) pontja alapján - akkor is, ha a manőver végrehajtása érdekében a haladási irányokat elválasztó egyszeres, vagy kettős folyamatos jelzést (záróvonalat) át kell lépni.

[27] A szakvélemény alapján nagy mértékben valószínűsített, hogy a manőver megkezdésekor a néhai a saját forgalmi sávjának közepén haladt, majd igazoltan átlépte a felezővonalat. Az ütközés ténye igazolja, hogy nem tartott megfelelő oldaltávolságot. A látszólag önálló szabályok egyazon manőverrel való megsértése azonban egymással nem állhat halmazatban, valamennyi csupán a jobbra tartási kötelezettséget előíró általános

szabály egy speciális aspektusa. A különböző jogszabályhelyek - az előzés (kikerülés) kapcsán a Codul Rutier 45. §. (3) bekezdése, 47. §-a, 41. §-a (1) bekezdése, a záróvonal átlépésének tilalma kapcsán a Szabályzat 77. cikkének (2) bekezdése és 120. cikke (1) bekezdése h) és i) pontja - ugyanazt a jogi tárgyat védik, a záróvonal átlépését tiltják, az előzni tilos tábla hatálya a tapasztalat szerint is együtt jár a folyamatosan felfestett záróvonallal. A védett jogi tárgy abban összegezhető, hogy az egymás mellett, illetve egymással szemben elhaladó járművek között biztonságos távolság legyen. Emiatt a néhai manővere - bár formálisan több szabályt sértett - valójában a záróvonal átlépésének tilalmába ütközött, amibe beleértendő a záróvonal megsértésével történő előzés tilalma is.

[28] Rámutatott, hogy ha nem követjük a fenti - a többszörös jogsértés megállapítását kizáró - logikát, abban az esetben sem állapítható meg az ÁÉSZ 18. §. (2) bekezdése szerinti többszörös közlekedési szabálysértés a biztosított terhére, mert a hivatkozott rendelkezés alkalmazása szempontjából csak azon szabálysértések értékelhetők, melyek a biztosítási eseménnyel ok-okozati összefüggésben álltak. A záróvonal átlépése kapcsán az okozati összefüggés hiányzik, mert ugyanez lett volna a baleset kimenetele, ha nem záróvonal, hanem szaggatott vonal választja el a sávokat. Ilyen értelmezés mellett a biztosított terhére csak egy közlekedési szabály - a Codul Rutier 45. §. (3) bekezdése szerinti előzés (kikerülés) szabályának - megsértése értékelhető. A csupán egyszeres közlekedési szabálysértés pedig a módosított kereset tárgyát képező szerződések közül kizárólag a 027 euróalap befektetési egységekhez kötött életbiztosításba beépített 1.000 eurós összegű baleseti halál esetére szóló szolgáltatási összeget tartalmazó kiegészítő balesetbiztosítás vonatkozásában (különös feltételek 6.b. pont) értelmezhető mentesülési okként, a per tárgyát képező többi szerződés legalább két közlekedésrendészeti szabály megszegését kívánja meg a kizárási ok megvalósulásához, ami a perbeli esetben nem igazolt.

[29] Nem osztotta az alperes azon érvelését, hogy a közlekedési szabálysértések számától függetlenül is fennáll a biztosított súlyos gondatlansága, és annak alapján az ÁÉSZ 18. §. (1) bekezdése szerinti kizárási ok. A szakértő vezetéstechnikai hibát sem igazolt, azt véleményezte, hogy a motoros részéről a fékezés, az azzal járó instabilitás miatt nem volt elvárható, az borulásveszéllyel és irányíthatatlansággal járhatott volna, célszerűbb volt kormánymozdulatot alkalmazni.

[30] A rPtk. 556. § (3) bekezdése alapján a biztosított súlyos gondatlanságán alapuló kármegosztásra (részleges mentesülésre) sem látott alapot.

[31] A törvényszék megállapítása szerint az 1. számú szerződés alapján, a 2. számú szerződés és a 3. számú szerződéshez kapcsolódó 975 baleseti halál plusz kiegészítő biztosítás alapján fennáll az alperes biztosítási összeg fizetési kötelezettsége a szerződések sorrendjében 8.800.000 forint (felperesenként 1.760.000 forint), 6.250.000 forint (felperesenként 1.250.000 forint) a 3. szerződés 975 baleseti halál plusz kiegészítő biztosítása kapcsán a II-V.r. felperesek vonatkozásában 10.405 euró (személyenként 2601,25 euró) tekintetében.

[32] A késedelmi kamat igényt részben alaptalannak találta az ÁÉSZ 16. §. (8) bekezdése alapján. Rámutatott, hogy nem volt dátumszerűen megállapítható, mely időpontban bocsátották a biztosító rendelkezésére a felperesek a teljesítéshez szükséges iratokat, de ezt

nem értékelte a felperesek terhére, mert az alperes sem jelölte meg, hogy azok mikor érkeztek be hozzá. Az egyéb (a per tárgyát nem képező) szerződésekhez kapcsolódó 2017. januári-februári teljesítések alapján abból indult ki, hogy a szükséges iratok a teljesítést legalább 30 nappal megelőzően rendelkezésre álltak, így a késedelmi kamatfizetési kötelezettség kezdő időpontját 2016. december 31. napjában határozta meg.

[33] A perköltségről - az eredeti pertárgyérték figyelembevételével - a Pp. 81. §. (1) bekezdése alapján a felperesekre terhesebb 2/3-1/3 pervesztesség arányában határozott. Kimondta, hogy a fordítási díj és a szakértői bizonyítás költsége a Pp. 80. §. (2) bekezdése alapján az alperes terhén marad.

V.

[34] Az alperes fellebbezésében elsődlegesen az elsőfokú ítélet részbeni megváltoztatásával a kereset teljes elutasítását, valamint a javára megállapított elsőfokú perköltség 3.312.005,- Ft-ra történő felemelését kérte (1.856.812,- Ft ügyvédi munkadíj, 251.317,- Ft szakértői díj, 1.203.876,- Ft fordítási díj).

[35] Másodlagos fellebbezési kérelmében az elsőfokú ítélet részbeni megváltoztatásával (50%-os biztosított közrehatás figyelembevételével) a marasztalási összeg 50%-ra történő leszállítását kérte, valamint a felpereseket terhelő elsőfokú perköltség elsődleges fellebbezési kérelme szerinti perköltség mérték 50%-ára történő felemelését.

[36] Elsődlegesen arra hivatkozott, hogy a felperesek nem bizonyították, hogy a baleset a biztosított „akaratán kívül” következett be, a bizonyítás eredménye a halálos eredményre is kiterjedő eshetőleges szándék fennálltát igazolja. A biztosítási esemény fogalmi elemeinek felperesek általi bizonyítása nem minősül nemleges bizonyításnak. Maguk a felperesek hivatkoztak arra 2021. március 31-én kelt beadványuk 2. oldala 2. bekezdésében, hogy a néhai más motorosokkal együtt haladt, akik az „akaratlan kivüliség” kapcsán nyilatkozni tudtak volna. Az elsőfokú bíróság álláspontjával szemben olyan következtetés nem vonható le, hogy amennyiben ő bizonyítja a biztosított súlyos gondatlan magatartását, azzal egyúttal cáfolja a biztosítási esemény bekövetkezését. Csak a biztosítási esemény megvalósulásának bizonyítását követően fordult volna át a bizonyítási teher rá. A biztosított a sáv közepén közlekedett, majd kanyarban - olyan helyzetben, amikor az út íve és a sűrű fásítás jelentős mértékben akadályozta az ellentétes irányú forgalom észlelését - a záróvonal és előzni tilos tábla tilalma ellenére az ütegyenetlenség kikerülése mellett döntött, noha ekkor már látóterébe került, s csak 75 méterre volt tőle a szembejövő jármű. Ebben a helyzetben észlelnie kellett, hogy sorozatosan szabályt szeg és már nem bízhatott a következmények (az ütközés és annak súlyos következményei) elmaradásában, tudatának át kellett fognia a halálos eredmény lehetőségét is, ami meghaladja a tudatos gondatlanság szintjét.

[37] Emiatt önmagában a záróvonal átlépése utáni - a saját forgalmi sávba visszatérést célzó - mozgásból és a féknyomokból nem állapíthatta volna meg az elsőfokú bíróság a biztosított eshetőleges szándékának hiányát. Nem annak van ugyanis jelentősége, hogy a biztosított a szembejövő sávba áttérés után (amikor már látta, hogy túl közel van a szembejövő jármű) el akarta-e kerülni az ütközést, hanem annak, hogy a másik sávba áttérés pillanatában belenyugodott abba, hogy baleset is bekövetkezhet. Tévesen utalt az elsőfokú

bíróság arra, hogy a biztosított megalapozottan bízhatott abban, hogy a szemből jövő jármű jobbra tartása esetén a baleset nem következik be. A bizalmi elv szabálya alóli kivétel, hogy az, aki maga sem tartja be a közlekedési szabályokat, az nem bízhat abban, hogy azokat mások betartják. A jármű nem megfelelő mértékű jobbra tartása, a baleseti helyzetben az előzés folytatása, a lassítás vagy a kormány jobbra rántásának elmaradása nem értékelhető a biztosított javára.

[38] Másodlagosan arra hivatkozott, hogy a kimentés kapcsán az ÁÉSZ 18. § (2) bekezdés e) pontja nyelvtani értelméből kell kiindulni, így - az elsőfokú ítéletben foglaltakkal szemben - minden egyes megsértett jogszabályhely önálló közlekedésrendészeti szabályszegésének minősül. Az elsőfokú bíróság megközelítése büntetőjogi szemléletű, vizsgálja a védett jogi tárgy megsértését, e szemléletnek polgári jogvitában nincs helye. A biztosítási feltételekben nem védett jogi tárgy vagy közlekedési szabálycsoport, hanem közlekedési szabályszegés szerepel.

[39] Ha a helyszínen nem lett volna előzni tilos tábla és záróvonal, abban az esetben is megsértette volna a biztosított a Codul Rutier 45. § (3) bekezdése szerinti kiemelten fontos szabályt, mert az ellenkező irányból jármű közeledett és nem volt elegendő hely ahhoz, hogy az eredeti sávba a biztosított visszatérjen. Tévesen hivatkozott arra az elsőfokú bíróság, hogy a záróvonal átlépése és a baleset között nem áll fenn az okozati összefüggés. A baleset több egymástól függetleníthető, időben is sorozatos ok (egymástól független közlekedési szabályszegés) miatt következett be. A jobbra tartási kötelezettség megsértésével kezdődött, majd az előzni tilos tábla figyelmen kívül hagyásával és a záróvonal átlépésével folytatódott. Mindegyik megsértett közlekedési szabály vonatkozásában fennáll az okozati összefüggés, mert bármelyik szabály megszegésének hiányában elmaradt volna a baleset.

[40] Harmadlagosan rámutatott, hogy ugyanezen szempontok irányadóak az ÁÉSZ 18. § (1) bekezdése és az rPtk. 556. § (1) bekezdésén alapuló súlyos gondatlanság miatti mentesülése körében is.

[41] Negyedsorban arra hivatkozott, hogy amennyiben a súlyos gondatlanság nem nyer bizonyítást, úgy nem a szerződések valamely rendelkezése, hanem az rPtk. 556. § (3) bekezdése alapján van (50%-os) kármegosztásnak helye. Az előzni tilos tábla és a záróvonal kapcsán betartandó tilalom nem mérlegelhető, e szabályok megsértése nem maradhat jogkövetkezmény nélkül, mert akkor a balesetek megelőzéséhez fűződő társadalmi érdek sérül. E közlekedési szabályok megsértése – azok Szabályzatban történő nevesítés nélkül is - a kármegelőzési kötelezettség megszegését jelentik. A szabálysértés kapcsán pedig a biztosított magatartása - a korábban kifejtettek szerint - súlyosan gondatlan volt.

[42] Rámutatott, hogy a felpereseknek keresetösségi jogukat az elsőfokú ítéletben foglaltakkal szemben hagyatékátadó végzéssel igazolniuk kellett volna. Az örökösök a hagyatéki eljárásban egymással egyezséget köthetnek és lehetőség van a hagyatékról történő lemondásra is, így a törvényes öröklés szabályai önmagában az örökösi minőséget nem igazolják.

[43] A felperesek fellebbezési ellenkérelmükben az elsőfokú ítélet alperest marasztaló rendelkezéseinek helybenhagyását és az alperes másodfokú költségeikben marasztalását kérték, egyetértve az elsőfokú ítélet indokaival. Arra hivatkoztak, hogy a per adatai cáfolják az alperes által levezetett eshetőleges szándék fennálltát. Nem volt a baleseti helyzet pontosan rekonstruálható. Ilyen esetben nem feltételezéseknek van helye, hanem a szakértő által megállapított tényekből kell kiindulni, melyek biztosított súlyos gondatlanságot nem alapoznak meg. Nem állapítható meg a biztosított terhére többszörös szabálysértés.

[44] Azt lehetővé tevő szerződési rendelkezés hiányában pedig nincs helye kármegosztás alkalmazásának.

VII.

[45] Az alperes fellebbezése nem alapos.

[46] Mindenekelőtt arra mutat rá az ítéltábla, hogy az elsőfokú ítélet keresetet részben elutasító rendelkezését fellebbezés hiányában nem bírálta felül (Pp.253.§ (3) bek.).

[47] A másodfokú felülbírálattal érintett keretben az elsőfokú bíróság a jogvita elbírálásához szükséges körben a tényállást feltárta, azt helyesen állapította meg.

[48] A fellebbezéssel érintett szerződések kapcsán helyesen indult ki abból, hogy a felperesek keresetosségi joga – törvényes örökösként – fennáll az igény érvényesítésére. A biztosítási esemény bekövetkezett. Az alperes emiatt - kizárásra, ennek hiányában mentesülésre, illetve részleges mentesülésre alapot adó helyzet hiányában - a szerződésekben kikötött biztosítási összeg megfizetésére köteles. Az ítéltábla túlnyomórészt osztja az elsőfokú bíróság jogi indokait is, részben azok pontosítása, részben a fellebbezésben foglaltak kapcsán mutat rá az alábbiakra.

VIII.

[49] A felperesek keresetosségi joguk igazolására, a hagyatékátadó végzés csatolására csak a „szükséghez képest” voltak kötelesek. Nincs adat arra, hogy hagyatékátadó végzés csatolását kérte volna az alperes, akár a per tárgyát nem képező, akár a per tárgyát képező szerződések vonatkozásában a pert megelőzően, illetve utóbbiak kapcsán az elsőfokú eljárás alatt. Nem volt az vitás, hogy a néhai törvényes örökösei a felperesek, így e tekintetben a bizonyítás továbbfejlesztése nélkül határozhatott az elsőfokú bíróság a keresetről.

[50] Helyesen ismerte fel az elsőfokú bíróság azt is, hogy a biztosítási esemény megvalósulását a felperesek, míg kizárás, ennek hiányában mentesülésre alapot adó körülmény fennálltát az alperesek kötelesek igazolni (BH2022.151.).

[51] A baleset, mint biztosítási esemény ÁÉSZ 2. §-a szerinti fogalmi elemi kapcsán a felperesek maradéktalanul eleget tettek az őket terhelő bizonyítási kötelezettségnek. A baleset eredményére is kiterjedő egyenes vagy eshetőleges szándékra utaló adatok hiánya, ugyanakkor a biztosított részéről a baleset elhárítására utaló adatok (féknyom, illetve a fékezés alatt a motorkerékpár haladási iránya; a biztosított által végrehajtott manőver kellően valószínűsített nyomvonala) alapján a felpereseket az „akaratlan kívülség” körében további bizonyítási kötelezettség nem terhelte.

[52] Az alperes a keresettel szemben másodlagosan kizárásra, harmadlagosan mentesülésre hivatkozott, egyúttal az ÁÉSZ 18.§-a kizárásként megfogalmazott (tényleges tartalma szerint részben mentesülést, részben kizárást tartalmazó) rendelkezéseit ő maga is mindkét intézmény kapcsán felhívta. Az elsőfokú bíróság ítélete sem következetesen hívta fel a két jogintézményt, emiatt az ítéltábla az ÁÉSZ és a perbeli szerződések kizárásra és mentesülésre vonatkozó rendelkezései kapcsán az alábbiakra mutat rá.

[53] Pozitív oldalról a biztosítási esemény fogalmának pontos meghatározása, negatív oldalról a (objektív alapú) kizárások határolják be azt a kockázatot, melyért a biztosítót helytállási kötelezettség terheli. A kizárások célja, hogy az egyébként biztosítási eseménynek minősülő események mégse váltsák ki a biztosító teljesítési kötelezettségét, illetve az egyébként biztosítottnak minősülő vagyontárgyak kerüljenek kizárásra a biztosítási fedezetből. A kizárás alapja (szemben a mentesüléssel) mindig a felek megállapodása, annak kapcsán a biztosítónak csak a felek megállapodásában rögzített tényállás megvalósulását kell igazolnia.

[54] A (szubjektív alapú) mentesülés - bár a kizáráshoz hasonlóan feltételezi a biztosítási esemény bekövetkezését, s célja is hasonló a kizáráshoz – alapja alapvetően maga a Ptk. [elsődlegesen a Ptk. 556. § (1) és (3) bekezdése, a tágabb értelemben vett mentesülés eseteinél a Ptk. 540. § (3) bekezdése és 544. § (2) bekezdése]. A Ptk. 556. § azt a magatartást szankcionálja, ha a károsodás folyamatának egyik vagy kizárólagos faktora a biztosított, illetve a normában felsorolt egyéb személyek magatartása. A biztosítási szabályzatok a Ptk. 556. §-a által megszabott határokon belül maguk is részletezhetnek a biztosító mentesülésére vezető eseteket, de a mentesülésnél - szemben a kizárással - a biztosítási esemény és a biztosított ahhoz fűződő pszichés viszonya mindig vizsgálendő, ezen alapul a mentesülés szubjektív jellege.

IX.

[55] A konkrét esetben az ÁÉSZ 18.§ (2) bekezdése e) pontja szerinti ténylegesen is kizárásnak tekintendő fordulata nem valósult meg, s a Ptk. szabályaihoz képest többlettartalmat nem hordozó, mentesülésre vonatkozó szerződési rendelkezések, illetve a Ptk.566.§ (1) és (3) bekezdése alapján sem volt az alperes mentesülése megállapítható.

[56] Az ÁÉSZ 18.§ (2) bekezdés e) pontja szerinti kizárási eset kapcsán egyetértett az ítéltábla az elsőfokú bíróság azon jogi álláspontjával, hogy az aszfalt teljes forgalmi sávjára kiterjedő útburkolati egyenetlenség kikerülése az adott helyszínen szükségképpen együtt járt a román Kresz több jogszabálya több rendelkezésének megsértésével, így ez – a szabálysértések egymást feltételező szoros összefüggésére figyelemmel – nem értékelhető

többszörös közlekedési szabálysértésként. Megjegyzi ugyanakkor, hogy nem osztja az elsőfokú ítélet azon álláspontját, hogy a záróvonal átlépése nem állt okozati összefüggésben a biztosítási eseménnyel.

[57] A mentesülés kapcsán az ÁÉSZ 17. §-a csak a Ptk. 565. § (3) és (4) bekezdésében szereplő fordulatokat (az életbiztosításra és részben a balesetbiztosításra specifikus mentesülési okokat) ismételte meg, egyebekben a különös feltételekre utalt. A különös feltételek közül az 1. számú szerződés nem tartalmazott a mentesülés kapcsán többlétszabályt, annak 5. pontja az ÁÉSZ és a hatályos jogszabályok alkalmazására utalt vissza. A 2. számú szerződés 12. pontja ugyancsak az ÁÉSZ 17. pontjára utalt vissza, és a 3. számú szerződés 975. jelű kiegészítő biztosítása is csak a normaszöveg szintjén maradva, a biztosító mentesülését arra az esetre mondta ki, ha a biztosítási eseményt a biztosított jogellenesen, szándékosan vagy súlyosan gondatlanul okozta, ami nem más, mint a balesetbiztosításra a Ptk.566.§ (5) bekezdése alapján alkalmazandó Ptk. 556. § (1) bekezdése (a vagyonszabályozás szerinti mentesülési fordulat) megismétlése.

[58] Az ÁÉSZ 18.§ (1) bekezdése szerinti „kizárás” általános meghatározása („ha a biztosítási eseményt ... a biztosított jogellenesen, szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartással okozta”) sem más, mint a Ptk. 556. § (1) bekezdése szerinti mentesülési fordulat megismétlése, tartalma szerint mentesülési szabály, az kizárásnak minősíthető tartalmat nem hordoz. Az ÁÉSZ 18.§ (2) bekezdése viszont - tényleges tartalma szerint is - kizárás, az a szerződés szerkesztési elvei ellenére sem az ÁÉSZ 18.§ (1) bekezdése szerinti mentesülés egyes eseteit nem taxatív módon felsoroló rendelkezés. A szabályzat rendelkezéseit és a biztosító védekezését ugyanis mindig tartalmuk és nem a formális megjelenésük szerint kell figyelembe venni. A „klauzula kóga” szabálya szerint (Ptk. 567. § (1) bek.) a jelen fejezet rendelkezéseitől a biztosítási szabályzat és a felek szerződése a biztosított, illetőleg a kedvezményezett hátrányára a törvény kifejezett engedélye nélkül nem térhet el. Emiatt bár a biztosítási szabályzatok a Ptk. 556. §-a által megszabott határokon belül részletezhetnek a biztosító mentesülésére vezető eseteket, e határokon azonban a biztosított kárára nem terjeszkedhetnek túl. Emiatt a szabályzat nem határozhatja meg előre (a szubjektív vizsgálatot kizárva) hogy mely biztosított magatartás minősül súlyosan gondatlannak. Az ilyen tartalmú rendelkezés a mentesülés konjunktív feltételei közül a jogellenesség (Pl: a közlekedési szabályok megsértése), másrészt a magatartás szándékos vagy súlyosan gondatlan voltának összemosása lenne, ami nem feleltethető meg a Ptk. 567. § (1) bekezdésében foglaltaknak, mert a szándékosság-súlyos gondatlanság megvalósulásának kérdésben állást foglalni csak egy konkrét eset valamennyi körülményének együttes értékelésével lehet.

[59] A Ptk. 556. § (1) bekezdése értelmében a biztosító akkor mentesül fizetési kötelezettsége alól, ha három konjunktív feltétel fennállását bizonyítja: (1.) a kárt jogellenes magatartással okozták; (2.) a biztosított, illetve a Ptk. 556. § (1) bekezdésében felsorolt személyek okozták, (3.) magatartásuk szándékos vagy súlyosan gondatlan. Az utolsó pont miatt a mentesülésnél a biztosítási esemény és a biztosított ahhoz fűződő pszichés viszonya is tisztázandó. Helyesen ismerte fel az elsőfokú bíróság azt, hogy a tudati viszonyulásnak (szándékosság/súlyos gondatlanság) nem a mögöttes közlekedési szabályszegés, hanem a biztosítási esemény bekövetkezése vonatkozásában kell fennállni ahhoz, hogy az mentesülést eredményezzen (Kúria Jogegységi Panasz tanácsának JPE I.60.009/2022/10. számú Jogegységi hatályú határozata).

[60] A vétkesség fokozatainak a polgári jogban általában nincs jelentősége, kivéve az ingyenes, a bizalmi jellegű szerződéseket, a kártérítési felelősség kizárását és éppen a biztosítást. A vétkesség egyes fokozatai meghatározására - a többségi álláspont szerint - a büntetőjog definíciói a polgári jogban nem alkalmasak, így a súlyos gondatlanság vizsgálatánál sem a büntetőjogi rendelkezésekből kell kiindulni. Amíg a büntetőjogban a tudatos gondatlanság és az eshetőleges szándék elhatárolása problémás, addig a polgári jogban a súlyos és az enyhe gondatlan alakzat meghatározása az. A bírói gyakorlatban a súlyos gondatlanság általában akkor állapítható meg, ha a gondosságnak olyan feltűnő elhanyagolása áll fenn, amely közel jár a szándékossághoz (Legfelsőbb Bíróság Pf.III.20.956/1968.). Általában e magatartást a felelőtlenség, a következményekkel kapcsolatos nagyfokú közömbösség jellemzi. Pusztán az adott tevékenységre irányadó szabályok megszegése, az óvatlanság, a figyelmetlenség nem elegendő a súlyos gondatlanság megállapításához. Azt a kirívó, feltűnő, durva hanyagság (mint a magatartás szubjektív minősége), a minimális gondosság tanúsításának hiánya alapítja meg (BH2021.311., BH2021.40., BH2021.39.; BDT2002.641.; BDT2000.344.).

[61] Ennek vizsgálata során a perbeli baleset kapcsán nem volt mellőzhető annak értékelése, hogy a biztosított terhére sem abszolút, sem relatív gyorsajtás nem volt megállapítható (109. sorszám alatti szakértői vélemény 39. oldal, 114. számú jegyzőkönyv 2. oldal 3. bek), s a balesetet eredményező veszélyhelyzethez vezető szituációt sem az egyébként addig szabályosan közlekedő biztosított idézte elő. A biztosított számára csak 40-45 méter távolságból vált észlelhetővé az aszfalt teljes forgalmi sávjára kiterjedő egyenetlensége, ami táblával nem került jelzésre. Ekkor súlyos következményeket felölő veszélyes szituáció, olyan döntési helyzet alakult ki, melynek során a biztosítottnak rendkívül rövid idő alatt választani kellett három, egyaránt a baleset veszélyét magában hordozó alternatíva között.

[62] 1. Nem alkalmaz intenzív fékezést és úgy halad át az útakadályon.

[63] 2. Intenzív fékezéssel lecsökkenti a sebességét a kb. 50 km/óra tartományba és átmegy az útakadályon, vállalva ezzel a fékezés miatt bekövetkező instabilitást.

[64] 3. A saját forgalmi sáv teljes szélességét elfoglaló egy méter széles úthibát balról kerüli ki.

[65] A döntéshez és annak végrehajtásához kevesebb, mint két másodperc állt rendelkezésére az úthibaig (90 km/h sebesség= 90.000 méter/óra; Egy másodperc alatt megtett út $90.000:3600=25$ méter; észlelhetőségi távolság 40-45 m).

[66] Az első megoldást a szakértő csak egy, az ilyen szituációra fel is készített (professzionista) tesztpilótára találta értelmezhetőnek. A szakértő szerint a második lehetőség (az intenzív fékezés) alkalmazása a motorosban a jármű instabillá válása miatt nagyobb félelemérzetet okoz, mint a harmadik lehetőség (a kikerülés), így azt a motorvezetők kisebb százaléka, a tapasztalatlanabbak választották volna, azaz a második megoldás választása sem volt reális opció (114. sz. jegyzőkönyv 2. oldal utolsó előtti és utolsó bek., 3.

oldal 1. bekezdés). Ilyen körülmények mellett nem csak az nem állítható, hogy a biztosított eshetőleges szándéka fennállt a baleset következményei vonatkozásában (azaz magatartása lehetséges következményeit előre látja, nem kívánja, de azokba belenyugszik), de a fellebbezésben előadottak (a baleset objektív paraméterei, a kikerülési manőver megkezdésekor a szembejövő jármű észlelhetősége és a bizalmi elv alóli kivétel) figyelembevétele mellett sem állapítható meg a biztosított terhére a baleset eredményére is kiterjedő súlyos gondatlanság.

[67] Az egyébként szabályosan közlekedő, a veszélyhelyzet kezdő szituációja előálltában vétlen biztosított által az annak elhárítása során hozott döntéssel és az emiatt elkövetett közlekedési szabálysértéssel (az úthiba kikerülése miatt a záróvonal átlépésével) felvállalt kockázat nem a kockázat nélküli továbbhaladással szemben, hanem a másik két, ugyancsak baleseti kockázattal járó helyzet vonatkozásában értelmezendő, s ennek kapcsán vizsgálendő, hogy mennyiben minősülhet a biztosított által a biztosító mentesülését megalapozó súlyos gondatlanságnak.

[68] A biztosított terhére nem volt megállapítható vezetéstechnikai hiba, s nem álltak fenn a súlyos gondatlanság kimondásához a bírói gyakorlat által megkívánt tudati elemek sem. A veszélyhelyzetben a biztosított által választható alternatívákkal kapcsolatban – a korábban kifejtettekre figyelemmel - az úthiba kikerülése kapcsán elkövetett többszörös közlekedési szabálysértés nem volt önmagában sem szándékos, sem súlyosan gondatlan magatartásként értékelhető, az a mentesülés körében sem minősíthető minden további nélkül a biztosított által tanúsított súlyos gondatlanságnak. Ha a baleseti helyzet elhárításának nem is az optimális módját választja a biztosított, az önmagában súlyosan gondatlan magatartásnak nem tekinthető. Ha a figyelmét lekötő úthiba vagy az annak kikerüléséhez kiválasztott manőver során nem is észlelte valamilyen okból időben a szembejövő járművet, ez önmagában nem a biztosító mentesülését megalapozó súlyos gondatlanság.

[69] Mivel a mentesülés kapcsán a bizonyítás az alperest terhelte, így a baleset kapcsán a helyszíni szemle hiányosságai, s az úthiba mélységének dokumentálatlansága miatt már nem bizonyítható tények is az ő terhére értékelendők. Az alperes a perben nem bizonyított olyan további tényeket, mely a néhai magatartásának - az eredmény előidézése vonatkozásában - szándékossá vagy súlyosan gondatlanná minősítését megalapozhatná.

[70] A fentiekre figyelemmel sem az ÁÉSZ 18. § (1) bekezdése, sem az egyedi szerződések idézett rendelkezései, sem a Ptk alapján nem volt megállapítható a biztosított alperes mentesülését eredményező súlyos gondatlansága.

[71] Az alperes negyedleges érvelése - a kármegelőzési kötelezettség - kapcsán az ítéltábla egyetért az elsőfokú bíróság által kifejtettekkel. A felek között nem jött létre megállapodás a biztosított kármegelőzési teendőiben [Ptk. 555. § (1) bekezdés]. A biztosított terhére a kármegelőzési kötelezettség jogellenes (szerződésszegéssel megvalósított, ennek hiányában szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartással történő) megsértése nem volt megállapítható. A perbeli baleseti szituáció elkerülése kapcsán az általános kármegelőzési kötelezettség [Ptk. 340. § (1) bekezdés] pedig nem volt értelmezhető.

[72] Megjegyzi az ítéltábla, hogy az 1. és 3. számú szerződés létrejötte időpontja miatt (1995. június 24., 2013. május 14.) valóban a rPtk. hatálya alá tartozik, a 2. szerződés azonban 2015. május 12. napján jött létre, így a 2013.CLXXVII. törvény 50. és 55.§-a alapján e szerződésre a 2013. évi V. törvény rendelkezései az irányadók. Ennek a jogvita elbírálása szempontjából nem volt jelentősége, mert a Ptk. 6:464. §-a perbeli esetre alkalmazandó pontjai megegyeznek a rPtk. 556. §-ában foglaltakkal, a rPtk. 567. § (1) bekezdése pedig beépült a Ptk. 6:455. § e) és i) pontjaiba.

[73] A fentiekre tekintettel az ítéltábla a Pp. 253. § (2) bekezdése alapján az elsőfokú bíróság ítéletének fellebbezett rendelkezéseit helybenhagyta.

[74] Az eredménytelenül fellebbező alperes a Pp. 78. § (1) bekezdése alapján a másodfokú eljárással kapcsolatban felmerült költségeit maga viseli, egyúttal köteles a felperesek másodfokú perköltségének megtérítésére. Utóbbit az ítéltábla a fellebbezési pertárgyérték (19.324.374,-Ft) után a 32/2003. (VIII.22.) IM rendelet 3. § (2) bekezdés a) és b) pontja, 3. § (5) bekezdése és 4/A. §-a alapján határozta meg, a felperesek között a marasztalás szerinti érdekeltségük arányában megosztva.

Győr, 2022. december 14.

Dr. Maurer Ádám sk.
sk.

Dr. Mészáros Zsolt sk.

Dr. Sarmon Hedvig

a tanács elnöke

előadó bíró

bíró