

**A Kúria
mint felülvizsgálati bíróság
ítélete**

Az ügy száma: Pfv.V.21.725/2017/3.

A tanács tagjai: Dr. Szabó Klára a tanács elnöke, Dr. Madarász Anna előadó bíró, Dr. Magosi Szilvia bíró

A felperes: felperes neve

A felperes képviselője: Veres Lajos Ügyvédi Iroda, ügyintéző: Dr. Veres Lajos ügyvéd)

Az I. rendű alperes: I.rendű alperes neve

Az I. rendű alperes képviselője: Dr. Horváth Ügyvédi Iroda, ügyintéző: Dr. Horváth Kálmán és Dr. Horváthné dr. Takács Zita ügyvéd)

A II. rendű alperes: II.rendű alperes neve

A II. rendű alperes képviselője: Szabó és Agod Ügyvédi Iroda, ügyintéző: Dr. Szabó Tamás ügyvéd)

A per tárgya: megtérítési igény

A felülvizsgálati kérelmet benyújtó fél: felperes

A másodfokú bíróság neve és a jogerős határozat száma: Szekszárdi Törvényszék
10.Pf.20.075/2016/12.

Az elsőfokú bíróság neve és a határozat száma: Szekszárdi Járásbíróság 3.P.20.850/2013/31.

Rendelkező rész

- A Kúria a jogerős ítéletet hatályában fenntartja.
- A le nem rótt 1.416.700 (egymillió-négyszáztizenhatezer-hétszáz) forint felülvizsgálati eljárási illetéket az állam viseli.

Az ítélet ellen felülvizsgálatnak nincs helye.

Indokolás

A felülvizsgálat alapjául szolgáló tényállás

- [1] A járműnyilvántartás adatai szerint az I. rendű alperes tulajdonában álló, de ténylegesen M. Z. által birtokolt, a forgalomból kivont típusú lassú járműből és a hozzá kapcsolt, M. Z. tulajdonát képező forgalmi rendszámú IFA típusú pótkocsiból álló járműszerelvényt 2008. november 3. napján M. Z. kérésére a II. rendű alperes vezette, amikor is lakott területén belül közúti balesetet okozott. Korlátozott látási viszonyok mellett a II. rendű alperes, amikor észlelte az úton áthaladó gyalogosokat, a lassú jármű fékrendszerének hibája és a pótkocsi túlterheltsége miatt már nem tudott fékezni, és két személyt elütött. Egyikük az életét veszítette, másikuk súlyos sérülést szenvedett. A Szekszárdi Városi Bíróság előtt indult büntetőügyben a II. rendű alperes bűnösségét jogerős ítélettel megállapították közúti baleset okozásában. A baleset idején a pótkocsi a Biztosítónál rendelkező kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással. A Szekszárdi Városi Bíróság

27.P.20.387/2011. számon M. Z. alperes ellen kezdeményezett perben a fellebbezés hiányában első fokon jogerőre emelkedett 24. sorszámú ítéletével a felperes által a károsultaknak teljesített térítésre vonatkozó regresszigényt elutasította. Indokolása szerint a lassú járműre megkötött adásvételi szerződés semmis, mert a szerződéskötés idején a jármű foglалás hatálya, vagyis elidegenítési és terhelési tilalom alatt állt.

A kereseti kérelem és az alperes védekezése

- [2] A felperes 2012. október 18. napján előterjesztett, majd módosított keresetében 14.166.797 forint, ebből 100.000 forint után 2012. október 1. napjától, 5.076.794 forint után 2012. október 31. napjától, 2.500.000 forint után 2013. június 17. napjától, 64.000 forint után 2014. február 24. napjától, 6.426.003 forint után 2014. március 10. napjától számított, a régi Ptk. 301. § (1) bekezdése szerinti késedelmi kamat megfizetésére kérte egyetemlegesen kötelezni az alpereseket. Előadta, hogy a Szekszárdi Városi Bíróság 9.B.654/2009/20. számú elsőfokú és a Tolna Megyei Bíróság 1.Bf.10/2011/3. számú másodfokú ítélete alapján megállapítható, hogy 2008. november 3. napján a II. rendű alperes által vezetett, de az I. rendű alperes tulajdonát képező és általa üzemben tartott MTZ 892 típusú traktor és vontatmánya halálos közúti balesetet okozott lakott településén. A traktornak nem volt forgalmi engedélye. A járműszerelvénnyel a megengedett 5400 kg helyett 9000 kg feletti rakományt szállított, amiről a II. rendű alperes tudott, hiszen a mérlegjegyeket ő írta alá. A traktor bal hátsó kerekén a fék nem működött, a jobb első gumibroncsa elkopott. A túlterheltség és a műszaki hiányosságok miatt a fékhatás nem volt elegendő, és ez vezetett ahhoz, hogy két gyalogost elütött, akik közül az egyik életét veszítette. A balesettel összefüggésben az áldozat hozzátartozói és a balesetben sérült személy részére a keresetében írt összegű kifizetéseket teljesítette. Keresete jogszabályi hivatkozása az 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről (a továbbiakban: régi Ptk.) 339. §-a, 345. § (1) bekezdése, a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet (Rendelet) 4. § (1) bekezdése, 14. §-a és 15. § (7) bekezdése, az 1. számú melléklet 9. § (1) bekezdése.
- [3] Az I. rendű alperes védekezésére előadta, hogy a büntetőjogi felelősségtől függetlenül áll fenn a gépjármű tulajdonosának és üzemben tartójának felelőssége. A II. rendű alperes elévülési kifogása - nyilatkozata szerint - azért alaptalan, mert az elévülés kezdete a felperes által teljesített utolsó kifizetés időpontja, ami 2012. április 14. napja. Az adott esetben nem veszélyes üzemi felelősségről van szó, hanem megtérítési igényről, mely esetben az elévülési idő öt év. A II. rendű alperes felelőssége akkor is fennállna, ha alkalmazottként vezette volna a járművet, mert annak nem volt érvényes forgalmi engedélye, elhanyagolt műszaki állapotú és túlterhelt volt. Vitatta, hogy a II. rendű alperes munkaviszony keretében vezette volna a járművet, de állította, hogy munkaviszony keretében sem vezethette volna a forgalomból kivont traktort. Az alperesek nem vitatták, hogy a lassú járműnek nem volt érvényes felelősségbiztosítása, hogy az forgalomból kivont jármű volt, és ez a körülmény alapozza meg az alperesek egyetemleges felelősségét.
- [4] Az alperesek a kereset elutasítását kérték. A jogalapot vitatták, az összecszerűséget nem.
- [5] Az I. rendű alperes előadta, a Szekszárdi Városi Bíróság előtti büntetőügyben M. Z. elismerte, hogy a traktor az ő tulajdona. Nem vitatta ugyanakkor az I. rendű alperes azt a tényt, hogy a traktor iratai szerint ő a nyilvántartott tulajdonos, de ténylegesen azt alkatrészként értékesítette. A traktoron nem volt rendszám, így a vevő tisztában volt azzal, hogy azt a forgalomban nem használhatja. Azt is vizsgálандónak minősítette, hogy a pótkocsi milyen műszaki állapotban volt. A Szekszárdi Városi Bíróság 27.P.20.384/2011. számú perében nem vett részt, reá nem hat ki az az ítéleti megállapítás, miszerint a járműnek a baleset idején ő volt a tulajdonosa. Mivel csupán annyi terheli, hogy elmulasztotta az átírással kapcsolatos kötelezettségét, kérte, hogy az egyetemleges marasztalását a bíróság mellőzze.

- [6] A II. rendű alperes akként védekezett, hogy a veszélyes üzemi felelősség elévülési ideje három év, ami a baleset időpontjához viszonyítottn már eltelt, de ezen túlmenően a II. rendű alperes alkalmazotti minősége is vizsgálendő. Előadása szerint arra az egy napra munkaviszony állt fenn közte és M. Z. között, bár ennek nincs dokumentációja. M. Z. azért is felelős, mert a műszakilag fel nem készített járművet az ő érdekében használták.

Az első- és másodfokú ítélet

- [7] Az elsőfokú bíróság ítéletével kötelezte az alpereseket, hogy tizenöt napon belül fizessenek meg egyetemlegesen a felperesnek 14.166.797 forintot, ebből 5.076.794 forint után 2012. október 31., 64.000 forint után 2014. február 24., 2.500.000 forint után 2013. június 17., 6.426.003 forint után 2014. március 10. és 100.000 forint után 2012. október 1. napjától a kifizetés napjáig minden naptári félév teljes idejére a késedelemmel érintett naptári félév utolsó napján érvényes jegybanki alapkamattal megegyező mértékű kamatot, valamint 1.009.392 forint perköltséget. Kötelezte a II. rendű alperest, hogy fizessen meg az államnak az adóhatóság felhívására 425.000 forint eljárási illetéket. Megállapította, hogy a további feljegyzett 425.000 forint eljárási illetéket az állam viseli.
- [8] Ítélete indokolásában kifejtette, nem volt vitás, hogy a perrel érintett jármű a nyilvántartás adatai szerint az I. rendű alperes tulajdonában és üzemben tartásában van a mai napig is. Ugyancsak nem volt vitás, hogy a II. rendű alperes e járművet vezetve balesetet okozott, és hogy a forgalomból kivont jármű érvényes felelősségbiztosítása hiányában a felperes a károsultak javára részben peren kívüli megállapodás, részben ítéleti kötelezés alapján milyen összegű fizetést teljesített. Vitás az volt, hogy a baleset bekövetkezte idején a járműnyilvántartás adatai ellenére az I. rendű alperes volt-e a jármű tulajdonosa. A közhiteles nyilvántartás az ellenkező bizonyításáig tanúsítja a benne foglalt adatokat és tényeket. A Szekszárdi Városi Bíróság 27.P.20.384/2011/24. számú ítéletében a felperesnek M. Z. szembeni regresszigényét azzal az indokolással utasította el, hogy az I. rendű alperes eladta a járművet M. Z., de az adásvétel megkötése foglalás hatálya alatt történt, ezért a szerződés semmis. Az elsőfokú bíróság az I. rendű alperes védekezésére figyelemmel vizsgálta a tulajdonjog kérdését. A már felhívott perben meghozott jogerős ítélet a Pp. 299. § (1) bekezdése szerinti anyagi jogerőt nem eredményezett, mert a két perben részt vevő felek nem voltak azonosak. Az I. rendű alperest terhelte annak bizonyítása, hogy a jármű az adásvétel idején nem állt foglalás hatálya alatt, de ezt megelőzte annak tisztázása, hogy mikor történt az adásvétel. M. Z. nyomozás során, majd jelen perben tett előadása, illetve az I. rendű alperes nyilatkozata, a becsatolt, utólagosan írásba foglalt adásvételi szerződés alapján az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a nem vitatottan megkötött szerződés létrejöttének időpontja tisztázatlan maradt, így az I. rendű alperes nem tudta bizonyítani, hogy a különböző végrehajtási eljárásokban több alkalommal is lefoglalt járművet nem a foglalás hatálya alatt idegenítette el. Az elsőfokú bíróság mindezek alapján arra a következtetésre jutott, hogy a jármű tulajdonosának és üzemben tartójának a nyilvántartás adataira is figyelemmel az I. rendű alperes tekintendő.
- [9] Vitás volt az is, hogy a II. rendű alperes a járművet milyen jogviszony alapján vezette a káresemény napján, de ennek az elsőfokú bíróság nem tulajdonított jelentőséget. A megbízási szerződés (rég. Ptk. 474. §-a) éppúgy, mint a munkaszerződés (a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény 75/A. § (2) bekezdés) nem eredménykötelem. A megbízási szerződés lényege, hogy a megbízott kötelezettséget vállal a megbízó által rábízott ügy ellátására, ennek érdekében tevékenység kifejtésére. A munkaszerződést jellemzi bizonyos fajta rendszeresség, állandó jelleg a munkát illetően, a munkáltató és a munkavállaló közötti szoros kapcsolat, a munkavállalónak a munkáltatótól függő helyzete, a munkafegyelem megtartásának kötelezettsége, a munkaerőnek meghatározott keretben állandó jellegű lekötöttsége, a munkáltató utasításai szerint történő munkavégzés kötelezettsége. A perbeli esetben a II. rendű alperes egyetlen napon egy konkrét feladat teljesítését vállalta, miszerint a M. Z. által learatott kukoricát a terméktárolóba szállítja. A II.

rendű alperest M. Z. az ismeretségükre tekintettel kérte fel az aratásban történő segítségnyújtásra, előzetesen nem állapodtak meg a munka ellentételezéséről, és annak rendezése utólag sem történt meg. Kétségtelen, hogy a II. rendű alperes a munkát M. Z. által rendelkezésre bocsátott eszközökkel és utasítása alapján végezte, azonban ez nem döntő szempont a jogviszony minősítése során, az utasítási jog a megbízót és a megrendelőt is megilleti. Az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a II. rendű alperes nem munkaviszony, hanem megbízás alapján vezette a baleset idején a vontatót.

- [10] A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 5. § (1)-(2) bekezdése, (3) bekezdés b) pontja, (4) bekezdése felhívását követően rögzítette, hogy a II. rendű alperes a káresemény időpontjában egy rendszámmal el nem látott vontatót vezetett anélkül, hogy annak bármely iratát a járművet rendelkezésre bocsátó M. Z.-tól elkérte volna, vagyis a hivatkozott rendelkezéseket megsértette. A Rendelet 1. § h) pontja, 2. § (1), (3), 8. § (1), (2), 15. § (7) bekezdésének ismertetése után kifejtette, hogy a per nem kártérítésre, hanem a felperes által jogszabályi kötelezettsége folytán nem vitásan kifizetett kártérítés megtérítése iránt folyik, és a hivatkozott jogszabály figyelembevételével az I. rendű alperes tulajdonosi minősége önmagában elegendő ahhoz, hogy a felperes vele szemben a regresszigénnyel fellépjen. Nem szükséges semmilyen további feltétel, így az I. rendű alperes által hivatkozott okozati összefüggés vizsgálata sem. Nem vehető figyelembe az az I. rendű alperesi hivatkozás sem, hogy pusztán a jármű átírását mulasztotta el tekintettel arra, hogy a forgalomból kivont jármű átírására nincs mód. Ráadásul az átírás csak érvényes adásvételi szerződés esetén lehetséges, a perben azonban nem történt meg annak bizonyítása, hogy az I. rendű alperes és M. Z. között érvényes szerződés jött létre.
- [11] A II. rendű alperes védekezését illetően az elsőfokú bíróság kifejtette, hogy a forgalomból kivont jármű esetén a gépjármű vezetője feltétlenül és saját személyében felelős függetlenül attól, hogy a járművet milyen jogviszony alapján vezette, hiszen a KRESZ szabályai kizárják az ilyen jármű forgalomban való részvételét. Alapvető elvárás, hogy a gépjárművet vezető személy a vezetés megkezdését megelőzően meggyőződjön arról, hogy a jármű a forgalomban szabályszerűen használható-e. Erre tekintettel mondja ki a jogszabály, hogy a forgalomból kivont jármű esetén a tulajdonos és a vezető felelőssége egyetemleges. Mindezek alapján az elsőfokú bíróság megállapította, hogy az összecszerülésében nem vitatott kereset mind az I. rendű, mind a II. rendű alperessel szemben alapos.
- [12] A késedelmi kamatról szóló rendelkezését a régi Ptk. 301. §-ával, a perköltségről szóló döntését a Pp. 78. § (1), 83. § (3) bekezdésével, a 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (2) bekezdés a) pontjával és 6/1986. (VI. 26.) IM rendelet 13. § (1) bekezdésével és 14. §-ával indokolta.
- [13] Az alperesek fellebbezésére eljáró másodfokú bíróság ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta, a keresetet elutasította, mellőzte az alperesek marasztalását a felperes és az állam javára. Kötelezte a felperest, hogy tizenöt nap alatt fizessen meg az alpereseknek személyenként 800.000 forint együttes első- és másodfokú eljárásra megállapított perköltséget. Rendelkezése szerint a le nem rótt eljárási és fellebbezési illetéket az állam viseli.
- [14] A másodfokú bíróság a tényállást pontosította. Eszerint a járműnyilvántartás 2001. december 5. napjától tünteti fel az I. rendű alperes tulajdonjogát és üzemben tartását a forgalmi rendszámú típusú lassú járműre, amit 2002. június 11. napján a hatóság kivont a forgalomból. A vagyontárgyat az önálló bírósági végrehajtó az elsőfokú bíróság által megállapított időpontokban gépjárműként foglalta le, és az adós I. rendű alperes birtokában hagyta. Az forgalmi rendszámú pótkocsi M. Z. tulajdonát képezte a baleset időpontjában, az a Biztosítónál érvényes gépjármű kötelező felelősségbiztosítással rendelkezett. A felperes M. Z. alperessel szembeni megtérítésre irányuló igényét a Szekszárdi Városi Bíróságon érvényesítette, ahol a Biztosító az alperes pernyertessége érdekében beavatkozott. M. Z. védekezése szerint a büntetőeljárás adataiból megállapítható volt, hogy a jármű túlterheltsége önmagában nem eredményezhette volna más személy életének, testi

épségének közvetlen veszélyeztetését, a pótkocsi üzemben tartójának felelőssége ezért nem állapítható meg. A mezőgazdasági vontató nem felelt meg a 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendeletben foglalt műszaki előírásoknak, a bal hátsó fékberendezése hatástalan volt, a jobb első gumibroncsán 50%-ban hiányzott a profil. A járműszerelvény pótkocsijának első tengelyén a fékerő eltérés kissé meghaladta a megengedett értéket. A szerelvény darabjai (mezőgazdasági vontató és pótkocsi) egységbe lettek tervezve, aminek alapvető meghatározója a súly, a vonó járműnél is és a pótkocsinál is, és az összsúly. A balesetet okozó járműszerelvény fékberendezésének alkalmatlan állapota volt a baleset elsődleges oka, míg másodlagosan a pótkocsi 86%-os túlterheltsége.

- [15] A másodfokú bíróság a pontosított tényállás alapjául szolgáló adatokat a fellebbezési eljárásban a felek elé tárta. Felhívta a felperest, hogy követelése jogalapja tekintetében a reá háruló bizonyítási kötelezettség körében bizonyítási indítványt terjeszthet elő. Nyilatkozattételre hívta fel, hogy a pótkocsi felelősségbiztosítójával történt-e kárrendezés, illetve az milyen okból maradt el. Felhívta annak bejelentésére is, milyen okból történt részéről a kárrendezés, esetlegesen a Rendelet 15. § (5) bekezdése szerint a károk megelőlegezése jogcímén. A felperes bizonyítási indítványt nem terjesztett elő, határozott nyilatkozatot tett arról, hogy a kárt a biztosítatlan vontatóra rendezte, a pótkocsi felelősségbiztosítójával nem történt kárrendezés, mivel a balesetet a vontató okozta, és a baleset a vontató fékberendezésének hibájából következett be. Az a körülmény, hogy a pótkocsi túl volt terhelve, szintén a vontató vezetőjének felelősségi körébe tartozik. Az alperesek fenntartották azt az álláspontjukat, hogy a kártérítés rendezhető lett volna a kötelező felelősségbiztosítás alapján, mert a gépjármű egységes járműszerelvénynek minősül. A másodfokú bíróság abból a szakértői megállapításból, hogy a mezőgazdasági vontató és a pótkocsi adott egységbe tervezett mint szerelvény, arra a következtetésre jutott, hogy műszaki szempontból a vontató és a pótkocsi egységes járműszerelvényként vett részt a közúti forgalomban, a közlekedése során műszaki egységként jelent meg és fejtett ki erőhatást.
- [16] A Rendelet 1. § a) pontja szerint a KRESZ függelékében meghatározott gépjárművek mellett, „továbbá” a pótkocsi is önállóan gépjárműnek minősül a rendelet alkalmazásában, amiből az következik, hogy elkülönülten köthető kötelező felelősségbiztosítás a mezőgazdasági vontatóra és a pótkocsira. A Rendelet a gépjármű üzemeltetése során okozott károk fedezetére szóló felelősségbiztosítási szerződést szabályozza, és az az alapján teljesítendő kártérítés-fizetési kötelezettséget írja elő. A pótkocsi ugyan a Rendelet alkalmazásában az 1. § a) pontja alapján gépjárműnek minősül, azonban mint pótkocsi műszaki tárgy, a veszélyes üzemi felelősségi szabály alkalmazását megalapozó közlekedési helyzetbe csak a gépi meghajtás által, a vontatóval egységes járműszerelvényt alkotva kerülhet, így közlekedhet, ezáltal a másodfokú bíróság megítélése szerint a járműszerelvény jogi értelemben egységnek minősül. Szakértői véleménnyel igazolt, hogy a járműszerelvényen belül a pótkocsi műszaki adottságai is befolyással voltak a baleset mechanizmusára, a megengedettől eltérő paraméterei miatt fékrendszere hatást gyakorolt a fékútra, a felperes kárrendezésével érintett káresemény tehát ez okból is a pótkocsi üzemeltetése során bekövetkezett kárnak minősül. A másodfokú bíróság nem fogadta el azt a felperesi érvelést, hogy mint biztosítással nem rendelkező, a forgalomból kivont jármű által okozott károk kifizetése után érvényesíthet megtérítési igényt, a Rendelet ugyanis a megtérítési igényt a 15. § (7) bekezdésétől eltérően szabályozza abban az esetben, ha a károkozó gépjárműnek van érvényes felelősségbiztosítása. Mindezek alapján arra a következtetésre jutott, hogy a megjelölt jogcímen a felperes az alperesekkel szemben igényt nem érvényesíthet.
- [17] A perköltségről a Pp. 78. § (1) bekezdése, a 6/1986. (VI. 26.) IM rendelet 13. és 14. §-a alapján határozott.

A felülvizsgálati kérelem és ellenkérelem

- [18] A felperes felülvizsgálati kérelmében a jogerős ítélet hatályon kívül helyezését, és a

jogszabályoknak megfelelő új határozat hozatalát és ennek keretében az alperesek keresete szerinti marasztalását kérte. Álláspontja szerint az elsőfokú ítélet a teljeskörűen feltárt és helyesen megállapított tényállás alapján levont, helytálló jogi következtetésen alapul. A másodfokú bíróság a helyesen megállapított tényállásból tévesen következtetett arra, hogy a felperes nem volt jogosult igényt előterjeszteni a Rendelet 15. § (7) bekezdése alapján, mert a balesetet okozó gépjármű a baleset időpontjában rendelkezett érvényes kötelező felelősségbiztosítással. A traktor és pótkocsi fizikai összekapcsolásával egy minőségileg új, harmadik gépjárműegység, egy járműszerelvény jött létre, melyet a II. rendű alperes működtetett, így a II. rendű alperes felelőssége a teljes szerelvényre kiterjed. A baleset időpontjában hatályos szövegű Rendelet a járműszerelvény fogalmát nem használta, és annak a KRESZ-ben meghatározott fogalmát sem vette át. A Rendelet 1. § a) pontja értelmében a pótkocsi is gépjárműnek minősül, ezért a traktorra és a pótkocsira is mint a járműszerelvényt alkotó két eltérő járműre külön felelősségbiztosítást kellett kötni. Azok ebből a szempontból külön egységnek minősültek, ebből következően akár eltérő lehetett az üzemben tartójuk és a kötelező felelősségbiztosítójuk is. Ha a járműszerelvény pótkocsija ugyan biztosított, de a traktor (mezőgazdasági vontató) forgalomból kivont gépjárműként nem is rendelkezhetett felelősségbiztosítással, a kettő összekapcsolásával létrejött harmadik gépjármű mint önálló veszélyes üzem semmiképpen sem tekinthető biztosítottnak. A pótkocsira kötött felelősségbiztosítás nem értelmezhető kiterjesztően, mert ennek hiányzik a jogszabályi alapja. A perben az alperesek felróható magatartásai bizonyítást nyertek, így a baleset időpontjában az I. rendű alperes volt az okozó traktor tulajdonosa; a traktor a forgalomból kivont volt, a forgalomban nem vehetett részt; felelősségbiztosítással nem rendelkezhetett; a II. rendű alperes a vezetés megkezdése előtt megszegte a KRESZ 5. §-ában a vezetőre előírt rendelkezéseket, melynek következtében a forgalomból kivont, így a forgalomban részt sem vehető gépjárművel közlekedett. Emellett nem győződött meg sem a traktor, sem a pótkocsi tényleges műszaki állapotáról indulás előtt, hiszen pl. egyik gépjármű forgalmi engedélyét sem látta soha; a járműszerelvény műszaki hibái, hiányosságai nem a vezetés közben keletkeztek, a vezetést megelőzően fennálltak, vagyis rejtett hiba, rendellenesség fel sem merült. Végül a II. rendű alperes az általa vezetett szerelvényt a megengedett 5400 kg helyett 9000 kg feletti rakományt szállított, a túlsúlyról tudott, hiszen a mérlegjegyeket ő írta alá. Tehát nem az esetlegesen fennálló műszaki hibák, hanem az alperesek felróható magatartása miatt következett be a baleset, a műszaki hiányosságok önmagukban semmilyen veszélyhelyzetet nem idéztek elő. A Rendelet 15. § (7) bekezdése értelmében a regresszigény mindhárom törvényi feltételét bizonyította, nevezetesen, hogy a balesetet okozó gépjármű a forgalomból kivont volt, a gépjármű vezetője forgalomból kivont gépjárművet vezetett, és a baleset a gépjárművezetőnek felróható okból következett be. Amennyiben az alperesek közösen okoztak kárt, a régi Ptk. 344. § (1) bekezdése alapján felelőségük egyetemleges a károsultak irányában, és felróhatóságuk mértékére csak egymással szemben hivatkozhatnak. A másodfokú bíróság által hivatkozott, a büntetőügyben keletkezett műszaki szakértői véleménynek is csak e körben van jogi relevanciája. Megsértett jogszabályi rendelkezésként tehát a régi Ptk. 344. § (1) bekezdésére, a Pp. 164. § (1) és 206. § (1) bekezdésére, a Rendelet 15. § (7) bekezdésére hivatkozott.

[19] Az alperesek felülvizsgálati ellenkérelmet nem terjesztettek elő.

A Kúria döntése és jogi indokai

[20] A felülvizsgálati kérelem a jogerős ítélet jogszabálysértését abban határozta meg, hogy a Rendelet 15. § (7) bekezdésére tekintettel az alperesek egyetemleges marasztalását nem mondta ki, megsértve ezáltal a bizonyítási kötelezettségre és a bizonyítás eredményének mérlegelésére vonatkozó rendelkezéseket is. A Kúria a jogerős ítéletet ebben a keretben vizsgálta felül. A jogerős ítélet

felülvizsgálatára a Pp. 270. § (2) bekezdése értelmében csak jogszabálysértés miatt van mód.

- [21] A kötelező felelősségbiztosítás szempontjából a Rendelet 1. § a) pontja értelmében a gépjármű és pótkocsi egy tekintet alá esik. A 2. § (1) bekezdése szerint az üzemben tartó köteles mindkettőre felelősségbiztosítási szerződést kötni és hatályban tartani. A 2. § (3) bekezdése értelmében ez a kötelezettség, ha jogszabály másként nem rendelkezik, a mindenkor üzemben tartót a gépjármű hatósági jelzéssel való ellátásának időpontjától a gépjármű forgalomból való kivonásáig terheli. Az adott esetben a lassú járművet a forgalomból kivonták, így arra felelősségbiztosítási szerződést megkötni, fenntartani a jogszabály alapján nem kellett.
- [22] A hozzáforduló károsult, károsulti hozzátartozók balesetből eredő kárait a felperes mint a Kártalanítási Számla kezelője megtérítette, és jelen perben regressz igényt érvényesített az I. rendű alperes ellen, akit a lassú jármű üzemben tartójának minősített, továbbá a II. rendű alperessel szemben, aki a balesetkor a járműszerelvényt vezette. Az előzményi perben joghatályos fellebbezés hiányában tudomásul vette a keresetet elutasító ítéletet M. Z.-nal szemben, akinek a lassú járműre vonatkozó tulajdonszerzése vitás volt ugyan, de a pótkocsira, vagyis a járműszerelvény egyik alkotó részére a tulajdonjoga vitán felül állt, mi több erre kötelező felelősségbiztosítással is rendelkezett. Erről tudomása volt, hiszen a perben M. Z. pernyertessége érdekében a felelősségbiztosító beavatkozóként részt vett.
- [23] A Rendelet 15. §-a az igényérvényesítésre egy rendszert állított fel, ami egyben egyfajta igényérvényesítési rendet alkot. Az (1) bekezdés értelmében a Kártalanítási Számla kezelője kizárólag olyan mértékben köteles helytállni, amilyen mértékben a károsult a kárának megtérítését a társadalombiztosítás vagy vagyon- és felelősségbiztosítás alapján nem követelheti. A perbeli esetben bár tényszerűen a lassú járműnek nem volt felelősségbiztosítása, de a járműszerelvény másik elemének, a pótkocsinak volt. A baleset adott módon történt bekövetkezésében mind a lassú járműnek, mind a pótkocsinak szerepe volt. Sem a károsult, a károsultak hozzátartozói, sem a felperes a pótkocsi felelősségbiztosítójával szemben igényt nem érvényesítettek, erre legalábbis a perben a felperes adatot nem szolgáltatott. A (2) bekezdés értelmében a vagyon- és felelősségbiztosításból, valamint a társadalombiztosításból eredő megtérítési követeléseket a Kártalanítási Számla nem fedezi. Mivel a felperest csak annyiban terhelte megtérítési kötelezettség, ami jelen esetben felelősségbiztosítással nem fedezett, a felperest terhelte a pótkocsi felelősségbiztosítójával az együttműködés a kárrendezés tárgyában. Az (5) bekezdés akként rendelkezett, hogy ha a Kártalanítási Számla kezelője és a biztosító között vitás az, hogy ki köteles a vétlen károsult kárát megtéríteni, a kártérítés összegét a Kártalanítási Számla kezelője megelőlegezi, és utólag a károkozó biztosítójával elszámol. A Kártalanítási Számla kezelője előlegezi meg a kártérítés összegét abban az esetben is, ha a biztosítók között vitás az, hogy ki köteles a vétlen károsult kárát megtéríteni. A felperes ebből eredően a biztosítóval tartozott volna elszámolni. Ezt nem tette meg. A felperes által megsértett jogszabályi rendelkezésként felhívott (7) bekezdés szerint a Kártalanítási Számla kezelője a károsult követelésének kielégítésével kapcsolatban felmerült összes ráfordítása és költsége megtérítését követelheti a biztosítással nem rendelkező üzemben tartótól, illetve egyetemlegesen a forgalomba nem helyezett vagy a forgalomból kivont gépjármű tulajdonosától és vezetőjétől, továbbá az ismeretlen gépjármű vezetőjétől, amennyiben ennek személye ismert és a károkozásért felelős. Ez a rendelkezés azonban mindaddig nem alkalmazható, amíg a 15. § rendszerében ezen előírást megelőző igényérvényesítési lépéseket a felperes nem teljesíti. A jogerős ítélet ezért a Rendelet 15. § (7) bekezdését nem sértette meg.
- [24] A régi Ptk. 344. § (1) bekezdése szerint ha többen közösen okoznak kárt, felelősségük a károsulttal szemben egyetemleges, egymással szemben pedig magatartásuk felróhatósága arányában oszlik meg. A felperes azonban nem kártérítési, hanem a külön jogszabály (Rendelet) által biztosított megtérítési igényt érvényesített. Mivel a Rendelet 15. § (5) bekezdése szerinti előírás nem teljesült, a (7) bekezdés alkalmazására nem kerülhet sor, így az azzal összefüggő egyetemlegességi szabály sem sérült.

- [25] Az, hogy felelősségbiztosítás esetén a balesetből eredő kártérítési követelés elsőként a felelősségbiztosítás alapján érvényesítendő, anyagi jogi kérdés, így sem a bizonyítási kötelezettségre (Pp. 164. § (1) bekezdése), sem a bizonyítás eredményének mérlegelésére (Pp. 206. § (1) bekezdés) vonatkozó eljárási szabályok esetleges megsértése nem alapozza meg a felülvizsgálatot.
- [26] Mivel a jogerős ítélet a felülvizsgálati kérelemben megjelölt okból nem volt jogszabálysértő, azt a Kúria - a Pp. 274. § (1) bekezdése szerint tárgyaláson kívül meghozott határozatával - a Pp. 275. § (3) bekezdése alapján hatályában fenntartotta.

Záró rész

- [27] Az alperesek a felülvizsgálati eljárásban nem nyilatkoztak, oldalukon felülvizsgálati eljáráshoz kötődő költség nem állapítható meg. A felülvizsgálati eljárásban a felperest az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 5. § (1) bekezdés d) pontja értelmében illetékmentesség illette meg.
- [28] Az ítélet ellen a Pp. 271. § (1) bekezdés e) pontja alapján nincs helye felülvizsgálatnak.

Budapest, 2018. október 31.

. Szabó Klára s.k. a tanács elnöke, Dr. Madarász Anna s.k. előadó bíró, Dr. Magosi Szilvia s.k. bíró