

**A Kúria
mint felülvizsgálati bíróság
közbenső ítélete**

Az ügy száma: Pfv.III.22.676/2017/7. szám

A tanács tagjai: Böszörményiné dr. Kovács Katalin a tanács elnöke

. Döme Attila előadó bíró

Salamonné dr. Piltz Judit bíró

A felperes: felperes

A felperes képviselője:

. Orosz Krisztina Ügyvédi Iroda

(ügyintéző: dr. Orosz Krisztina ügyvéd)

Az alperes: alperes

Az alperes képviselője:

Szatmári-Margitai Ügyvédi Iroda

(ügyintéző: dr. Szatmári-Margitai Gergely ügyvéd)

A per tárgya: kártérítés

A felülvizsgálati kérelmet benyújtó fél:

felperes

A másodfokú bíróság neve és a jogerős határozat száma:

ővárosi Törvényszék 41.Pf.633.950/2017/3.

Az elsőfokú bíróság neve és a határozat száma:

Pesti Központi Kerületi Bíróság 26.P.87.300/2015/48.

Rendelkező rész

A Kúria a jogerős közbenső ítélet felülvizsgálattal támadott rendelkezését hatályában fenntartja.

Kötelezi a felperest, hogy fizessen meg az alperesnek 15 nap alatt 4.000 (négyezer) forint felülvizsgálati eljárási költséget.

A le nem rótt 70.000 (hetvenezer) forint felülvizsgálati eljárási illetéket az állam viseli.

A közbenső ítélet ellen felülvizsgálatnak nincs helye.

Indokolás

A felülvizsgálat alapjául szolgáló tényállás

- [1] A felperes házastársa volt néhai J.Cs., aki 2013. november 3-án 22 óra 11 perc körül a ... számú főúton haladt S. irányából Sz. felé, menetiránya szerint az úttest jobb oldalán. Az S. irányából S. felé közlekedő W.J. az általa vezetett Mercedes típusú

személygépkocsival balról előzte az előtte haladó, I.J. által vezetett Toyota típusú személygépkocsiból és a hozzákapcsolt lakókocsiból álló járműszerelvényt. Az előzés során W.J. a gépkocsija bal első részével elütötte J.Cs. gyalogost, aki a baleset következtében olyan súlyos személyi sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen elhunyt. W.J. az elütést követően a jármű előzését a „Vigyázz gyalogosok!”, „Előzni tilos!” és 60 km/h sebességkorlátozást jelző táblaegyüttest követő útszakaszon fejezte be. A W.J. által vezetett gépjármű németországi nyilvántartású.

- [2] A Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya a baleset miatt indult nyomozást bűncselekmény hiányában megszüntette. A Mercedes vezetőjének terhére nem állapított meg közlekedési szabályszegést, észlelési-cselekvési késedelmet vagy műszaki hibát. Szakértői vélemény alapulvételével arra következtetett, hogy a gépjármű vezetőjének nem volt lehetősége a baleset elkerülésére, a sértett gyalogosnak viszont igen, ha az ütközés előtt legalább két és fél másodperccel lehúzódik az úttestről. Megállapítása szerint a lakott területen kívül, kivilágítatlan útszakaszon, a láthatósági mellény viselésének hiányával és azzal, hogy nem a forgalommal szemben haladt az úttest szélén, megszegte a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 21. § (1), (3) és (12) bekezdését is.

A kereseti kérelem és az alperes védekezése

- [3] A felperes keresetében az alperest a teljes családban éléshez fűződő személyiségi joga megsértése miatt 1.000.000 forint nem vagyoni kártérítés és kamatai, továbbá 20.000 forint vagyoni kártérítés megfizetésére kérte kötelezni a néhai házastársát ért baleset miatt. A baleset bekövetkezésében a néhai házastársának 20%-os mértékű közrehatását elismerte.
- [4] Az alperes érdemi ellenkérelme a kereset elutasítására irányult, azt mind jogalapjában, mind összecszerülésében vitatta.

Az elsőfokú ítélet és másodfokú közbenső ítélet

- [5] Az elsőfokú bíróság a keresetet elutasította. Döntését a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 76. §-ára, 84. § (1) bekezdésének e) pontjára, 345. § (1) bekezdésére, 355. § (4) bekezdésére, a KRESZ 21. § (1) és (12) bekezdésére, 25. § (1) bekezdésére, 26. § (4) bekezdésére, 34. § (1) bekezdésének a), c), d) és e) pontjaira, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény 12. §-ára, 43. § (1) bekezdésére és 56. § (1) bekezdésére alapította.
- [6] Szakértői vélemény alapján megállapította, hogy a baleset előtti másodpercekben a Mercedes haladási sebessége 73-82 km/h, a gyalogos elütése pillanatában 67-72 km/h volt, ezért relatív

sebességtúllépés nem róható a járművezető terhére. A fennálló látási és időjárási viszonyok, valamint a gyalogos ruházatának figyelembevételével megállapította, hogy a Mercedes vezetője 18-22 méterről észlelte a gyalogost, 77-82 km/h haladási sebesség mellett, ebből a távolságból pedig sem lassító, sem vészfékezéssel nem tudta volna elkerülni a balesetet. Nem állapított meg a járművezető részéről észlelési és cselekvési késedelmet. Megállapította azt is, hogy W.J. az előzést szabályszerűen kezdte meg. A KRESZ felhívott rendelkezéseinek figyelembevételével arra következtetett, hogy W.J. KRESZ szabályszegést nem követett el, az adott körülmények között nem kellett a szemben közlekedő gyalogos felbukkanására számítania. A rendelkezésre álló adatok alapján azt sem tartotta kizárhatónak, hogy a Mercedes már a hármastábla előtt befejezte az előzést, de akként foglalt állást, hogy amennyiben annak befejezésére csak a hármastáblákat követő útszakaszon került sor, az sem minősül KRESZ szabályszegésnek, ezzel összefüggésben külön értékelve azt a körülményt is, hogy az ütközés a gépjármű haladási sebességét nyilván lassította, mégis úgy tudott visszatérni a sávjába, hogy nem ütközött a megelőzőtt gépjárművel. Mindezek alapján a keresetet jogalap hiányában utasította el.

- [7] A felperes fellebbezése folytán eljáró másodfokú bíróság közbenső ítéletével az elsőfokú ítéletet részben megváltoztatva, néhai J.Cs. 2013. november 3-án a Mercedes gépkocsival történt balesete kapcsán az alperes 20%-os mértékű helytállási kötelezettségét állapította meg.
- [8] Egyetértett az elsőfokú bírósággal a Ptk. 345. § (1) bekezdésének az alkalmazásában. Kifejtette, hogy a veszélyes üzem működtetéséhez annak teljes környezete, az adott esetben az út és a közlekedés valamennyi résztvevője hozzá tartozik, azokat nem lehet a közlekedéstől független külső tényezőnek tekinteni. Ezért a gyalogos magatartását nem tekintette a Ptk. 345. § (1) bekezdés második mondata szerinti elháríthatatlan külső oknak. Az alperes felelősségének vizsgálata körében értékelte a károsult magatartásának felróhatóságát.
- [9] A másodfokú bíróság megítélése szerint az útpadka alkalmas volt a folyamatos gyalogos közlekedésre, nem volt deformált, kátyús vagy sáros, ezért a KRESZ 21. § (2) bekezdése értelmében a gyalogos nem haladhatott volna az úttesten, holott I.J. és I.P. tanúvallomása szerint nem a padkán, hanem az úttesten tartózkodott az elütése pillanatában. Figyelembe vette, hogy a sértett úttesten való közlekedése lakott területen kívül, kivilágítatlan úton, éjjel fokozottan veszélyes volt, elvárható lett volna tőle, hogy ne a járművek nyomvonalán vagy annak közelében, hanem attól a lehető legtávolabb, a padkán haladjon, a KRESZ 21. § (3) bekezdésének megfelelően a haladási iránya szerinti bal oldalon közlekedjen, és a KRESZ 21. § (12) bekezdésében előírt láthatósági mellényt viselje. Arra a következtetésre jutott, hogy a gyalogos magatartása

miatt a baleset a járművezető számára csak igen szűk keretek között volt elhárítható, magatartása kiemelkedően felróhatóan minősül. A balesettel közvetlenül érintett jármű vezetőjének közlekedési magatartását értékelve arra következtetett, hogy az előzést szabályosan kezdte meg, mert azt jelzés nem tiltotta, és a szabályosan megkezdett előzést az „Előzni tilos!” táblát követő szakaszon is befejezhette. Sebességkorlátozás, illetőleg gyalogosokra figyelmeztető jelzés pedig a baleset helyszíne után volt, ez nem volt irányadó az előzési manőverre.

- [10] Indokolása szerint a veszélyes üzem működtetője nem csak az írott szabályok betartásáért felel, hanem ezen túl is köteles mindent megtenni a kár megelőzése érdekében. Értékelte, hogy W.J. a nyilatkozata szerint is teljesen kivilágítatlan útszakaszon haladt és már a másik jármű mellett haladva vette észre a szélvédő bal oldalánál az úttesten széttárt karokkal álló személyt, akit elütött, tehát úgy előzött, hogy az ahhoz szükséges útszakaszt nem látta be. A másodfokú bíróság megítélése szerint a járművezetőnek az előzés megkezdésekor a távolsági fény rövid, a többi közlekedőt nem zavaró bekapcsolásával indokolt lett volna meggyőződnie arról, hogy nincs-e olyan akadály (úthiba, elterelés, útszűkület, nehezen észlelhető kerékpáros, vagy éppen gyalogos) az előzéshez igénybe venni kívánt úton, ami a manőver biztonságos végrehajtását nehezíti, vagy nem teszi lehetővé. Mindezeket figyelembe véve az alperesnek objektív alapon fennálló felelőssége tekintetében a felperesre terhesebb 80-20%-os mértékű kármegosztás alkalmazását találta indokoltnak.

A felülvizsgálati kérelem és ellenkérelem

- [11] A felperes nyújtott be felülvizsgálati kérelmet a jogerős közbenső ítélet hatályon kívül helyezése és új határozat hozatalával a kármegosztás mértékének az alperesre terhesebb 20-80%-os arányú megállapítása iránt. A másodfokú bíróság által megsértett jogszabályként a Ptk. 355. § (1) és (4) bekezdését, a KRESZ 14. § f) pontját és a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (a továbbiakban: Pp.) 206. § (1) és (3) bekezdéseit jelölte meg.
- [12] Vitatta, hogy a szabályosan megkezdett előzés az „Előzni tilos!” táblát követő útszakaszon is befejezhető szabályosan. Utalt rá, hogy a szakértői vélemény szerint a Mercedes gépkocsi 80 km/h folyamatos sebessége mellett a biztonságos előzés végrehajtásához 344 méterre lett volna szükség, 85 km/h sebesség mellett az úthossz 300 méter, 92 km/h sebességnél 275 méter, az előzést is tiltó és sebességkorlátozást bevezető hármaskorlátozó tábláig lévő, előzésre igénybe vehető útszakasz viszont 283 méter volt, ezért szabályosan csak 90 km/h sebesség mellett tudta volna befejezni az előzést, ebben az esetben viszont a még rendelkezésére álló 8 méteres útszakaszon belül nem tudta volna a sebességét a korlátozott 60 km/h mértékre csökkenteni. Kifejtette, hogy az „Előzni tilos!”

jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik, a korábban megkezdett előzést eddig a pontig be kell fejezni, ennek lehetetlensége esetén pedig meg kell szakítani a manővert, visszatérve az eredeti forgalmi sávba. Mindezekre tekintettel a balesethez vezető előzési manővert szabálytalannak találta.

- [13] Vitatta annak az álláspontnak a helyességét, hogy a - gépkocsi haladása felől nézve a baleset helyszínét megelőzően kihelyezett és a baleset helyszínére érvényes - egyéb veszélyre figyelmeztető tábla alapján gyalogos közlekedésre még nem kellett számítani a gépjármű vezetőjének. Álláspontja szerint a hivatkozott tábla a közlekedőket a szokásosnál nagyobb körültekintésre kötelezi, és a gépjármű vezetőjének a táblától lévő 120-150 méteres távolságban, ahol már azt észlelnie kellett, még 2,6-3,8 másodperc a rendelkezésére állt ahhoz, hogy a veszélyeztető manőverrel felhagyjon. A szakvéleményre hivatkozással utalt arra is, hogy amennyiben csak kismértékben is a felezővonalhoz közelebb húzódva, de az előzőtt járműszerelvénytől még biztonságos távolságot tartva halad a Mercedes, akkor sem következik be a baleset. Ezt a magatartást pedig elvárhatónak tekintette. Utalt arra, hogy nappali fényviszonyok esetén már az előzés első fázisában észlelte volna a járművezető a gyalogost, nem pedig az elütés pillanatát megelőző kevesebb mint egy másodperccel korábban, ennek ellenére úgy kezdett a közlekedési manőverbe, hogy csak rendkívül csökkent mértékben volt részére belátható az útpálya. Kiemelte a szakértői véleményből azt is, hogy amennyiben az előzőtt járműszerelvény tükörsíkjának elhagyásakor a Mercedes vezetője távolsági fényszóróra vált, elkormányzással elképzelhetően el tudta volna kerülni a balesetet. Mindezekre utalással vitatta annak a bírói megállapításnak a helyességét, hogy a járművezető számára a káresemény csak igen szűk keretek között lett volna elhárítható.
- [14] A károsult gyalogos magatartása körében nem tekintette jelentősnek, hogy nem a forgalommal szemben haladt, utalva arra, hogy egy előzés közben lévő autó ütötte el szemből, és pontosan így tudott az érintett járművel szemben haladni. Az úttesten való haladást sem találta a károsult terhére értékelhetőnek, rögzítve azt az álláspontját, hogy az egyenetlen, magas, nedves fűvel borított útpadka a gyalogos közlekedés számára nem volt biztonságos. A gyalogos terhére csak a láthatósági mellény viselésének hiányát tartotta értékelhetőnek. Hivatkozva arra is, hogy a veszélyes üzemű működtetőt fokozottabb elővigyázatosság terheli, a közrehatás arányát az alperesre terhesebb 80-20% mértékben kérte meghatározni.
- [15] Az alperes felülvizsgálati ellenkérelme elsődlegesen az elsőfokú bíróság ítéletének, másodlagosan a jogerős közbenső ítéletnek a hatályában való fenntartására irányult.

A Kúria döntése és jogi indokai

- [16] A felülvizsgálati kérelem alaptalan.
- [17] A Pp. 275. § (2) bekezdésének megfelelően a Kúria a jogerős közbenső ítéletet a felülvizsgálati kérelem korlátai között bírálhatja felül. A jogerős közbenső ítélet ellen kizárólag a felperes terjesztett elő felülvizsgálati kérelmet, a kármegosztás mértékének az alperesre terhesebb az arányú megállapítása iránt. Ebből következően - alperesi felülvizsgálati kérelem hiányában - a keresetet elutasító elsőfokú ítélet ellenkérelem szerinti hatályában való fenntartása fel sem merülhetett.
- [18] A Kúria a jogerős közbenső ítéletet a felülvizsgálati kérelemben a Pp. 272. § (2) bekezdése szerint megjelölt jogszabálysértések és azok előadott indokai tekintetében vizsgálta felül.
- [19] Az alperes felelőssége a Ptk. 345. §-án alapul. E szerint, aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. A Ptk. 345. § (2) bekezdése alapján azonban nem kell megtéríteni a kárt annyiban, amennyiben a károsult felróható magatartásából származott. E jogszabály alkalmazása körében vizsgálta a másodfokú bíróság a felperes és a balesetben közvetlenül érintett Mercedes személygépkocsi vezetője balesettel összefüggő magatartását.
- [20] A károsulti közrehatás arányának megállapítása körében helyesen tette vizsgálat tárgyává a másodfokú bíróság a felperes magatartása mellett W.J. magatartását is, és azokat helytállóan ítélte meg. Tévesek és a bizonyítás adataival nem alátámaszthatóak a felülvizsgálati kérelemnek W.J. közlekedési magatartásának jogellenességéről, illetve felróhatóságáról szóló indokai.
- [21] A kirendelt igazságügyi szakértő egyértelmű véleményt nyilvánított a gépjárműelőzés megkezdésének a szabályosságáról. Aggálymentes véleménye szerint, mivel a Mercedes gépkocsi a visszatérése alatt nem ütközött neki a Toyota gépkocsinak, a felperes néhai házastársának elütésekor nagy valószínűséggel nagy részben, vagy teljesen elhaladt a Toyota mellett, akkor pedig akár be is fejezhette volna az előzést az azt tilalmazó közlekedési tábla hatályával érintett útszakasz elérését megelőzően. E peradatra tekintettel a véleményben megfogalmazott és valószínűsített lehetséges történés ellenkezője nem állapítható meg, következésképpen nem is értékelhető a gépkocsivezető terhére.
- [22] Az iratokból megállapíthatóan a felperes által hivatkozott egyéb veszélyt jelző tábla a 7+776 kilométer szelvényben volt, míg a baleset helye a 7+779,4-es ponton. A kettő közötti távolság 3,4 méter. Nyilvánvaló, hogy e távolság rendkívüli rövidségére figyelemmel a gépkocsivezető akkor sem tudta volna elkerülni a balesetet, ha ezen az útszakaszon még figyelmesebben vezet. Ezen az

útszakaszon az előzéssel sem tudott volna felhagyni, hiszen a szakértői vélemény szerint ekkor már teljes autóhosszal az előzőtt gépjármű mellett haladt, nagy valószínűséggel azt kis részben meg is előzve.

- [23] Arra vonatkozóan is egyértelmű a szakértői vélemény, hogy a gépjárművezető a felezővonalhoz közelebb húzódva sem kerülhette el a balesetet. A baleset helyszínén ugyanis 3,4 méter volt egy forgalmi sáv szélessége, és az előzőtt gépjárműszerelvény második tagja szélesebb jármű, lakókocsi volt. A szakértő egyértelmű véleménye szerint az előzés kitérési és visszatérési fázisában legalább ekkora oldalkitérést meg kellett tennie az előző gépjármű.
- [24] Az kétségtelen, hogy a Mercedes gépkocsi vezetője úgy kezdett az előzési manőverbe, hogy a nappali fényviszonyokhoz képest csökkent mértékben volt részére belátható az előzéshez szükséges útszakasz. Ez azonban önmagában még nem értékelhető a terhére. A közlekedési szabályok nem tiltják az éjszakai fényviszonyok melletti járműelőzést annak ellenére, hogy ilyenkor mindig csökkentettebb mértékben belátható a közlekedési manőverhez igénybe venni kívánt útszakasz. Ilyen esetben is lehetőség van arról meggyőződni, hogy ezen az útszakaszon belül van-e vagy lehet-e szemben jövő jármű, hiszen annak fényszóróját sötétben is lehet érzékelni. A lehetséges gyalogosközlekedésre tekintettel írja elő a KRESZ 21. § (12) bekezdése a láthatósági mellény viselését az éjszakai fényviszonyok mellett gépjárműforgalomra szolgáló utakon közlekedő gyalogosok számára. Láthatósági mellény viselése esetén az előzéshez igénybe vett forgalmi sávban szemben közlekedő gyalogos is észlelhető lett volna a gépkocsivezető számára, ennek hiányában azonban önhibáján kívül nem észlelhetette.
- [25] Abban a kérdésben is egyértelmű a szakértői vélemény, hogy a Mercedes személygépkocsi vezetője valószínűsíthetően 1,5-2 másodperccel az ütközés előtt haladt el a járműve homlokfelületével a Toyota gépkocsi visszapillantó tükrének vonalában, így fékezéssel akkor sem tudta volna elkerülni a balesetet, amennyiben ebben a pillanatban távolsági fényszóróra kapcsol, az elkormányzás pedig a szükséges oldaltávolság miatt jelentett volna olyan kockázatot, ami amúgy sem lett volna tőle elvárható. Az a körülmény, hogy a szakértő elképzelhetőnek tartotta a baleset elkerülését elkormányzással, nem alapozhat meg a felülvizsgálati kérelemmel célzott döntést. A szakértő lehetőségességre utalása a ténybeli körülmény fennállásának bizonyossági foka tekintetében a ki nem zárhatóságot jelenti, ami olyan csekély valószínűség, hogy arra ítéleti döntés nem alapítható.
- [26] A károsult gyalogos magatartásának értékelése körében annak valóban nincs meghatározó jelentősége, hogy nem a forgalommal szemben haladt, hiszen ez a baleset azonos feltételek mellett akkor is bekövetkezett volna, hogyha az útnak ugyanazon a felületén ellenkező irányba, azaz a balesettel érintett gépjárművekkel azonos irányba, a saját haladási iránya szerinti gépjárműforgalommal

szemben halad. Jelentősége e tekintetben annak van, hogy láthatósági mellény viselése nélkül közlekedett, amit csak súlyosbított teljesen egységesen sötét ruházata, az, hogy még a kapucnit is a fejére húzta, és a fejét lehajtotta, a holdfényt sem áteresztő borús időben. Jelentősége van továbbá annak, hogy nem az útpadkán, hanem az úttesten közlekedett. A periratok között elfekvő fényképfelvételekből egyértelműen megállapítható, hogy az útpadka a felperes állításával ellentétben a gyalogosközlekedésre kényelmesen alkalmas lett volna.

- [27] A fentiekből következően a másodfokú bíróság mérlegelése nem sérti a Pp. 206. §-ának (1) és (3) bekezdését, ebből következően érdemi döntése sem sérti a KRESZ 14. § f) pontját és a Ptk. 355. § (1) és (4) bekezdését. Ezért a jogerős közbenső ítéletet a Kúria a Pp. 275. § (3) bekezdése alkalmazásával hatályában fenntartotta.

Záró rész

- [28] A felülvizsgálati kérelem eredménytelensége folytán a felülvizsgálati eljárásban felmerült költségek viselése a felperest terheli a Pp. 78. § (1) bekezdése alapján. Az alperes felülvizsgálati eljárásban felmerült költségét a Kúria a bírósági eljárásban megállapítható ügyvédi költségekről szóló 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (3) bekezdése, (5) bekezdése, (6) bekezdése és 4/A. §-a alkalmazásával határozta meg. A felperes személyes költségmentességére tekintettel az állam által előlegezett eljárási illetéket a költségmentesség bírósági eljárásban történő alkalmazásáról szóló 6/1986. (VI. 26.) IM rendelet 13. § (1) bekezdése és 14. §-a alapján az állam viseli.
- [29] A Kúria a határozatát a Pp. 274. § (1) bekezdése alapján tárgyaláson kívül hozta meg.

Budapest, 2019. január 23.

Böszörményiné dr. Kovács Katalin s.k. a tanács elnöke, Dr. Döme Attila s.k. előadó bíró, Salamonné dr. Piltz Judit s.k. bíró

A kiadmány hitelével:

bírósági ügyintéző
HM