

**A Kúria
mint felülvizsgálati bíróság
közbenső ítélete**

Az ügy száma: Pfv.III.20.988/2016/6.szám

A tanács tagjai: . Havasi Péter a tanács elnöke

. Almásy Mária előadó bíró

. Udvary Katalin bíró

A felperes: felperes

A felperes képviselője:

. Rab Mária ügyvéd

Az alperes: alperes

Az alperes képviselője:

. László György ügyvéd

A per tárgya: kártérítés

A felülvizsgálati kérelmet benyújtó fél:

felperes

A másodfokú bíróság neve és a jogerős határozat száma:

ővárosi Ítéltábla 4.Pf.20.524/2015/6.

Az elsőfokú bíróság neve és a határozat száma:

Fővárosi Törvényszék 68.P.26.285/2010/69.

Rendelkező rész

A Kúria a jogerős ítéletet hatályon kívül helyezi, a Fővárosi Törvényszék 68.P.26.285/2010/69. számú közbenső ítéletét részben megváltoztatja és az alperes kártérítő felelősségének mértékét 50%-ban állapítja meg, egyebekben hatályában fenntartja.

Kötelezi az alperest, hogy fizessen meg a felperesnek 15 nap alatt 50.000 (ötvenezer) forint együttes fellebbezési és felülvizsgálati eljárási költséget és térítsen meg az államnak 48.000 (negyvennyolcezer) forint fellebbezési, 70.000 (hetvenezer) forint felülvizsgálati eljárási illetéket.

Ez ellen a közbenső ítélet ellen felülvizsgálatnak nincs helye.

Indokolás

A felülvizsgálat alapjául szolgáló tényállás

[1] A felperes motorkerékpárral haladt T. belterületén 110 km/h sebességgel, amikor a főút mellett található MOL benzinkút területéről hajtott ki az alperesnél felelősségbiztosítással rendelkező Mercedes ATEGO típusú ponyvás tehergépkocsi (tehergépjármű) rakott állapotban, amelynek hossza 8665 mm, tengelytávja 4760 mm. Az üzemanyagtöltő állomás ezen kihajtópontján mindkét irányba kihajtó jármű számára az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla volt elhelyezve. A megengedett sebesség a főúton elsőbbségben közlekedő felperes számára 50 km/h volt. A tehergépkocsi vezetője az út torkolatához érve megállt és balra nézve látta a motorkerékpáron

közlekedő felperest, majd jobbra nézett és balra nagy ívben folyamatosan gyorsulva kanyarodott ki a főútra, 14-15 km/h sebességet érve el kb. 2-3 másodperc alatt. A felperes ekkor kb. 58,5 méter távolságban volt, amikor látta, hogy a tehergépkocsi behalad az útkereszteződésbe, ezért vészfékezett, mindvégig irányítva a motort egynyomú, nyomhagyó fékezést hajtott végre 47 méteren keresztül, majd jobbra kormányozta a motort és további 11,5 méter vészfékezés után oldotta a féket. További 6,8 méter megtétele után a felperes a motorkerékpárt annak bal oldalára döntötte és ettől kezdve először a motorral együtt, majd utána attól teljesen elválva csúszott a felperes is, és a motor is tovább. A motorkerékpár a továbbcsúszás során a talajt érés után nyomot hagyva elcsúszott a tehergépkocsi platója vége mögött, a motorkerékpár és a tehergépkocsi egymással nem érintkezett. A tehergépkocsi a benzinkútról kivezető gyorsító sávban utolérte az ott haladó Volkswagen Passat gépkocsit és annak ütközve megállt. A felperes előbb a motorral együtt csúszott, ekkor a bal lába a motor alatt volt, majd a motortól elválva attól függetlenül csúszott és pörgött. A hátán forgó felperes a felcsapódó karjával ütközött a perbeli tehergépjármű hátsó aláfutásgátlója és rendszámtábla tartója közötti résszel, ami a bal karját levágta, majd a továbbra is csúszó felperes az úttest szélén állt meg. A kikanyarodó tehergépkocsi vezetője, amikor a felperes által elfektetett motorkerékpár csattanását meghallotta, megállt. A baleset következtében a felperes súlyos, maradandó fogyatékoságot eredményező sérüléseket szenvedett el, 100%-os munkaképesség-csökkenésű rokkanttá vált.

A kereseti kérelem és az alperes védekezése

- [2] A felperes a keresetében a balesettel okozati összefüggésben keletkezett vagyoni és nem vagyoni kárai megfizetésére kérte az alperes kötelezését. Elismerte, hogy az ütközést megelőzően az adott útszakaszon megengedett legnagyobb sebességet jelentősen meghaladó sebességgel haladt, azonban arra hivatkozott, hogy az extrém baleseti szituációt az alperes biztosított tehergépjármű vezetője idézte elő, aki a kihaladása előtt látta a motorost, tehát objektíve elhárítható volt részéről a baleset. Ennek ellenére az elsőbbségadási kötelezettségére vonatkozó KRESZ szabályt megszegve kihaladt az útkereszteződésbe egy 8 méteres lassú tehergépkocsival, a felperes teljes sáv szélességét lezárva. A felperes próbált korrigálni, elhárítani azonban nem tudta a saját haladási sebességének a kedvezőtlen következményeit. A tehergépkocsi vezetője tudta, hogy balról egy motorkerékpáros érkezik, a kihaladása során csak jobbra nézett és nem nézett még egyszer balra, holott ekkor felmérhette volna a motoros haladási sebességét. Ezeket a minősítő körülményeket súlyozottan kell az alperes terhére értékelni, és ezért az alperesre terheesebb 80-20%-os arányú kármegosztás mellett kérte az alperes kártérítő felelősségének a megállapítását. A felperes elsőbbségre jogosult helyzetben volt, haladási sebességétől függetlenül meg kellett adni részére az elsőbbségadásra kötelezett helyzetben lévő tehergépjármű vezetőjének az elsőbbséget. A felperes terhére csak az róható, hogy a megengedettnél nagyobb sebességgel közlekedett, ez a sebesség azonban nem volt megtévesztő. A balesetet a tehergépjármű vezetője tudta volna elkerülni úgy, hogy nem hajt ki a kereszteződésbe.
- [3] Az alperes a kereset elutasítását kérte és arra hivatkozott, hogy a baleset bekövetkezéséért kizárólag a felperest terheli felelősség; a tehergépjármű vezetője közlekedési szabályt nem szegett, a baleset kizárólagos oka a felperes nagyfokú sebességtúllépése volt. Hivatkozott a Legfelsőbb Bíróságnak a 6/1998. számú Büntető jogegységi határozatára; az elsőbbségre jogosult is felelős lehet a közúti balesetért, ha az a sebességtúllépéssel okozati összefüggésben következett be. Ilyenkor általában nem számíthat arra, hogy az elsőbbségadásra kötelezett azt idejében észleli, illetve arra kell számítania, hogy a jelentős sebességtúllépés az elsőbbségadásra kötelezettet megtévesztheti. Az alperes álláspontja szerint a felek között a Ptk. 339. § (1) bekezdésében foglalt általános vétkességi

szabály, illetve a Ptk. 340. § (1) bekezdésében írt mentesülési szabály alkalmazandó; a tehergépjármű vezetője csak akkor lenne felelős a bekövetkezett balesetért, ha a közlekedési szabályokat megszegte volna, de akkor is csak annyiban, amennyiben a felperest a károkozás körében nem terhelne felelősség. A bekövetkezett balesetért kizárólagosan és teljes mértékben a felperes a felelős; a durva sebességtúllépésének az eredménye az, hogy a baleseti szituáció egyáltalán kialakult, és az is, hogy az elhárítási manőver kiválasztására csak rövid idő állt a felperes rendelkezésére. Amennyiben a felperes a megengedett legnagyobb sebességgel halad, a baleseti szituáció egyáltalán be sem következik, a megfelelően megválasztott elhárítási manőver esetén pedig a motorkerékpárral el lehetett volna haladni a tehergépjármű mögött anélkül, hogy annak nekiütközött volna. A felperes elkerülhette volna az ütközést, ha nem a motor elcsúsztatása mellett dönt, amely egy olyan vezetéstechnikai hiba, amely az egyéb szabályszegések mellett még inkább megalapozza a felperes felelősségét a bekövetkezett balesetért. A motorkerékpáros sebessége eltúlzott volt és megtévesztő a tehergépkocsi vezető számára, amennyiben pedig a felperes megfelelő hatásfokkal fékezett volna a motor elcsúsztatása helyett, akkor a tehergépkocsi már kihaladt volna előle, amire az áthaladási vonalhoz ért volna. A baleset elhárítására reális esélye csak a felperesnek volt.

Az első- és másodfokú ítélet

- [4] Az elsőfokú bíróság közbenső ítéletével megállapította, hogy a 2004. augusztus 4. napján bekövetkezett közlekedési balesetből eredően a felperest ért károk 80%-áért az alperes kártérítési felelősséggel tartozik. Megállapította, hogy a balesethez vezető veszélyhelyzetet a az alperes biztosítottja idézte elő azzal, hogy nem fokozott óvatossággal, nem kellő körültekintéssel és többszörös közlekedési szabályt megszegve indította el a kanyarodási folyamatot. Nem csak a baleset, hanem a balesetveszélyes helyzet sem állt volna elő akkor, ha az alperes, tudva azt, hogy elsőbbségi helyzetben neki balról egy motoros közlekedik, nem indul el, hanem megvárja, amíg az elhalad. Az alperes látta a felperest, fel tudta mérni, hogy neki balról a védett úton egy motorkerékpár tart felé és az általános közlekedési tapasztalat alapján számításra kellett arra is, hogy az gyorsan közlekedik. Az alperes elsőbbségadási kötelezettsége pedig azt jelentette, hogy az adott útszakaszon megengedett legmagasabb sebességet túllépő jármű részére is elsőbbséget kell adnia. Arra is figyelemmel kellett lennie az alperesnek, hogy a túl messze lévő motorkerékpár előtt azzal a tehergépkocsival amit vezet, biztonságosan, a közlekedésben résztvevő többi szereplő veszélyeztetése és indokolatlan akadályoztatása nélkül végre tudja-e hajtani és be tudja-e fejezni a kanyarodási manővert. A rakománnyal megrakott tehergépjármű álló helyzetből lassan indult el, a kanyarodás során lassan tudott haladni és gyorsulni, és több mint 8 méternyi szélességben a főutat is elfoglalta. E sajátosságokra figyelemmel az elindulást követően, mindaddig, amíg nem érte el a városba vezető forgalmi sávot, elsődlegesen balra kellett volna többször figyelnie annak megállapítása érdekében, hogy megváltozott-e a forgalmi szituáció. Az elsőbbségadási kötelezettség a balra kanyarodás minden egyes pillanatában terhelte, mindaddig, amíg rá nem tudott fordulni és be nem tudott sorolni a forgalmi sávba. Csak olyan helyzetben lehet megkezdeni a kanyarodást, amelyben a gépjármű vezető a közlekedési helyzetet biztonságosan és teljes körűen áttekintette. Az ismételt balra nézéssel észlelhette volna, hogy a motoros közelebb ért, megállhatott volna. A nagyfokú figyelmetlensége miatt a tehergépjármű vezetője nem követte nyomon a védett úton elsőbbségi helyzetben haladó motorkerékpár mozgását és csak a hanghatásra reagált, aminek azonban nem ismerte az okát, ez is azonban az alperes terhére értékelendő körülmény. Az alatt a 3-6 másodperc alatt, ami a tehergépkocsi elindulásától az ütközésig eltelt, az alperesnek több lehetősége is volt, hogy elkerülje az ütközést; semmi nem befolyásolta őt a balról érkező motorkerékpár észlelésében, fokozott óvatossággal kellett volna végrehajtania a bekanyarodást és feltétel nélküli elsőbbségadási kötelezettség terhelte. A felperes felróható magatartását a jelentős

sebességtúllépésben állapította meg; 110 km/h sebességgel közlekedett az 50 km/h helyett. A felperes terhére azonban más közlekedési szabály megszegését nem állapította meg; a baleset elkerülése, elhárítása érdekében ugyanakkor mindent megtett, amit a rendelkezésére álló rövid idő alatt meg tudott tenni; vészfékezett, majd jobbra kormányzott és további 11,5 méter vészfékezés után oldotta a féket, mindezt annak érdekében, hogy az előre kihaladó tehergépjármű mögött esetlegesen ki fog tudni haladni. Arra egyáltalán nem kellett számítani, hogy az elfektetett motor csattanó hangjára a tehergépjármű hirtelen megáll, aminek következtében végül is a súlyos személyi sérülésekkel járó baleset bekövetkezett.

- [5] Az alperes fellebbezése folytán eljáró másodfokú bíróság ítéletével az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét megváltoztatta és a keresetet elutasította. Az ítéletének indokolásában rámutatott arra, hogy a jogvita elbírálásánál annak volt ügyszempontú jelentősége, hogy a felperes kárai melyik fél jogellenes, felróható magatartásával vannak okozati összefüggésben. A balesethez vezető okfolyamatban szerepet játszott mind a felperesnek, mind pedig az alperes biztosítottjának a jogellenes magatartása. A felperes a számára előírt haladási sebességet 120%-kal lépte túl, amely kirívóan súlyos közlekedési szabálysértés, és a vele szembeni elvárhatósági mérce körében értékelte azt a körülményt is, hogy motoros rendőrként dolgozott, akitől a hivatására figyelemmel a jogkövető magatartás tanúsítása fokozottabban elvárható, mint az átlagos közlekedőtől. Mindezekre figyelemmel a felperes magatartását súlyosan felróhatónak minősítette.
- [6] Az alperes biztosítottjának magatartása megítélése körében figyelemmel volt arra, hogy a KRESZ csupán azt tiltja az elsőbbségadásra kötelezett számára, hogy azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, haladási irányának, vagy sebességének hirtelen megváltoztatására kényszerítse. Az adott esetben a szakértői vélemény alapján az állapítható meg, hogy amikor a tehergépjármű megkezdte a kikanyarodást, a felperes 110-115 méterre volt, és mintegy 100 km/h sebességgel haladt. Ez a sebesség túllépés nem csupán jelentős, hanem kirívóan nagy volt. A megengedett sebességet több mint kétszeresen túllépő motorkerékpár haladási sebessége a tehergépkocsi vezetője számára megtévesztő volt, tőle nem lehetett elvárni, hogy felismerje; az általános közlekedési körülményektől eltérően nem elégséges a számára a kikanyarodáshoz az az idő, amíg a motorkerékpáros a kihajtóhoz ér. Nyomatékkal értékelte a kiegészítő szakértői vélemény megállapítását, miszerint, ha a felperes 100 km/h sebességgel közlekedik (a megengedett sebesség kétszeresével) a kikanyarodó jármű mögött közepes fékezés mellett is ütközés nélkül el tud haladni, 80 km/h sebesség mellett fékezés nélkül, motorfékezés mellett elkerülhető lett volna az ütközés, míg 80 km/h alatti sebességnél lassítás nélkül elhaladhatott volna a teherautó mögött a motorkerékpáros. Annak szem előtt tartásával, hogy az alperes elsőbbségadásra kötelezett biztosítottja csupán hirtelen fékezésre nem kényszeríthette a felperest, tehát még a felperes 100 km/h sebessége mellett is szabályszerűen rákanyarodhatott volna a főútvonalra, különösen nem róható a vezető terhére, hogy úgy döntött, megkezdje a kikanyarodást az észlelésétől tőle 155 méterre közeledő motorkerékpáros előtt. Nem róható a terhére, hogy ilyen távolságból nem ismerte fel, hogy a felperes még ennél az egyébként a megengedett sebességet kétszeresen meghaladó sebességnél is gyorsabban közlekedik. Ennek a 9%-os sebesség eltérésnek a felmérésére a gépkocsi vezetőjének akkor sem lett volna reális lehetősége, ha az elsőfokú bíróság által hiányolt többszöri balra tekintéssel kísérli meg a motoros sebességének a felmérését. A többszöri balra tekintést a jogszabály nem írja elő, csupán a manőver biztonságos végrehajthatóságáról való meggyőződés kötelezettségét. Ez utóbbi körben pedig a motorkerékpárnak a kihajtás elhatározásakor meglévő 155 m-es távolságára, valamint a megtévesztő sebességére figyelemmel az alperes biztosítottját felróhatóság nem terheli. Téves annak elvárása, a balra kanyarodó jármű vezetőjétől, hogy még akkor is a balról érkező járművek forgalmát kísérfje figyelemmel, amikor a kikanyarodást már megkezdte, az adott forgalmi sávot már elfoglalta a

járművével. Minderre figyelemmel az alperes biztosítottjának magatartása nem felróható, a baleset kizárólag a felperes kirívó sebességtúllépésével megvalósuló jogellenes, súlyosan felróható magatartásával okozati összefüggésben következett be, ezért az alperes biztosítottjának kártérítési felelőssége és így az alperes helytállási kötelezettsége nem áll fenn.

A felülvizsgálati kérelem és ellenkérelem

- [7] A jogerős ítélet ellen a felperes nyújtott be felülvizsgálati kérelmet és annak hatályon kívül helyezését és az elsőfokú közbelső ítélet helybenhagyását kérte. Arra hivatkozott, hogy a jogerős ítélet megsértette a Ptk. 346. § és 339. §-ait, az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 25. § (1) bekezdését, a 28. § (2) bekezdésének b) pontját, a 31. § (1)-(4) bekezdéseit, valamint a KRESZ 1. számú mellékletének III.b. pontját. A másodfokú bíróság a jogszabályi rendelkezések téves értelmezésével, okszerűtlen jogi következtetés alapján hozta meg a döntését. A másodfokú bíróság a bizonyítékok köréből minden olyan körülményt kirekesztett a mérlegelési körből, amely jogilag igazoltan értékelhető lett volna a felperes javára és szükség lett volna a tényállás teljes körű elemzéséhez. Nem vitatta, hogy a balesethez vezető okfolyamatban szerepet játszott a felperes is, azonban tévesen állapította meg a bíróság, hogy az alperes biztosítottjának a magatartása nem felróható, és a baleset kizárólag az elsőbbségi helyzetben haladó felperes jogellenes, súlyosan felróható magatartásával okozati összefüggésben következett be. Kifogásolta a jogerős ítélet megjegyzését amelyben a felperes motoros rendőri foglalkozását kizárólag abban a vonatkozásban emelte ki, amennyiben az a felperesre hátrányos; a szolgálati ismeretei miatt tisztában kellett lennie a sebességtúllépés következményeivel. Ez az indíték a jogvita eldöntése szempontjából nem releváns. Ennek a peradatnak a jelentősége a perbeli esetben az, hogy a felperes kiképzése és motoros szakmai tapasztalata alapján - még az általa rosszul megválasztott haladási sebessége esetén is - el tudta volna háritani a balesetet, ha ebben a törekvésében az az objektív akadály meg nem gátolja, hogy az alperes a felperes közlekedésére rendelkezésre álló forgalmi sávot hermetikusan nem zárja le. Helytelenül értékelte a másodfokú bíróság a KRESZ 1. számú mellékletének III.b. pontjában megfogalmazott szabályt; az abban foglaltak teljesítését az elsőbbségadásra kötelezettől feltétel nélkül várja el, ez nem függhet az elsőbbségi helyzetben érkező haladási sebességétől; az elsőbbségadásra kötelezett azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, haladási irányának, vagy sebességének hirtelen megváltoztatására nem kényszerítheti. A másodfokú bíróság ugyanakkor nem vizsgálta a felperes haladási sebességének megtévesztő, vagy nem megtévesztő minősítését és az alperesi biztosított járművének sajátosságait. Álláspontja szerint a felperes haladási sebessége nem volt megtévesztő; az alperes a kihaladása előtt látta a felperest, ezáltal a baleset objektív elháríthatósága terhelte; a speciális adottságú tehergépkocsijával történő kihaladás elhalasztásával lehetősége lett volna elkerülni a balesetet. A forgalmi helyzet megfelelő felmérésében a látási viszonyok nem befolyásolták a gépkocsi vezetőjét, és az elsőfokú bíróság helyesen állapította meg, hogy azért nem állapítható meg a felperes sebességének megtévesztő jellege, mert a gépkocsi vezetője nem győződött meg arról, hogy a korábban általa észlelt motoros mekkora utat tett meg az alatt, amíg a tehergépkocsi nem haladt ki. A baleseti veszélyhelyzetet az elsőbbségadási kötelezettség jelentős figyelmetlenséggel megvalósult elmulasztásával gépkocsi vezetője teremtette meg. Nem volt megállapítható olyan körülmény, amely a felperes közeledésének mértékét, észlelhetőségét a gépkocsi vezetője részéről kizárta volna, a sebességtúllépés megtévesztő jellegéről ezért sem lehet szó, és fontos kiemelni, hogy maga az alperes sem hivatkozott a motoros sebességének megtévesztő jellegére. A perben jelentősége volt a gépjármű sajátosságainak, amit a jogerős ítélet szintén kirekesztett a bírói mérlegelés köréből. A tehergépkocsi 8,5 m-es hosszúságú, rakománnyal terhelt, nehéz, lassú, lomha behaladású jármű; ezekre a sajátosságokra nem volt tekintettel a gépkocsi vezetője, megsértette ezzel a KRESZ 25. § (1) és 31. § (4) bekezdésében foglaltakat. A gépkocsi vezetőjének fokozott körütekintéssel kellett volna felmérnie az áthaladás

lehetőségét, figyelemmel arra, hogy ez az áthaladás az adott forgalmi helyzetben és a tehergépkocsi sajátosságaira figyelemmel, hosszú időt vett igénybe, és ezáltal hosszú időn keresztül foglalta el teljes terjedelmében a védett útvonalat, amely idő alatt a közlekedési helyzet megváltozott. A gépkocsi vezetője addig nem indulhatott volna el az álló helyzetéből a jármű méretei miatt, amíg arról meg nem győződött, hogy biztonságosan, egyik forgalmi sáv forgalmát sem veszélyeztetve tudja a kanyarodási manővert teljes egészében végrehajtani. A felmért forgalmi szituációban kizárólag az elindulás elhalasztásával kerülhette volna el a balesetet a gépkocsi vezetője, fel kellett volna mérnie és ehhez minden lehetőség adott volt, hogy bizonyosan nem tudja végrehajtani a kanyarodás teljes folyamatát. Az elsőfokú bíróság helyesen és a balesethez vezethető okfolyamatot komplexen értékelve és mérlegelve állapította meg, hogy a gépkocsi vezetője egyértelműen szabályszegően közlekedett és nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben elvárható lett volna. A gépkocsi vezetőjének az elindulást követően is fel kellett volna mérnie a védett útvonal forgalmát, észlelnie kellett volna a forgalmi helyzet változását és meg kellett volna tennie a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az elsőbbséget biztosítsa és a baleseti veszélyhelyzet ne alakuljon ki. A felperes magatartását vizsgálva kizárólag a haladási sebesség rossz megválasztása kérhető csak számon. A magasabb haladási sebességgel haladók részére is kötelező az elsőbbségi jog biztosítása, ugyanakkor az elsőbbségre jogosult esetleges közlekedési szabályszegése nem jár az elsőbbségi jog elvesztésével. A másodfokú bíróság nem értékelte a felperes baleset elhárító manővereit, azt a magatartását, amelyet a vészhelyzet kialakulásától tanúsított és negatív következményt sem fűzött a másodfokú bíróság ahhoz, hogy a gépkocsi vezetője semmilyen módon nem kísérelte meg a balesetet elhárítani, vagy annak következményeit csökkenteni. A felperes által megválasztott sebesség legfeljebb a más által megteremtett veszélyhelyzet elhárításának lehetősége körében értékelhető.

- [8] Az alperes felülvizsgálati ellenkérelmében a jogerős ítélet hatályában fenntartását kérte. Arra hivatkozott, hogy az elsőfokú bíróság az általa megállapított tényállásból okszerűtlen és részben iratellenes következtetésre jutott, döntése megalapozatlan, ezért a másodfokú bíróság megalapozottan jutott arra a következtetésre, hogy az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét megváltoztatta és megállapította, hogy az alperes a bekövetkezett balesetért felelősséggel nem tartozik, ezért a keresetet elutasította.

A Kúria döntése és jogi indokai

- [9] A Pp. 270. §-ának (2) bekezdése alapján a Kúria azt vizsgálta, hogy a jogerős ítélet a felülvizsgálati kérelemben megjelölt okokból jogszabálysértő-e.
- [10] A felülvizsgálati kérelem alapos az alperes felelősségének meg nem állapítása miatt, a most meghatározott kármegszotás szerint.
- [11] Azt a jogerős ítélet helyesen állapította meg, hogy az adott esetben - a motorkerékpár és a tehergépkocsi összeütközése miatt - a Ptk. 346. § (1) bekezdését kell alkalmazni; eszerint, ha a kárt több személy fokozott veszéllyel járó tevékenységgel közösen okozta, egymás közti viszonyukban a felelősség általános szabályait kell alkalmazni [Ptk. 339. § (1) bekezdés]. Ebből az következik, hogy a polgári jog általános, vétkességen alapuló kárfelelősségi szabályát kell alkalmazni, a felelősség tehát a felek vétkességéhez igazodik. A Ptk. 339. § (1) bekezdése, valamint a Pp. 164. §-ának (1) bekezdése alapján a felperesnek kellett bizonyítani, hogy az alperes jogellenes magatartásával okozati összefüggésben kára keletkezett, míg az alperes védekezési körébe esik annak a bizonyítása, hogy a biztosítottja nem felelősen járt el. Azt az alperesnek kell bizonyítani, hogy az adott esetben

a felperes sebességtúllépése, mint vétkes közreható magatartás mennyiben játszott szerepet a káreset bekövetkezésében. Nem vitás tény, hogy a védett úton haladó motoros úgy szenvedett balesetet, hogy az alárendelt útról kikanyarodó gépjármű (alperes biztosítottja) volt az elsőbbségadásra kötelezett, ahogy az sem volt vitás, hogy a felperes az adott útvonalon engedélyezett sebességet túllépte. A felperes kártérítési igényét az említett szabály alapján kellett megítélni a leírt közlekedési helyzetben ahhoz képest, hogy a közlekedésben részt vett személyek magatartására milyen KRESZ előírások vonatkoztak. A tehergépkocsi vezetőnek a KRESZ 28. § (1) bekezdés b) pontja alapján elsőbbségadási kötelezettsége volt, ami azt jelenti, hogy az alárendelt útról csak úgy kanyarodhatott ki, hogy a védett úton haladót hirtelen irányváltásra, vagy vészfékezésre sem kényszeríthette. Az elsőbbségadásra köteles fél számára követelmény az óvatos, lassító közelítés, ha kell megállás és meggyőződés a kanyarodás lehetőségéről, óvatos, figyelmes körütekintés, majd elindulás és kikanyarodás, és annak befejezése.

- [12] Az adott baleseti helyzetben jelentőséget kell tulajdonítani az alperes gépjárműve speciális méreteinek, ami egyben a kihaladás sebességét és a kihaladást követően az úttesten történő elhelyezkedését is meghatározta. Nem volt vitás az a körülmény sem, hogy az alperes számára tudott volt, hogy a védett úton egy motoros közlekedik, számolnia kellett azzal, hogy a kanyarodási manővere hosszabb időt vesz igénybe és az egész útszakaszt lezárja. A felperes helyesen hivatkozik arra a felülvizsgálatában, hogy jelentősége van annak a körülménynek, hogy az alperes úgy kezdte meg a speciális méretű járművel a kanyarodást, hogy észlelte a felperes közeledését a védett úton. Az alperes számára a saját járművének speciális méretei miatt volt nehezített a kikanyarodás, azonban az elsőbbség megadása a baleset helyszíne miatt nem volt nehezített és nem volt objektíve kizárt. Az alperes biztosítottjának az elsőbbségadási kötelezettségét a KRESZ 31. §-ának tartalma szerint kellett teljesítenie, aminek az a lényege, hogy mindenképpen elsőbbséget kell adni a védett úton haladó számára, a kanyarodást fokozott óvatossággal kell végrehajtani oly módon, hogy a kanyarodó jármű a többi járművet ne veszélyeztesse. Az adott helyszín beláthatósága nem volt nehezített, az alperes látta is a védett útvonalon haladó motorost, ugyanakkor az alperes járművének speciális méretei, és ennek következményei - lassabban tudott kihajtani, a kihajtás után az egész útszakaszt elfoglalta - a károsult terhére nem, csak az elsőbbségi helyzetet meg nem adó alperes terhére értékelhető, akinek a szabad továbbhaladás lehetőségét kellett biztosítania. Az alperest az elsőbbség megadásának biztosítása a manőver végéig terhelte, ezért helyesen állapította meg az elsőfokú bíróság, hogy a kanyarodás közben is figyelemmel kellett volna lennie arra az általa a kanyarodás megkezdése előtt már ismert körülményre, hogy egy motoros közlekedik a védett úton. Ezért tévesen állapította meg a másodfokú bíróság, hogy a kikanyarodás közben nem volt már elvárható az alperestől, hogy arra figyeljen, hogy a védett úton haladó felperes odaérkezte előtt be tudja-e fejezni a manővert. Azt is tévesen állapította meg a másodfokú bíróság, hogy a baleset alapvető oka a felperes sebességtúllépése, az elsőfokú bíróság állapította meg helyesen, hogy annak volt jelentősége a baleset bekövetkezésében, hogy az alperes az elsőbbségadási kötelezettségét megsértette, amelyhez képest a felperes sebességtúllépéssel való közlekedése a polgári jogi felelősség megállapításakor közrehatásként értékelhető. A jogerős ítélet indokolása tartalmazza a KRESZ-nek azokat a szabályait, amelyeket a felperes és az alperes biztosítottja megsértettek. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a balesetet megelőző közlekedési szituáció helyes értékelésével olyan állítás alappal nem tehető, hogy a balesetet kizárólag a felperes okozta. Az alapvető kérdés nem az volt, hogy ha a felperes nem közlekedik nagy sebességgel, akkor megállhatott volna, hanem annak volt szerepe a baleset létrejöttében, hogy az alperes az elsőbbségadási kötelezettségének nem tett eleget és úgy hajtott fel a védett útvonalra, hogy a védett útvonalon közlekedő motorosnak - függetlenül annak sebességtúllépésétől - nem biztosította az elsőbbséget és ezzel olyan vészhelyzetet hozott létre, amelyet a felperes a jelentős sebességtúllépés miatt nem tudott elhárítani. A KRESZ ugyan nem tartalmazza az előírt szabályok hierarchiáját,

azonban a közlekedés biztonsága alapvetően azt követeli meg, hogy a kötelezettség teljesítése az elsődleges, ami azt jelenti, hogy az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjét a védett útvonalon közlekedő jármű sebességétől függetlenül a kötelezettség terheli. Döntő jelentőségű volt tehát az elsőbbségadás kötelezettségének megsértése; ez a közlekedési szabályszegés az az egyébként felróható magatartás, ami a balesetet okozta, amelyhez képest a sebességtúllépéssel való közlekedés közrehatásként értékelhető, miként azt az elsőfokú bíróság helyesen tette az ítéletében. A 6/1998. számú Büntető jogegységi határozat szerint az elsőbbségre jogosult közlekedési szabályszegése az elsőbbségadásra kötelezettet akkor mentesítheti a felelősség alól, ha éppen ez a szabályszegés nem tette lehetővé, hogy észlelje az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket. A sebességtúllépés „megtévesztő jellege” megítélésakor nem lehet kizárólag annak a mértékét figyelembe venni, a sebességtúllépésnek az adott közlekedési helyzetben játszott szerepe a döntő. Az adott esetben a felperes sebességtúllépésének a megtévesztő jellege a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján nem volt megállapítható; az alperes észlelte a felperest és az elsőfokú bíróság utal helyesen a közbenső ítéletében arra, hogy a baleset abban az esetben elkerülhető lett volna, ha az alperes megáll a jelzőtáblánál és nem hajt be a kereszteződésbe a speciális méretű teherautóval. Miután megállapítható a felperes elismerésére is figyelemmel, hogy a balesetben részes károsult felróható magatartásának is volt szerepe a baleset kialakulásában, ezért a Ptk. 346. § (1) bekezdése alkalmazásával ennek következményeit viselni tartozik. A veszélyes üzemek találkozásokkor a felróhatóságok súlyának és egymáshoz viszonyított arányának a megállapításához szükséges körülményeket az elsőfokú bíróság teljes körűen és helyesen feltárta és rögzítette, csupán a közrehatás mértékének arányát ítélte meg, kisebb mértékben helytelenül. A felperes magatartásánál értékelni kellett a sebességtúllépés nagyobb mértékét; a Kúria a rendelkezésre álló adatok alapján, a Pp. 206. § (1) bekezdésére figyelemmel az elsőfokú ítéletben megállapított aránytól eltérően határozta meg a felelősségi arányokat. Az adott esetben a baleseti szituáció körülményeinek mérlegelésénél annak nem volt jelentősége, hogy a felperes motoros rendőrként dolgozott, és emiatt a jogkövető magatartás fokozottan elvárható lett volna tőle; foglalkozástól függetlenül minden közlekedésben résztvevővel szemben azonos szabályok érvényesülnek, miként az elvárhatóság mértéke tekintetében sem tehető indokolatlan különbség.

- [13] Mindebből következően a másodfokú bíróság jogszabálysértő módon és alaptalanul állapította meg, hogy a felperes volt a baleset kizárólagos okozója; a felperes nem szenved balesetet akkor sem, ha a megengedettnél sokkal nagyobb sebességgel halad, a védett úton, de az elsőbbséget megadják számára. A tényállást az elsőfokú bíróság állapította meg helytállóan, s abból - a felelősségi arányokat kivéve - helyes következtetésre jutott.

Záró rész

- [14] A kifejtettekre tekintettel a Kúria a jogszabálysértő ítéletet a Pp. 274. §-ának (1) bekezdése szerint tárgyaláson kívül meghozott határozatával a Pp. 275. §-ának (4) bekezdése alapján hatályon kívül helyezte és miután a döntéshez szükséges tények megállapíthatóak voltak, az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét részben megváltoztatta.
- [15] A Pp. 270. §-ának (1) bekezdése szerint alkalmazott Pp. 81. § (1) bekezdése alapján kötelezte az alperest fellebbezési és felülvizsgálati perköltség megfizetésére, míg a fellebbezési és felülvizsgálati illeték viseléséről szóló rendelkezés a 6/1986. (VI.26.) IM rendelet 13. § (2) bekezdésén alapul.

Budapest, 2016. november 23.

Dr. Havasi Péter s.k. a tanács elnöke, Dr. Almásy Mária s.k. előadó bíró, Dr. Udvary Katalin s.k. bíró

A kiadmány hitelül:

bíróági ügyintéző
HM