

A KÚRIA
mint felülvizsgálati bíróság

Pfv.III.21.464/2013/12.szám

A Kúria a Kovács Kázmér Ügyvédi Iroda (dr. Kovács Kázmér ügyvéd) által képviselt felperesnek, a dr. Horváth Jenő ügyvéd által képviselt alperes ellen, biztosítási szolgáltatás teljesítése iránt, a Pesti Központi Kerületi Bíróság előtt 16.P.55.211/2010. szám alatt megindított és a Fővárosi Törvényszék 41.Pf.630.126/2013/4. számú ítéletével befejezett perében, a jogerős ítélet ellen a felperes által 56. sorszám alatt előterjesztett felülvizsgálati kérelem folytán meghozta a következő

k ö z b e n s ő í t é l e t e t:

A Kúria a jogerős ítéletet az elsőfokú bíróság ítéletére is kiterjedően hatályon kívül helyezi és megállapítja, hogy az alperes szolgáltatási kötelezettsége fennáll a 2009. szeptember 23. napján Gy. belterületén a vontató és a pótkocsi balesete miatt bekövetkezett károkért.

A felülvizsgálati eljárás költségét a felperes és az alperes javára külön-külön 200.000 (Kétszázezer) forintban állapítja meg. A le nem rótt felülvizsgálati eljárási illeték összege pedig 590.000 (Ötszázkilencvenezer) forint.

Ez ellen a közbenső ítélet ellen felülvizsgálatnak nincs helye.

I n d o k o l á s

A felperes jogelődje a M. Kft. által lízingelt vontató és a hozzá kapcsolt pótkocsi 2009. szeptember 23. napján balesetet szenvedett. A baleset akként következett be, hogy N.J. gépjárművezető a felperesi járműszerelvénnel a 49-es számú főútvonalon P. irányából K. irányába, Gy. lakott területén a K. úton kb. 60 km/órás sebességgel haladt, amikor a haladási iránya szerinti erősen balra ívelésű útkanyarulatba ért, ahol 30 km/óra sebességkorlátozó tábla van kihelyezve. A gépjárművezető az útkanyarulat ívének vonalvezetését eltúlzott sebessége miatt nem tudta követni, lehajtott az úttestről a homokos útpadkára és az általa vezetett járműszerelvénnel a haladási iránya szerinti jobb oldali útárokba borulva állt meg. A baleset során a pótkocsin szállított mezőgazdasági takarmánytáp az árokba ömlött. A Rendőrkapitányság

szabálysértési hatósága a 15804/1767/2009. szabs határozatával a gépjárművezetőt a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértés elkövetése miatt pénzbírsággal sújtotta. A felperes jogelődje mind a vontató, mind a pótkocsi vonatkozásában érvényesen megkötött casco biztosítási szerződéssel rendelkezett az alperesnél, akinél kárigényét bejelentette. Az alperes a 2010. június 25. napján kelt levelében a Ptk.556.§-ában írt súlyos gondatlanságra, valamint a JCKF9 számú biztosítási feltétel 11. fejezetében írtakra, azaz a jármű súlyosan elhanyagolt műszaki állapotára való hivatkozással megtagadta a biztosítási szolgáltatás teljesítését. Az elutasítás körében arra is hivatkozott, hogy a káresemény időpontjában a pótkocsi fékberendezése hibás volt. A perbeli vontatót és pótkocsit a felperes jogelődje a Zrt. finanszírozásával vásárolta, így a finanszírozó kedvezményezettként szerepel a Casco biztosítási szerződésekben. A finanszírozó pénzintézet és a felperesi jogelőd között engedményezési szerződés jött létre, majd ezt követően a felperesi jogelőd a felperesre engedményezte a perbeli balesetből eredő követelését.

A felperes módosított keresetében kérte kötelezni az alperest 5.900.000 Ft. biztosítási szolgáltatás és járulékai megfizetésére. Az alperes a kereset elutasítását kérte.

Az elsőfokú bíróság ítéletével a keresetet elutasította, rendelkezett a le nem rótt illeték és a perköltség viseléséről. Az elsőfokú bíróság az alperes hivatkozása alapján azt vizsgálta, hogy mentesül-e a biztosító alperes a fizetési kötelezettsége alól, e körben azt, hogy miért következett be a perbeli baleset, hibás volt-e a pótkocsi fékberendezése és amennyiben igen, az közrehatott-e a perbeli baleset bekövetkezésében, illetőleg erről a felperes tudott-e vagy tudnia kellett-e. Indokolásában felhívta a Ptk.536.§ (1) bekezdésében, 544.§ (1) bekezdésében 553.§ (1) bekezdésében, 556.§ a) c) pontjában foglaltakat. A bizonyítási eljárás eredményeképpen arra az álláspontra helyezkedett, hogy az alperes mentesül a biztosítási szolgáltatás nyújtása alól. Önmagában a felperesi gépjármű vezetője által megvalósított KRESZ szabályszegés nem olyan jogellenes magatartás, amely mentesíti az alperest a fizetési kötelezettsége alól, hiszen nem vitásan éppen az önhibából bekövetkezett biztosítási eseményekből származó károk megtérítése érdekében kötnek a gépjármű tulajdonosok casco biztosítási szerződést. Önmagában az, hogy a pótkocsi fékberendezése nem működött megfelelően a baleset bekövetkezésekor, nem ad alapot a biztosítási szerződés (JCKF9) 11. fejezete alapján a biztosító mentesülésére. Jelen esetben a fékberendezés állapota egyáltalán nem hatott közre a baleset bekövetkezésében. A perbeli baleset akkor is bekövetkezett volna, ha a pótkocsi fékberendezése hibátlanul működik, mert a per során egyértelműen megállapításra került, hogy a felperesi gépjármű vezetője meg sem kísérelte a fékezést. A perbeli baleset kizárólag és egyértelműen azon okból

következett be, hogy a felperesi gépjármű vezetője jelentősen átlépte a megengedett haladási sebességet, ezért nem tudta tartani a kanyar ívét, kisodródott, lesodródott az útról és felborult. A perbéli baleset helyszínén lévő kanyarban a járműszerelvény biztonságos átmeneti haladási sebessége maximum 30 km/óra lehet, azaz nem véletlenül került kihelyezésre ilyen sebességhatároló tábla. Egy áruval megrakodott pótkocsis kamion ugyanis ennél nagyobb sebesség mellett nem tudja bevenni a kanyart. A felperesi gépjármű vezetőjének magatartása súlyosan gondatlan volt, mivel egy hivatásos gépkocsivezetőnek – aki rendszeresen pótkocsis vontatót vezet – tudnia kell azt, hogy a perbéli kanyart biztonságosan milyen sebességgel tudja bevenni. Tudatának ki kell terjednie arra, hogy ha a megengedett sebesség duplájával halad be a kanyarba és meg sem kísérli a kanyarba történő behaladást megelőzően lelassítani a járműszerelvényt, akkor nem tudja végrehajtani a kanyarodást, ki fog sodródni és fel fog borulni. A gépjárművezető azon magatartását, hogy meg sem kísérelte lelassítani a járművet, fékezés nélkül lényegesen eltúlzott sebességgel haladt be a kanyarba, olyan súlyosan gondatlan, a szándékosság irányába mutató magatartásnak minősítette, amely a biztosító mentesülését vonja maga után. A gépjárművezető nem bízhatott könnyelműen abban, hogy elmarad a baleset bekövetkezése, tudnia kellett ugyanis azt, hogy ilyen sebességgel történő behaladás esetén nem kerülhető el a baleset.

A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta. Utalt arra, hogy a (JCKF9) 11. fejezet a. b. c. d. pontjában foglalt különös szerződési feltételek a Ptk.567.§ (1) bekezdésébe ütköznek s ezáltal a Ptk.200.§ (2) bekezdése alapján semmisék, helyükbe a Ptk.556.§ (1) bekezdés rendelkezései lépnek. Egységes és kialakult a bírói gyakorlat a tekintetben, hogy a súlyosan gondatlan magatartást az alperes szerződési feltételeiben nem kötheti bizonyos általa meghatározott magatartásokhoz, az hogy mi minősül súlyosan gondatlan magatartásnak, nem került a Ptk-ban definiálásra, e tekintetben az eset valamennyi körülményét a Pp.206.§ (1) bekezdése alapján értékelve kell a bíróságnak állást foglalnia. Rámutatott, hogy a súlyosan elhanyagolt műszaki állapot, amelynek következménye a káresemény, eredményezheti a súlyosan gondatlan magatartás megállapítását, azonban nem az alperes ezen kikötése folytán, hanem az eset összes körülményeinek értékelése folytán. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a bizonyítékokat okszerűen értékelve jutott arra a következtetésre, hogy a felperesi járműszerelvény vezetője a kanyarba történő behaladást megelőzően meg sem kísérelte az általa vezetett gépjárművet lelassítani, ugyanis a szakvéleményben rögzítésre került, hogy féknyomok a baleset helyszínén nem voltak felfedezhetők, csak sodródási nyomok. A gépjárművezető tanúvallomása egyértelműen azt támasztja alá, hogy a kanyarba történő behaladást megelőzően a gépjárművel történő fékezést meg sem kísérelte, s arra vonatkozó peradat nem állt

rendelkezésre, hogy fékezési kísérlet ellenére a fék nem működött. A fékberendezés meghibásodása nem abban testesült meg, hogy fékhatást egyáltalán nem lehetett kiváltani, hanem a fékerő ingadozása és különösen az oldalankénti fékerő eltérések voltak megállapíthatók, amelyek csökkentik a félpótkocsi fékezés közbeni iránytartó stabilitását. Ez arra enged következtetni, hogy a perbeli esetben megállapított fékrendszerhiba nem a fékhatás teljes hiányát eredményezi, hanem a fékerő ingadozást, ugyanakkor a rendelkezésre álló tachográf szerint a balesetet megelőző haladási sebessége a járműszerelvénynek 60 km/óra volt ami szintén azon megállapítást támasztja alá, hogy a járművezető részéről fékezésre irányuló kísérlet egyáltalán nem volt. A rendelkezésre álló peradatok szerint - 100 %-os sebesség túllépés, féknyomok hiánya - alperes a mentesülését bizonyította. A szabálysértési iratok között elfekvő fényképfelvételek alapján egyértelműen megállapítható, hogy a 30 km/órás sebességkorlátozó tábla a nem vitásan éles útkanyarulat előtt, mely egyébként jól belátható, jól észlelhető helyen és megfelelő távolságra került kihelyezésre. Amennyiben a felperesi gépjármű vezetője a sebességkorlátozó jelzőtáblát nem észlelte, ez tovább erősíti azt, hogy magatartása súlyosan gondatlannak minősül. Osztotta az elsőfokú bíróság álláspontját, miszerint a perbeli baleset a felperesi gépjárművezető súlyosan gondatlan magatartásának a következménye, amely arra vezethető vissza, hogy a perbeli útkanyarulatba, ahol 30 km/órás sebességkorlátozó tábla került kihelyezésre, közel 100 %-os sebességtúllépéssel, körülbelül 60 km/órás sebességgel hajtott be. Helyesen utalt arra az elsőfokú bíróság, hogy súlyosan gondatlan magatartásnak az a magatartás minősíthető, amely már a szándékosság határát közelíti, s a perbeli esetben erről van szó.

A felperes felülvizsgálati kérelmében kérte a jogerős ítélet hatályon kívül helyezését az elsőfokú ítéletre is kiterjedően és a keresetének helyt adásával kötelezni az alperest a kereset szerint. Amennyiben az ehhez szükséges tények nem állnak rendelkezésre, úgy az elsőfokú bíróság új eljárásra és új határozat hozatalára utasítását kérte. Álláspontja szerint a jogerős ítélet a Ptk.536.§ (1) bekezdésébe és a Ptk.556.§ (1) bekezdés d) pontjába ütközik. A jelen esetben a szándékossággal határos súlyos gondatlanság esete nem áll fenn. Az igaz és nem vitatott, hogy jelentős sebességtúllépés történt az alkalmazott gépkocsivezető részéről, ami köznap értelemben sem tekinthető a gondatlanság enyhe formájának. Jelen esetben azonban biztosítási jogi értelemben súlyos gondatlanságról nincs szó, döntően amiatt, mert a gépkocsivezető a saját életét is szükségszerűen veszélyeztette, amiből az is következik, hogy a szándékosság, vagy a szándékossághoz közeli gondatlanság esete fel sem merül. Felperes ugyanakkor nem zárja ki, hogy egy gépjármű vezetője a saját életét is szándékosan veszélyeztetve a biztosító mentesülésre okot adó tényállást valósítson meg. A perbeli eset, ami a járművezetőnek

csak 8 napon belüli sérülést okozott és egy kanyarban kihelyezett sebességkorlátozó tábla figyelmen kívül hagyásában ölt testet, nem tekinthető a biztosító mentesülést eredményező esetnek, akkor sem, ha kétszeres sebességtúllépésben nyilvánult meg. Ezen az alapon a piros lámpán való áthaladás illetve pl. egy 5 km/órás sebességkorlátozás esetén a kétszeres sebességtúllépést eredményező 10 km/órás sebességgel haladás is kizárná a biztosító térítési kötelezettségét holott ez nincs így. A casco biztosítás töréskár kockázata jellegzetesen a figyelmetlenségből, a gondatlan vezetésből eredő károk megtérítésére irányul, ami veszélyes üzemi tevékenységnél sokkal gyakrabban fordul elő. A szabálysértési eljárásban a gépjárművezető felelősségét a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése miatt állapították meg, a járművezetéstől eltiltásra nem is került sor, mely a gondatlanság fokát minősíti. Maga az alperes sem szerepeltetett az egyébként e körben semmisnek minősített szerződési feltételeiben egy olyan közlekedési szabályszegési tényállást sem, ami a gépjármű üzemeltetése, vezetése során potenciálisan tanúsítható közúti magatartásra vonatkozna, azaz a közlekedési, vezetéstechnikai hibákkal kapcsolatos szabályszegéseket maga sem tekintette a mentesülésre okot adó különös gondatlanságnak. A perbeli tényállás mellett kizárólag a sebességtúllépés, a kanyarba a korábbi sebesség lecsökkentése nélküli 60 km/órás behaladás folytán jöhetne elvileg szóba a biztosító mentesülése súlyos gondatlanság címén. A felperes álláspontja szerint az eljáró bíróságok a felperes terhére olyan kitágítóan értelmezték a mentesülés lehetőségét az alperes javára, hogy abba a 30 km/órás sebességkorlátozó tábla előírásainak figyelmen kívül hagyását is beleértették. Egy 30 km/órás egy útkanyarulatra kihelyezett sebességkorlátozó tábla figyelmen kívül hagyása azonban nem csak tudatos szabályszegés következménye lehet. Az történhet akár egy átmeneti figyelemkihagyás, a közúti környezet felmérésének hibája, téves megítélése következményeként is. A bizonyított tény mindössze az, hogy a felperesi járművezető figyelmen kívül hagyta a sebességkorlátozó táblát és 60 km/órával közlekedett ott, ahol 30 km/óra volt a megengedett sebesség. Ennyi ténymegállapítás felperesi álláspont szerint nem elegendő a biztosító mentesülését eredményező biztosított súlyos gondatlanság megállapításához.

Az alperes a felülvizsgálati ellenkérelmében a jogerős ítélet hatályában fenntartását kérte. Álláspontja szerint a felperes felülvizsgálati kérelmében foglalt tényállításokat az első- és másodfokú bíróság értékelte, megvizsgálta és mérlegelve a bizonyítékokat, hozták meg a döntésüket. Kiemelte, hogy a súlyos gondatlanság vizsgálatánál nem a büntetőjogi rendelkezésekből kell kiindulni, hanem az eset összes körülményét értékelve kell állást foglalni abban, hogy valakinek az eljárása súlyos vagy egyéb gondatlanságból való minősítésre ad-e alapot. A súlyos gondatlanság polgárjogi értelmezés tekintetében akkor áll fenn, ha a gondosságnak olyan feltűnő elhanyagolása állapítható meg, amely már

közel áll a szándékossághoz. A perbeli esetben a sebesség jelentős csökkentésének elmulasztása súlyos gondatlanságnak minősül.

A felülvizsgálati kérelem alapos.

A Pp. 270. §-ának (2) bekezdése alapján a Kúria azt vizsgálta, hogy a jogerős ítélet a felülvizsgálati kérelemben megjelölt okokból (Pp.275.§ (2) bekezdése) jogszabálysértő-e. Az elbírálandó kérdés a nem vitatott tényállás alapján az volt, hogy az alperes biztosító mentesülésének a Ptk.556.§ (1) bekezdésében meghatározott feltétele - a kár súlyosan gondatlanul okozása - fennáll-e vagy sem.

A súlyosan gondatlan magatartás fogalmát a törvény (Ptk.) nem határozza meg. A jogerős ítélet helyesen minősítette jogszabályba ütközőnek az alperes biztosító e körben meghatározott különös szerződési feltételeit. A bíróságnak esetenként az ügy összes körülményeit mérlegelve kell a magatartás ilyenné minősíthetőségét elbírálnia.

A büntető anyagi jog a gondatlanság két kategóriáját ismeri és definiálja. Tudatos a gondatlanság, ha az elkövető tudata átfogja a cselekményének összes tárgyi ismervét, előre látja a magatartásával elindított okozati folyamat lehetséges alakulását, így a magatartása lehetséges következményét (értelmi oldal), de könnyelműen bízik e következmény (eredmény) elmaradásában. Hanyag gondatlanságról akkor van szó, ha azért nem látja előre magatartása következményeit, mert a tőle elvárható körültekintést elmulasztja. A tudatos gondatlanság jellemzője az, hogy az elkövető ugyan az eredmény lehetőségével számol, de kellő alap nélkül bizakodik a bekövetkezésének az elmaradásában, azt nem veszi komolyan, vagy ugyan komolyan veszi, de a cselekmény végrehajtása során valamilyen általa választott módon el akarja azt kerülni, viszont magatartása mégis előidézi a sérelmes eredményt.

A Ptk.556.§ (1) bekezdésében foglaltak alkalmazása során súlyosan gondatlan az a magatartás lehet, amelynél a gondosságnak az elhanyagolása olyan feltűnő mértékű, hogy súrolja a szándékosság, az eredmény kívánásának határát. A büntető anyagi jog a szándékosságnak szintén két kategóriáját különbözteti meg, az egyenes szándékot, amikor a magatartás következményeit kívánja az elkövető, illetőleg az eshetőleges szándékot, amikor az elkövető a magatartása következményeibe belenyugszik. A súlyos gondatlanság polgári jogi értelemben tehát inkább a büntetőjogi értelemben vett egyenes vagy eshetőleges szándékhoz áll közelebb, amikor a károkozást eredményező magatartást kifejtő személy tudattartalmában a cselekménye következményeinek előrelátása mellett a következményekbe való belenyugvás vagy szélsőséges esetben már azok kívánása van jelen azzal, hogy a szándékosságot nem érheti el, hiszen akkor már a mentesülés alapja a szándékosság lenne.

A Kúria álláspontja szerint a perbeli esetben a figyelmetlenség, a rossz helyzetfelismerés és vezetéstechnikai hiba volt az, ami a gépjárművezető magatartását meghatározta. A gépjárművezetőnek még a belenyugvás szintjét határolóan sem terjedhetett ki arra a tudata, hogy a lesodródással a járműszerelvény felborulásával számoljon, nemhogy még a kívánás határát is elérje. A tudata legfeljebb arra terjedhetett ki, hogy a sebességkorlátozásra vonatkozó KRESZ szabályt ugyan megszegte és nem is fékezett, amiből az következik, hogy az adott sebességgel bevehetőnek gondolta az adott kanyart. A manővert pedig nyilvánvalóan kisodródás és a járműszerelvény felborulása nélkül kívánta végrehajtani, amiből az következik, hogy ezekkel a következményekkel semmilyen mértékben nem számolt, tudattartalma e lehetséges következményekbe való belenyugvás határát, még kevésbé azok kívánása határát nem érthette el.

A biztosító mentesülésének a Ptk.556.§ (1) bekezdésében foglalt szabályát a jogalkotó rendszertanilag a vagyont biztosítások szabályai között helyezte el, amiből következik, hogy e szabály valamennyi vagyont biztosítás esetében alkalmazandó. A vagyont biztosítási szerződések tipikus kockázatai közül egy a gépjárművek töréskárai (casco) kockázata. A Kúria álláspontja szerint az ilyen típusú kockázatra vonatkozó biztosítás esetében a biztosító mentesülését eredményező szándékos vagy súlyosan gondatlan károkozás megítélése szempontjából jelentősége van annak, hogy a casco biztosításokat a vagyontárgy megóvásában érdekeltek jellemzően - önrész meghatározása mellett - azért kötik meg, hogy adott esetben a saját hibájukból bekövetkezett balesetektől eredő saját vagyontárgyukban keletkezett töréskárok esetén a biztosító a kárt térítse meg. A saját hiba pedig - ha nem álló járműben keletkezik a kár - jellemzően a gépjármű vezetése során elkövetett hiba, ami különböző súlyosságú közlekedési szabályszegésekben is megnyilvánulhat. A közlekedési szabályszegés súlya a biztosító mentesülését eredményező szándékosság vagy súlyos gondatlanság megítélése szempontjából nyilvánvalóan döntő jelentőségű is lehet, de a közlekedési szabályszegés súlyát minden esetben az összes körülményt figyelembe véve kell értékelni. Ennek hiányában önmagában a közlekedési szabályszegés ténye indokolatlanul széles körben eredményezhetné a biztosító mentesülését.

A perbeli esetben a Kúria az első- és másodfokú bíróságtól eltérő következtetésre jutott, alaposnak találva a felperes felülvizsgálati érvelését, megállapította, hogy az alperes biztosító mentesülését eredményező súlyosan gondatlan károkozás nem áll fenn.

A fentiekre tekintettel a Kúria a jogerős ítéletet a Pp. 275. §-ának (4) bekezdése alapján az elsőfokú ítéletre is kiterjedően hatályon kívül helyezte és közbenső ítéletben (Pp.213.§ (3)

bekezdés) az alperes biztosítási szolgáltatási kötelezettségét megállapította. A felek felülvizsgálati költségét és a le nem rótt felülvizsgálati eljárási illeték összegét megállapította, annak viseléséről azösszepszerűség tárgyában hozott döntéssel egyidejűleg az elsőfokú bíróságnak kell döntenie.

Budapest, 2014. március 12.

Dr. Molnár Ambrus s.k. a tanács elnöke, Dr. Demény Attila s.k.
előadó bíró, Dr. Szűcs József s.k. bíró

A kiadmány hitelél:

tisztviselő