

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN !

A Fővárosi Ítéltábla a Schreckné dr. Juhász Judit jogtanácsos (címe) által képviselt felperes neve (címe) felperesnek, a dr. Hatházi Éva ügyvéd (címe) által képviselt alperes neve (címe) alperes ellen, kártérítés megfizetése iránt indított perében, a Fővárosi Bíróság 2008. február 5. napján meghozott, 5.P.22.662/2006/12. számú ítélete ellen, a felperes részéről 13. sorszám alatt előterjesztett fellebbezés folytán, meghozta a következő

í t é l e t e t :

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi a felperest, hogy fizessen meg az alperesnek 15 napon belül 200.000 (kettőszázezer) forint másodfokú perköltséget.

Megállapítja, hogy a le nem rótt 720.000 (hétszázhuszezer) forint fellebbezési eljárási illeték az államot terheli.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

Az alperes 2003. január 11. napján, este 23 óra körüli időben, a 'S' és 'P' közötti ... számú úton közlekedett 'P' irányába a ... forgalmi rendszámú 'A' típusú személygépkocsijával. A ... forgalmi rendszámú, 'B' típusú személygépkocsi ugyanebben az időben, műszaki okból az alperesi haladási sávjában vesztegelt. A jármű vezetője I.J., valamint annak utasa Sz.Zs. a gépkocsi mögött állt és a motor működésképtelenné válásának okát keresték. Az alperes a számára ilyen módon forgalmi akadályként jelentkező kivilágítatlan járművet csupán féktávolságon belül észlelte és a mögötte álló I.J.-ot, valamint Sz.Zs.-ot a gépkocsijával elütötte, akik emiatt súlyos sérüléseket szenvedtek. Az alperes gépjárművének kötelező felelősségbiztosítása hiánya miatt a sérültek kárát a felperes térítette meg, aki a

károsultaknak a balesetben való közrehatása miatt 60-40 %-os kármegosztást alkalmazott.

A felperes keresetében a kárrendezés során teljesített kifizetései és költségei címén 12.002.988 forint, valamint annak 2006. április 7-től járó kamatai megfizetése iránt támasztott igényt az alperessel, mint a károkozó gépjármű felelősségbiztosítással nem rendelkező üzembentartójával szemben. Követelését a gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló, a baleset idején hatályos 171/2000. (X. 13.) Kormányrendelet 10. § (7) bekezdésére alapította.

Az elsőfokú bíróság ítéletével a keresetet elutasította. A döntését a következőkkel indokolta:

A károsultak gépkocsija is a veszélyesség állapotában volt annak ellenére is, hogy a baleset bekövetkezésekor a motorja nem járt. A következetes bírói gyakorlat szerint a gépjármű veszélyes jellege ugyanis nem szűnik meg annak folytán, hogy a forgalomban résztvevő járművet valamilyen közbejövő okból - de a továbbhaladás szándékával - rövidebb időre megállítják. Ha a gépjármű meghibásodik és ezért leáll, mindaddig nem szűnik meg a veszélyes üzemi jellege, amíg az út szélére vagy a forgalomtól félreeső más helyre nem állítják. Mindezt a balesetből eredő károkért való felelősség elbírálása során a Ptk. 346. § (1) bekezdésének és nem a Ptk. 345. § (1) bekezdésének rendelkezéseit kellett alkalmazni. Az alperes ellen indult büntetőeljárásban beszerzett közlekedési szakértői vélemény, a tanúvallomásokról készült jegyzőkönyvek, a rendőrség nyomozást megszüntető határozata és az ellene benyújtott panaszt elutasító ügyészi határozat alapján aggálytalanul megállapítható volt, hogy az alperes közlekedési szabályt nem sértett, a balesetben vétlen volt. A csúszós úton tompított fényszóróval, a megengedett 90 km/óra sebesség helyett 50-60 km/óra sebességgel haladt. A forgalmi sávjában álló gépkocsit féktávolságon belül észlelte, az ütközést ezért fékezéssel elhárítani nem tudta; a szembejövő gépkocsi megakadályozta azt is, hogy az ütközést kikerüléssel hárítsa el.

A balesettel érintett másik járművet vezető I.J. károsult azonban megsértette a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-VM együttes rendelet (KRESZ) 56. § (5) bekezdésébe foglalt szabályt, amely kimondja, hogy az elromolt járművet - lehetőség szerint - az úttesten kívül vagy olyan helyen kell elhelyezni, ahol a várakozás nem tilos. A járművet éjszaka és korlátozott látási viszonyok között - az álló járművek világítására vonatkozó szabályok szerint - ki kell világítani. Ha a vezető ezeknek a rendelkezéseknek eleget tenni nem tud (a jármű mozgásképtelen, a világítóberendezése romlott el), mindent el kell követnie a közlekedés biztonságának megóvása érdekében.

A károsult jármű a forgalmi sávban állt, a büntetőeljárás adatai szerint kivilágítva nem volt, az elakadásjelző háromszöget nem helyezték ki. Mindebből következően a balesetért nem az alperes, hanem magukat a károsultakat terheli teljes mértékben a felelősség. A felperes megtérítési igénye mindezt nem volt megalapozott.

A felperes fellebbezésében az első fokú ítélet megváltoztatását és az alperes keresetnek megfelelő marasztalását kérte. Azzal érvelt, hogy a kártérítési felelősség

elbírálásánál nem a veszélyes üzemek egymás közötti viszonyában irányadó Ptk. 346. §-ának rendelkezései alkalmazandók, hanem a fokozottan veszélyes tevékenységgel okozott károkért az üzembentartó tárgyi, vétkessége tekintet nélküli felelősségét előíró Ptk. 345. § (1) bekezdésének szabályai. A perbeli esetben a károsultak a gépkocsiból már kiszálltak és a gépkocsijuk mögött álltak, amikor az alperes gépkocsijával elütötte őket. Mivel a károsultak az ütközéskor nem ültek a gépkocsiban, a Ptk. 346. § (1) bekezdésének alkalmazása nem jöhet szóba. Az alperes kártérítési felelőssége a Ptk. 345. § (2) bekezdése alapján fennáll a károsult önhiba arányának megfelelő kártérítési összeg erejéig.

Az alperes fellebbezési ellenkérelme az első fokú ítélet helybenhagyására irányult.

A Fővárosi Ítéltábla megállapította, hogy a fellebbezés nem alapos.

Az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg és helytálló jogi álláspontot is foglalt el.

A Ptk. 345. § (1) bekezdése értelmében aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni, mely alól csak akkor mentesülhet, ha bizonyítja, miszerint a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

A Ptk. 346. § (1) bekezdése szerint, ha a kárt több személy fokozott veszéllyel járó tevékenységgel közösen okozta, egymásközi viszonyukban a felelősség általános szabályait kell alkalmazni.

A törvény idézett rendelkezéseire figyelemmel, a kereset teljesítési lehetőségeinek vizsgálata során először abban a kérdésben kellett állást foglalni, hogy a fent leírt baleset résztvevői közül csak az alperes 'A' gépkocsiját kell-e veszélyes üzemnek tekinteni, vagy annak minősül az úton műszaki okból vesztelő 'B' gépjármű is. Az előbbi esetben ugyanis az alperes felelőssége - a kimentéstől függően - a Ptk. 345. § (1) bekezdése alapján állapítható meg, míg az utóbbi esetben az egymással találkozó veszélyes üzemek egymás közti viszonylatában a felelősség általános szabályait, azon belül a Ptk. 339. § (1) bekezdését kell alkalmazni. Ehhez pedig a felperesnek a Ptk. 339. § (1) bekezdésében írt feltételek fennállását - köztük az alperes felróható magatartását is - bizonyítania kell.

Ennek elbírálása során abból kellett kiindulni, hogy a törvény a veszélyes üzem fogalmát nem határozza meg és eseteit sem sorolja fel. Ezért a jogi minősítés során az adott tevékenység egész folyamatára figyelemmel kell lenni és az eset összes körülményeit a mérlegelés körébe kell vonni. A bírói gyakorlat szerint a gépjármű veszélyes üzemi jellege nem szűnik meg önmagában annak folytán, hogy azt valamilyen okból, rövid időre leállították. Különösen irányadó ez akkor, ha a jármű a közúti forgalomban való részvétel során, valamely közbejött ok miatt, de a továbbhaladás szándékával, rövid időre állt meg. Emellett az ítélkezési gyakorlat a veszélyes üzem fogalmát nem szűkíti le a fokozott veszéllyel járó tevékenység

eszközére. A közúton tartózkodó gépjármű esetén ebbe a körbe mind a személygépkocsi, mind az általa igénybe vett közút, mind pedig az adott időpontban fennálló közlekedési helyzet beletartozik. A perbeli esetben az állapítható meg, hogy a 'B' gépkocsi éjszakai sötétségben, lakott területen kívül, műszaki okból vesztegetelt a közút egyik forgalmi sávjában, amelyet egyébként nagyrészt el is foglalt. Ebből következően minden vele egy irányban haladó gépjárművet manőverezésre kényszerített, miközben valamennyi számára a féktávolságon belül észlelhető objektumként jelentkezett. A szemben jövőknak pedig először azonosítaniuk kellett a másik sávban elhelyezkedő kivilágítatlan objektumot, majd szükség szerint lassítani az azt kikerülő járművek miatt. A Fővárosi Ítéltábla álláspontja szerint a fent leírt szempontoknak és a most kiemelt tényeknek a Pp. 206. § (1) bekezdése alapján történő mérlegelésével aggálytalanul megállapítható, hogy az éjszakai sötétségben, az országút egyik sávjában, műszaki ok miatt álló személygépkocsi a perbeli esetben veszélyes üzemnek minősült.

Ebből következően az alperes kártérítési felelősségét a Ptk. 339. § (1) bekezdésében írt általános szabályok szerint kellett vizsgálni. A nyomozati eljárás adatai alapján helyesen jutott az elsőfokú bíróság arra a jogi következtetésre, hogy az alperes terhére közlekedési szabályszegés nem volt kimutatható, a balesetet elhárítani nem tudta, és a baleset kizárólag a másik gépjármű vezetőjének felróható magatartásával áll okozati összefüggésben. Ebből okszerűen jutott arra a következtetésre, miszerint a felperes megtérítési igénye nem volt megalapozott.

Az ítéltábla a kifejtettekre tekintettel, az első fokú ítéletet a Pp. 253. § (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

A sikertelenül fellebbező felperes a Pp. 239. §-a szerint alkalmazandó Pp. 78. § (1) bekezdése alapján köteles az alperes fellebbezési perköltségét is megtéríteni.

A felperes személyes illetékmentessége folytán le nem rótt eljárási illetéket az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 5. § (1) bekezdés d) pontja értelmében az állam viseli.

Budapest, 2008. szeptember 19.

. Molnár Ambrus s. k. a tanács elnöke, Dr. Szücs József s. k. előadó bíró, Dr. Németh László s. k. bíró