

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága a dr.Mizik Andrea ügyvéd által képviselt felperesnek a dr.Kecskésné dr.Horváth Erika ügyvéd által képviselt alperes ellen kártérítés megfizetése iránt a Fővárosi Bíróságnál 6.P.25.349/2006. szám alatt megindított és másodfokon a Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.111/2009/4. számú ítéletével befejezett perében a jogerős ítélet ellen a felperes részéről 39. sorszám alatt benyújtott felülvizsgálati kérelem folytán a 2010. évi május hó 19. napján megtartott tárgyalás alapján meghozta a következő

i t é l e t e t :

A Legfelsőbb Bíróság a jogerős ítéletet hatályon kívül helyezi és az elsőfokú bíróság 6.P.25.349/2006/31. számú közbenső ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi az alperest, hogy 15 nap alatt fizessen meg a felperesnek 50.000 (ötvenezer) forint együttes másodfokú és felülvizsgálati eljárási költséget.

I n d o k o l á s

A felperes 2005. március 18-án motorkerékpárral közlekedve balesetet szenvedett, amikor B-en a M. úton a T. út felől a K. út irányába haladt és összeütközött az alperes biztosítottja által üzemben tartott és S.E. által vezetett tehergépkocsival. S.E. ellen büntetőeljárás indult, de a büntetőbíróság jogerős ítéletével felmentette az ellene közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt emelt vád alól.

A felperes a keresetében vagyoni és nem vagyoni kárai megtérítésére kérte az alperes, mint a balesetet okozó tehergépkocsi kötelező felelősségbiztosítójának a kötelezését.

Az alperes a kereset elutasítását kérte. Álláspontja szerint a felperes egy tisztázatlan forgalmi helyzet ellenére előzésbe kezdett, ezért a baleset bekövetkezéséért ő a felelős.

Az elsőfokú bíróság közbenső ítéletével megállapította az alperes teljes kártérítési felelősségét a felperes balesetével kapcsolatos káraiért. Az alperes biztosítottjának kártérítési felelősségét a Ptk. 345. §-a alapján vizsgálta és megállapította, hogy a baleset bekövetkezéséért a teherautó vezetője a felelős, mert ha megadja az elsőbbséget a szabályosan közlekedő, szabályosan előző

motorkerékpárnak, akkor a baleset elkerülhető lett volna. Az adott úttest ugyanis a forgalmi sáv mérete, a sávon belüli útburkolati jelzés és a több száz méter távolság hiánya miatt párhuzamos közlekedésre nem volt alkalmas, annak ellenére, hogy ténylegesen két kocsisor haladt egymás mellett. A párhuzamos közlekedésre alkalmatlan úttest miatt a motorkerékpár részére előzési tilalom nem volt, záróvonal nem volt felfestve, és előzési tilalmat jelző tábla sem volt kihelyezve. A felperes által vezetett motorkerékpár előzése idején a teherautó keresztben állt a felperes által megelőzni szándékozott, a sávban álló autók előtt, így neki kellett volna elsőbbséget biztosítania a balra nagy ívben való kifordulására tekintettel a szabályos előzésben levő motorkerékpár részére. Az a körülmény, hogy a két sávban álló gépkocsik erről az elsőbbségről a maguk részéről lemondtak, nem jelenti azt, hogy a felperes lemondását is vélelmeznie kellett.

A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét megváltoztatta és ítéletével elutasította a keresetet. Indokolásában kifejtette, hogy az alperes biztosítottjának kártérítési felelőssége nem a Ptk. 345. §-ának (1) bekezdése, hanem a 346. §-ának (1) és 339. §-ának (1) bekezdése alapján vizsgálendő, mert a motorkerékpár is veszélyes üzem. A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 36. §-ának (1) bekezdését értelmezve a másodfokú bíróság megállapította, hogy az nem tartalmaz előírást arra, hogy útburkolati jel hiányában milyen széles úttest alkalmas a párhuzamos közlekedésre, és azt sem írja elő, hogy ilyen esetben a párhuzamos közlekedés lehetőségének milyen hosszú útszakaszon kell fennállnia. Azon az úton, ahol a baleset történt, ténylegesen párhuzamos közlekedés folyt és a felperesnek ehhez a közlekedési helyzethez kellett alkalmazkodnia. A KRESZ 36. §-a (6) bekezdésének a) pontja szerint párhuzamos közlekedés esetén az úttest felezővonalának átlépése tilos. Emellett a KRESZ 34. §-a (1) bekezdésének e) pontja akként rendelkezik, hogy előzni csak akkor szabad, ha a vezető az előzés befejezése után a járművével a megelőzött jármű elé, annak zavarása nélkül vissza tud térni. A felperes úgy kezdte meg az előtte és egymás mellett, egymással párhuzamosan haladó, illetőleg éppen álló helyzetű járműoszlopok előzését, hogy ennek során a KRESZ 36. §-a (6) bekezdésének a) pontjában foglalt tiltó rendelkezés ellenére az úttest felezővonalát átlépte, illetőleg a KRESZ 34. §-a (1) bekezdésének e) pontjában foglaltak ellenére sem győződött meg arról, hogy az előzést be tudja-e fejezni és vissza tud-e térni a megelőzött járművek elé. Az alperes biztosítottjának gépkocsivezetője alappal bízhatott abban, hogy ha a párhuzamosan közlekedő járművek vezetői lemondtak az elsőbbségükről, akkor a velük azonos irányból érkező járművek vezetői a forgalmi helyzetnek megfelelő magatartást fognak tanúsítani és az előzési tilalom ellenére nem kezdenek előzésbe. A felperes nem csak a párhuzamos közlekedésre és az előzésre

vonatkozó szabályokat sértette meg, de a magatartása nem felelt meg a KRESZ 3. §-a (1) bekezdésének c) pontjában foglalt általános baleset megelőzési szabálynak sem.

A jogerős ítélet hatályon kívül helyezése és az elsőfokú bíróság közbenső ítéletének a helybenhagyása iránt a felperes nyújtott be felülvizsgálati kérelmet. Álláspontja szerint a bíróság jogerős ítéletében kirívóan okszerűtlenül mérlegelte a rendelkezésre álló bizonyítékokat - különös tekintettel a F.K. Zrt. nyilvántartásában, és a rendőrségi helyszínrajzban foglaltakat -, mert azokból nem állapítható meg, hogy az adott perbeli útszakasz a baleset időpontjában párhuzamos közlekedésre alkalmas lett volna. Az a tény, hogy két kocsisor alakult ki, nem elegendő a párhuzamos közlekedésre való alkalmasság megállapításához. A jogerős ítélet sérti a Pp. 206. §-ának (1) bekezdésében foglaltakat, de a Pp. 221. §-ának (1) bekezdése szerinti indokolási kötelezettséget is, mert a jogerős ítélet ezeket a bizonyítékokat meg sem említette.

Az alperes biztosítottjának kártérítő felelőssége a felperes szerint is a Ptk. 346. §-ának (1) és 339. §-ának (1) bekezdése alapján vizsgálándó, de a kártérítési felelősség alól nem mentette ki magát, így az alperes helytállásra köteles.

Az adott útszakasz a párhuzamos közlekedésre nem volt alkalmas, így a KRESZ 36. §-a (6) bekezdésének a) pontjában foglaltakat nem sérthette meg. A másodfokú bíróságnak az az álláspontja, amely szerint ha a perbeli forgalmi sávban két kocsisor alakult ki, akkor az párhuzamos közlekedésre alkalmas, jogszabálysértő, mert figyelmen kívül hagyja az okirati bizonyítékokat és az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet előírásait és az útburkolati jelek tervezési és létesítési előírásairól szóló 11/2001. (III.13.) KöViM rendeletben foglaltakat. A baleset helyszínén ugyanis a forgalmi sávok meg voltak jelölve, terelővonal választotta el egymástól a szembejövő forgalmi sávokat, és 4,7 méter volt egy-egy forgalmi sáv szélessége. Ha az párhuzamos közlekedésre alkalmas lett volna, akkor legalább 5,5 méter szélességűnek kellett volna lennie. A számára előzési tilalom nem volt, KRESZ szabályt nem sértett, az alperes biztosítottját terhelte azonban a KRESZ 24. §-a szerint az elsőbbségadási kötelezettség, amelynek nem tett eleget, és ezzel a baleset okozójává vált.

Az alperes felülvizsgálati ellenkérelmében a jogerős ítélet hatályában való fenntartását kérte. Álláspontja szerint a büntetőiratok között levő helyszínrajz és a nyomozóhatóság 2005. április 21-én készített helyszíni jelentése alapján megállapítható, hogy a teljes útszakasz szélessége 9 méter, párhuzamos közlekedésre alkalmas, és ott ténylegesen párhuzamos közlekedés folyt. A felperes a felezővonalat nem léphette volna át, az előzésével megsértette a KRESZ 36. §-a (6) bekezdésének a) pontjában

foglaltakat. A büntetőügyben készített szakértői vélemény is a felperes közlekedési szabályszegését állapította meg.

A Pp. 270. §-ának (2) bekezdése alapján a Legfelsőbb Bíróság azt vizsgálta, hogy a jogerős ítélet a felülvizsgálati kérelemben megjelölt okokból jogszabálysértő-e.

A felülvizsgálati kérelem alapos.

Azt helyesen állapította meg a másodfokú bíróság, hogy az alperes biztosítottjának kártérítési felelőssége a Ptk. 346. §-ának (1) és 339. §-ának (1) bekezdése alapján vizsgálándó, de tévedett, amikor a bizonyítékok értékelése alapján arra a következtetésre jutott, hogy a baleset okozója a felperes volt, és így a kárának megtérítésére az alperes, illetőleg a helyette helytálló biztosítója nem kötelezhető.

A Pp. 4. §-ának (1) bekezdéséből következően a polgári perben eljáró bíróságot a határozatának meghozatalában nem köti a büntetőbíróság döntése, illetőleg az abban megállapított tényállás. Az adott jogvita eldöntése szempontjából annak volt jelentősége, hogy a perbeli útszakasz párhuzamos közlekedésre kijelölt, vagy annak hiányában arra alkalmas volt-e.

A perben nem volt vitás, hogy az az út, illetőleg útszakasz, ahol a balesetben résztvevő járművek közlekedtek, és ahol a baleset bekövetkezett, útburkolati jelzésekkel és táblákkal párhuzamos közlekedésre nem volt kijelölve. A felperes haladási iránya szerinti forgalmi sávon belül további útburkolati jelzések nem voltak, ez a forgalmi sáv a szembejövő forgalmi sávtól terelővonallal volt elválasztva. A KRESZ 36. §-ának (1) bekezdése valóban nem tartalmaz előírást arra, hogy párhuzamos közlekedésre útburkolati jel hiányában milyen széles úttest alkalmas, és hogy ilyen esetben a párhuzamos közlekedés lehetőségének milyen hosszú útszakaszon kell fennállnia, mert az eleve a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttestről szól, és azt írja elő, hogy az olyan úttesten, amelyen az azonos irányú forgalom számára két vagy több forgalmi sáv van, azon milyen szabályok szerint kell közlekedni (előzés, balra kanyarodás, megfordulás). A párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest fogalmát nem adja meg, az az erre irányadó szabályok alapján, jelzésekkel és táblákkal kijelölt úttest lehet, tehát tévesen következtetett a másodfokú bíróság a jogerős ítéletében arra, hogy pusztán a tényleges helyzet alapján az adott úttest párhuzamos közlekedésre alkalmas volt, ott az arra irányadó szabályok szerint kellett közlekedni és a felperes a KRESZ 36. §-a (6) bekezdésének a) pontja szerint az úttest felezővonalát előzés céljából nem léphette volna át. Az adott úttesten nem felezővonal, hanem a szembejövő forgalmi sávtól elválasztó terelővonal volt, de téves a jogerős ítéletnek a KRESZ 34. §-a (1) bekezdésének e) pontjára, mint a felperesnek ezt az előzésre vonatkozó közlekedési szabályt sértő magatartására történt

hivatkozása is. Ha ugyanis eleve tilos az előzés, akkor a visszatérés követelménye nem jöhet szóba, és ezek az előzési szabályok a párhuzamos közlekedésre nem is irányadók. Az előzés befejezése utáni visszatérés követelménye pedig már az azt követő helyzetre szól, de erre peradat sem áll rendelkezésre.

A rendelkezésre álló bizonyítékok - közöttük a F.K. Zrt. iratai, valamint a rendőrségi helyszínrajz - alapján megállapítható, hogy az adott útszakasz párhuzamos közlekedésre nem volt kijelölve, de nem is volt alkalmas azonos irányban párhuzamos közlekedésre. A KM rendelet mellékletének 1.7. pontjából következően párhuzamos közlekedésre az út csak akkor jelölhető ki, ha az úttesten legalább kettő vagy ennél több forgalmi sáv szélességű hely áll rendelkezésre a járművek folyamatos haladására. A KöViM rendelet 2.2. pontja pedig az útburkolati jellel jelölt forgalmi sávok megengedett legkisebb szélességét lakott területen legalább 2,75 méterben, lakott területen kívül legalább 3 méterben határozza meg. A 2.5. pontja szerint párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a forgalmi sávokat útburkolati jellel akkor szabad jelölni, ha az úton irányonként, vagy legalább az egyik irányban legalább két forgalmi sáv biztosítható a járművek folyamatos haladására. Az adott úton azonban ez nem valósulhatott meg.

A perbeli útszakasz teljes szélessége 9 méter volt, az érintett fele része az iratok szerint 4,7 méter, a szembejövő forgalmi sávtól terelővonallal elválasztva, a 4,7 méter széles sávon belül pedig további útburkolati jelzések nem voltak, ebből pedig az következik, hogy nem volt jogi értelemben párhuzamos közlekedés, hanem egy irányban egy vonalon osztott pályás közlekedés volt. A KRESZ 36. §-ában foglaltak ezért nem alkalmazhatók.

A felperes - tilalom hiányában - az előzést végrehajthatta, az előzése szabályos volt, és az ütközés azért következett be, mert az alperes biztosítottja nem adott elsőbbséget az előzésben levő felperesnek [KRESZ 24. § (1) bekezdés], és reá vonatkozik a 3. § (1) bekezdésének c) pontjában foglalt általános baleset megelőzési szabály. A felperes az elsőbbségéről nem mondott le a tehergépkocsi vezetője részére, a mások lemondása pedig reá nem hatott ki.

A perben irányadó tényállás lényegét az elsőfokú bíróság állapította meg helyesen, és abból okszerűen következtetett az alperes biztosítottjának kártérítési felelősségére azzal az eltéréssel, hogy az nem a Ptk. 345. §-ának (1) bekezdésén, hanem a 346. §-ának (1) bekezdésén alapul és a károkozásáért az alperes helytállásra köteles.

A kifejtettekre figyelemmel a Legfelsőbb Bíróság a jogerős ítéletet a Pp. 275. §-ának (4) bekezdése alapján hatályon kívül helyezte és az elsőfokú bíróság közbenső ítéletét a Pp. 253. §-ának (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

Az alperest a Pp. 270. §-ának (1) bekezdése szerint alkalmazott 78. §-ának (1) bekezdése alapján kötelezte a felperes együttesen

megállapított fellebbezési és felülvizsgálati eljárási költségének a megfizetésére.

Budapest, 2010. május 19.

Dr. Havasi Péter s.k. a tanács elnöke, Dr. Besenyeiné dr. Varga Katalin s.k. előadó bíró, Dr. Udvary Katalin s.k. bíró

A kiadmány hiteléül:

*bíróági tisztviselő
HM*