

VARIA

– KÖZLEMÉNY –

A GÉPJÁRMŰ VESZÉLYES ÜZEMI JELLEGÉNEK
MEGSZÚNÉSÉVEL ÖSSZEFÜGGÉSBEN KELETKEZETT
KÁROK MEGÍTÉLÉSE A BÍRÓI GYAKORLATBAN

BATA TÍMEA
bírószáki titkár

A gyakorlatban igen gyakran felmerülő kérdés, hogy az álló gépjármű vajon fokozott veszélyforrásnak tekinthető-e vagy sem. Ha a gépjármű a benne működő, neki erőt adó beépített erőgép folytán minősül veszélyes üzemnek, akkor azokban az esetekben, amikor ez az erőgép nem működik, nem veszti-e el a gépjármű veszélyes üzemi jellegét?

A Legfelsőbb Bíróság Elnökségi Tanácsának határozata erről a következőképpen szól: „A gépjármű veszélyes jellege nem szűnik meg annak folytán, hogy a forgalomban részt vevő járművet valamilyen közbejött okból – de a továbbhaladás szándékával – rövidebb időre megállítják.”¹

Ez az eset forog fenn akkor, ha a gépjármű piros lámpajelzésnél, vagy forgalmi akadály miatt álló helyzetben van. Akkor sem szűnik meg a gépjármű veszélyes üzemi jellege, ha meghibásodás folytán áll le, mindaddig, amíg az út szélére, vagy a forgalomtól távol eső más helyre nem szállítják. Eszerint nincs jelentősége annak, hogy az erőgép, azaz a motor leállt-e vagy sem. Erre vonatkozik a Legfelsőbb Bíróság következő okfejtése is: „A veszélyes üzem működési körét nem lehet pillanatnyi helyzet szerint megítélni, hanem a veszélyes tevékenység folytatását folyamatában egységesen kell értékelni.”²

A fenti esetek mindegyikében valamely közbejött okból leállott gépjárműről volt szó. Azonban az elterjedt bírói gyakorlat szerint a szándékosan, a továbbhaladás szándéka nélkül, még ha rövid időre is, de nem közbejött okból leállított parkoló gépjármű nem minősül veszélyes üzemnek.³

¹ PJD VI. 225. sz.

² PJD VIII. 150. sz.

³ GELLÉRT GYÖRGY: *A Polgári Törvénykönyv magyarázata*. Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1995. 910.

A gépjárművekkel kapcsolatos peres eljárások bőven szolgáltatnak alkalmat a fenti kérdések vizsgálatára a bírói gyakorlatban előforduló jogeseteken keresztül.

E publikáció írója a bíróságon titkárként eltöltött ideje alatt szerzett tapasztalatai alapján, a bíróságok által meghozott ítéleteket felhasználva igyekszik a két leggyakrabban előforduló esetkört feldolgozni, és áttekintést adni a gépjármű veszélyes üzemi jellegének megszűnésével összefüggésben előforduló kártérítési joggyakorlatról.

I. Az álló gépjármű ajtajának kinyitásával okozott károk

A gépjármű veszélyes üzemi jellegének határaival összefüggő kérdéseket felvető leggyakoribb baleseti szituáció az úttest szélén leállított gépjármű ajtajának kinyitásával a gépkocsi mellett elhaladó másik gépjárműben okozott kár.

A bíróságok gyakorlata az álló gépjármű ajtajának kinyitásával okozott károk megtérítése vonatkozásában nem egységes, rendkívül hasonló baleseti szituációk esetén is eltérő válaszokat adnak a jogkérdésre.

A biztosító társaságok közül jó néhányan azt az álláspontot képviselik, hogy az út mellett parkoló biztosított gépjármű veszélyes üzemi jellege a motor leállításával megszűnik, ezen felül az ajtó kinyitása semmilyen összefüggésben nem áll a gépjármű veszélyes üzemi jellegével, s így tekintettel arra, hogy a gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet a gépjármű üzemeltetésével okozott károk megtérítését írja elő, az álló gépjárművel okozott károkkal kapcsolatosan a biztosító elutasítja a hozzá benyújtott kárigényeket.

Szintén gyakori hivatkozási alap a biztosító társaságok részéről, hogy még amennyiben az álló gépjármű veszélyes üzemi jellege nem is szűnik meg, az ajtó kinyitása a gépjármű veszélyes üzemi jellegével nem áll összefüggésben.

Az alábbiakban néhány, a gyakorlatban előforduló, a biztosító társaságok ellen indított peres eljárás elemzésével igyekszem a fentieket szemléltetni.

Alperesi biztosított belterületen a piac közelében, egy büfékocsi mellett megállította autóját, hogy palacsintát egyen. A gépjárműből történő kiszállás közben az ajtót figyelmen kívül nyitotta ki, így a mellette elhaladó felperesi gépkocsiban kárt okozott. Felperes a káreseményt a károkozó biztosítójának bejelentette, a biztosító társaság azonban kárigényét elutasította.

A Felperes igényét bírósági úton kívánta érvényesíteni. Az elsőfokú eljárásban Felperes hivatkozott a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (Ptk.) 346. § (1) bekezdésre és a BH2005.54 számú eseti döntésre. Alperesi biztosító társaság hivatkozott a gépjármű üzemben tartójának a már idézett kötelező felelősségbiztosításáról szóló kormányrendelet 2. § (5) bekezdésére, amely szerint a gépjármű üzemeltetése során bekövetkezett, az üzemeltetéssel okozott károkat téríti meg, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alapján. A gépjármű parkoló helyzetével a jármű veszélyes üzemi jellege megszűnik, a gépjármű ilyen esetben veszélyes üzemnek nem tekinthető. Ebből következően a parkoló helyzet nem minősül a jármű üzemeltetésének. Utalt arra is, hogy a motor leállítása ebben az esetben nem releváns, mert amennyiben úgy is tekinti a bíróság, hogy a perbeli gépjármű veszélyes üzemi jellege nem szűnt meg, az ajtó kinyitása a veszélyes üzemi jelleggel nem áll összefüggésben, így az ilyen módon okozott károk megtérítése semmiképpen nem tartozik a biztosító helytállási kötelezettségének körébe.

Az elsőfokú bíróság ítéletében a keresetnek helyt adott és kötelezte az alperesi biztosítót az ajtó kinyitásával okozott károk megtérítésére. Az elsőfokú bíróság ítélete indokolásában kifejtette, hogy álláspontja szerint elsősorban azt kellett vizsgálnia az eset megítéléséhez, hogy a parkoló gépjármű veszélyes üzemi jellege megszűnt-e, vagy sem. Az elsőfokú bíróság leszögezte, hogy a Polgári Perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (Pp.) 206. §-a szerint a felek előadásai és a rendelkezésre álló dokumentumok, bizonyítékok összevetése alapján arra a meggyőződésre jutott, hogy alperesi biztosított csak rövid időre – csupán palacsintát akart vásárolni – nem kijelölt parkoló helyen, vészvillogó használata és az indítókulcs zárban hagyása mellett állította le a gépkocsit, továbbá mivel a baleset bekövetkeztekor a gépjárművet a vezető még el sem hagyta, fel sem merülhet a veszélyes üzemi jelleg megszűnésének kérdése.

Idézte az elsőfokú bíróság a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 41. § (7) bekezdését, amely szerint járművet őrizetlenül hagyni abban az esetben szabad, ha a vezető gondoskodott arról, hogy az önmagától el ne indulhasson és illetéktelen személy el ne indíthassa. Ebből következően a bíróság álláspontja az volt, hogy a gépjármű veszélyes üzemi jellege mindaddig nem szűnik meg, amíg a vezető azt szabályos rögzítést és lezárást követően el nem hagyja.

Hivatkozott ezen felül a bíróság a KRESZ 40. § (7) bekezdésére is, mely szerint a vezető a jármű ajtaját csak akkor nyithatja ki, ha ezzel a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, továbbá utalt a villogó narancssárga fényjelzést adó elakadást jelző lámpa használatának szabályaira vonatkozó KRESZ 56. § (7) bekezdésére is.

Az ítélettel szemben az alperesi biztosító társaság fellebbezést nyújtott be a másodfokú bírósághoz, fellebbezésében az elsőfokú eljárásban kifejtettekkel megegyező érvelést előadva. A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta és a keresetet elutasította. Hivatkozott a másodfokú bíróság ítéletében arra, hogy álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a szükséges mértékig az eset körülményeit feltárta, ám levont jogi következtetése téves.

Utalt arra a másodfokú bíróság, hogy álláspontja szerint egységes a bírói gyakorlat abban a kérdésben, hogy a valamilyen közbejött okból a továbbhaladás szándékával leállított gépjármű veszélyes üzemi jellege nem szűnik meg, valamint szintén egységes a bírói gyakorlat abban a kérdésben is, hogy a veszélyes üzemi működési körét nem a pillanatnyi helyzet szerint kell megítélni, hanem a veszélyes tevékenység folytatása folyamatában értékelendő. Kiemelte azonban a másodfokú bíróság, hogy a perbeli esetben nem arról van szó, hogy az alperesi biztosított gépjárművét valamilyen közbejött okból a továbbhaladás szándékával állították meg. Egyértelmű, hogy az alperesi biztosított a gépjárművet leállította, megkezdte annak elhagyását, ám ezt figyelmen kívül tette, ily módon következett be a perbeli baleset. A kár tehát nem a gépjármű üzemeltetésének közvetlen következménye volt, és nem a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatásából eredt. A jármű veszélyes üzemi jellege a másodfokú bíróság szerint megszűnt, ennek okán az alperesi biztosító társaságot a bekövetkezett kárért helytállási kötelezettség nem terheli.

Érdemes megfigyelni, hogy fordított helyzetben, amikor a Felperes volt az út szélén parkoló, gépjármű ajtaját kinyitó fél, alperesi biztosított pedig az elhaladó autó, a bíróság ugyanazon tanácsa a megelőző esettől eltérő módon foglalt állást.

A perbeli esetben a Felperes gépjárművével egy utcában parkolást hajtott végre, majd a gépkocsi ajtaját kinyitotta, ezzel a mellette elhaladó alperesi biztosított gépjárművében kárt okozott. Felperesi érvelés szerint alperesi biztosított nem kellő körültekintéssel vezetett és figyelmetlensége okán nem észlelte időben az ajtó kinyitását, és bár fékezett, a balesetet elkerülni nem tudta.

Alperesi biztosító társaság érvelése szerint a Felperes gépjárműve a baleset időpontjában állt, motorja nem vitásan nem járt, kéziféke behúzott állapotban volt, így a gépkocsi veszélyes üzemi jellegét elvesztette, alperes ezért az okozott károk megtérítésére nem köteles. Másodsorban hivatkozott Alperes a jármű elhagyásának és az ajtó kinyitására vonatkozó KRESZ 40. § (7) bekezdésére is, álláspontja szerint Felperes mulasztotta el a kellő körültekintést a gépjármű ajtajának kinyitásakor.

Az elsőfokú bíróság ítéletében rögzíti, hogy a felperesi gépjármű tekintettel arra, hogy az a baleset bekövetkeztekor álló helyzetben volt, kéziféke be volt húzva, motorja nem járt, kétségkívül nem volt veszélyes üzemnek tekinthető. Ez az indoklás ellentétes az előző esetben taglalt elsőfokú bíróság érvelésével, mely szerint a gépjármű eltekintve attól, hogy álló helyzetben van, kéziféke be van húzva, mindaddig veszélyes üzemnek tekintendő, ameddig azt a vezető el nem hagyja. Jelen esetben a bíróság a továbbhaladás szándékát sem tartotta fontosnak vizsgálni.

Kiemelte azonban a bíróság, hogy az elhaladó gépjármű kétség kívül veszélyes üzemnek tekintendő, és az alperesi biztosított gépjárművezetője akkor mentesülne a felelősség alól, ha bizonyítaná, hogy a parkoló autó ajtajának kinyitása elháríthatatlan külső oknak minősül, ez pedig a perben nem történt meg. Felperes keresetének helyt adott, és kötelezte az alperesi biztosító társaságot a felperesi gépjárműben keletkezett károk megtérítésére.

Az ítélettel szemben Alperes nyújtott be fellebbezést. A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta, a keresetet elutasította. Ismét rámutatott a másodfokú bíróság arra, hogy pusztán a gépjármű leállításával és a kézifék behúzásával a jármű veszélyes üzemi jellege nem szűnik meg, a veszélyes üzemi tevékenységet folyamatában kell értékelni. Így a jelen esetben is veszélyes üzemek találkozásáról van szó, Felperes pedig megszegte a KRESZ-nek a jármű elhagyásáról szóló 40. § (7) bekezdését, míg az elhaladó jármű vezetője a parkoló gépjármű melletti szabályos elhaladással KRESZ szabályszegést nem követett el.

A fenti másodfokú ítéletekben foglalt jogi érvelés köszön vissza a következő ítéletben is:

A perbeli esetben Felperesi gazdasági társaság tehergépjárművével az azt vezető személy belterületen, az út szélén leparkolt, a tehergépjármű motorját leállította, majd megkezdte a kiszállást. Ekkor a mellette elhaladó alperesi biztosított gépjárművének csapódott a tehergépjármű ajtaja, mindkét járműben kár keletkezett.

Felperes azzal érvelt, hogy az ütést elég széles volt ahhoz, hogy alperesi biztosított kellő körültekintés mellett elhaladhasson a felperesi gépjármű mellett, akár egy méteres oldaltávolság megtartására is lehetőség lett volna. Felperes keresetét a későbbiekben akként módosította, hogy a felek között a kármegosztás arányát alperesre terhesebben, 80-20%-os mértékben látta megalapozottnak.

Alperes érvelése szerint a balesetben részes felek mindegyike egyenlő mértékben tehető felelőssé a baleset bekövetkeztéért, a kármegosztás arányát a balesetben részes felek között 50-50%-os mértékben látta megalapozottnak megállapítani.

A bíróság Felperes keresetét alaposnak találta. Ítéletében kiemelte, hogy a gépjármű parkolásával, a motor leállításával nem szűnik meg automatikusan a gépjármű veszélyes üzemi jellege, mert a veszélyes üzemi tevékenységet folyamatában kell értékelni. Álláspontja szerint a veszélyes üzemi tevékenység utolsó fázisa az ajtó bezárása. A kármegosztás arányát a meglehetősen széles úttestre való hivatkozással 80-20%-os mértékben látta helyesnek meghatározni, álláspontja szerint alperesi biztosítottnak meglehetősen nagy oldaltávolság megtartására is lehetősége lett volna.

Egy másik perben az alperesi biztosító társaság biztosítottja belterületen az orvosi rendelővel szemben az úttest szélén leparkolta gépjárművét és el kívánta azt hagyni, amikor az ajtó kinyitásával a mellette kerékpárral elhaladó Felperes az ajtónak nekiment és elesett.

Felperes keresetét az alperesi biztosító társasággal, mint I. r. alperessel szemben, valamint a gépkocsit vezető magánszeméllyel, mint II. r. alperessel szemben nyújtotta be. Az I. r. alperes biztosító társaság azzal érvelt, hogy a leállított és parkoló autó ajtajának kinyitása nem tartozik a veszélyes üzem működtetéséhez, így a biztosító társaság a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés alapján az okozott károkért helytállni nem köteles.

A bíróság ítéletében osztotta az I. r. alperes álláspontját és kifejtette, hogy a veszélyes üzem fennállását a személygépjárművek esetében addig lehet megállapítani, ameddig a forgalomban való részvételi szándék fennáll. A II. r. alperes előadása szerint az út szélén leállt, kiszállt az autóból, hogy egy közeli üzletbe menjen. A bíróság szerint a II. r. alperes részéről a forgalomban való részvételi szándék hiányzott, így a gépjármű veszélyes üzemi jellege megszűnt. A bíróság kifejtette, hogy a leállás akkor minősülhet veszélyes üzemnek, ha valamilyen közlekedési akadály tartja fenn a járművet, például piros lámpánál áll és a továbbhaladás szándéka egyértelműen kimutatható, mely azonban jelen esetben hiányzott.

A bíróság az I. r. alperessel szemben a kereset elutasításáról határozott, a Felperes kárának megtérítésére az általános kártérítési szabályok szerint a II. r. alperest, a gépjármű vezetőjét kötelezte, aki a bíróság álláspontja szerint megszegte a KRESZ már idézett 40. § (7) bekezdését és nem kellő körültekintéssel hagyta el a gépjárművet.

A fentebb ismertetett esetektől némiképpen eltérő, ám szintén az álló gépjármű veszélyes üzemi jellegét is érintő esetben a gépjármű egyik utasa nyitotta ki a gépjármű ajtaját, így kárt okozva a mellette elhaladó gépjárműben. A Felperes, az elhaladó gépjármű tulajdonosa kártérítési igényt kívánt érvényesíteni az út szélén parkoló gépjármű kötelező gépjármű felelősségbiztosítójával, az Alperessel szemben.

Alperes elsődlegesen hivatkozott a korábbi esetekben is már gyakorta kifejtett alperesi álláspontra, mely szerint a gépjármű a baleset időpontjában üzemen kívül volt, s így – mivel a vonatkozó kormányrendelet alapján alperesi biztosító társaság az üzemeltetés során okozott károkat köteles megtéríteni – jelen esetben nem tartozik helytállási kötelezettséggel. Másodlagosan érvelésében kifejtette, hogy álláspontja szerint az ajtó kinyitása nem áll összefüggésben a gépjármű veszélyes üzemi jellegével, ebből a szempontból nem releváns az a tény sem, hogy a jármű motorja állt vagy nem a baleset bekövetkeztekor. A perbeli esetben az Alperes álláspontja szerint az előzőekből következően a kárfelelősség alapja nem a Ptk. 345. §-a, hanem a Ptk. 339. §-a, amely esetben a károkozó közvetlenül – jelen esetben a gépjármű utasa – és nem a veszélyes üzemi tevékenység folytatója köteles helytállni az okozott károkért.

A bíróság ítéletében felperesi kereset elutasításáról határozott. A bíróság indokolásában rámutatott, hogy a perbeli esetben a gépjármű utasa nyitotta ki az álló gépjármű ajtaját. A 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet 1. számú mellékletének 1. pontja alapján a felelősségbiztosítás kiterjed azoknak a megalapozott kártérítési igényeknek a kielégítésére, valamint mindazoknak a megalapozatlan kártérítési igényeknek az elhárítására, amelyeket a biztosított személyekkel szemben a biztosítási szerződésben megjelölt gépjármű üzemeltetésével okozott károk miatt támasztanak. Mindemelllett a Ptk. 559. § (1) bekezdése is rögzíti, hogy a felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított követelheti, hogy a biztosító a szerződésben megállapított mértékben mentesítse őt olyan kár megtérítése alól, amelyért jogszabály szerint felelős. Ebből eredően tehát a biztosított az, akinek a magatartásából eredő károk megtérítésére a biztosító köteles. A vonatkozó 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet 1. § d.) pontja értelmében biztosítottnak a gépjármű üzemben tartója és vezetője tekintendő.

A perbeli esetben nem vitásan a gépjármű utasa nyitotta ki a gépjármű ajtaját, így tekintettel arra, hogy az utas a fenti rendelkezések értelmében nem minősül biztosítottnak a kötelező gépjármű felelősségbiztosítási szerződés és a jogszabály szerint sem, így alperesi biztosító társaság az ő jogellenes cselekményéből fakadó károk megtérítésére nem köteles.

II. Az elgurult gépjárművekkel kapcsolatos jogesetek

A gépjármű veszélyes üzemi jellegének megszűnése, mint a fentebb vizsgált esetekből is látható legtöbbször a gépjármű leállításával hozható összefüggésbe. Az álló gépjármű ajtajának kinyitásához hasonlóan gyakran előforduló eset a leállított gépjármű elgurulása, annak következtében, hogy a kéziféket a vezető elfelejti behúzni.

A bíróságok a különböző jogesetek kapcsán eltérő álláspontot képviselnek a tekintetben, hogy az ilyen gépjárművek által okozott károk a gépjármű, mint veszélyes üzem által okozott károknak minősülnek-e, illetve a gépjárművön fennálló kötelező gépjármű felelősségbiztosítás alapján térítendő-k-e a biztosító által.

A következőkben e dolgozat írója néhány jogeseten keresztül igyekszik bemutatni a bírói gyakorlatban kialakult álláspontokat.

A perbeli esetben a Felperes otthona előtt megállt, hogy a kaput kinyissa, amikor a lejtős utcában egy feljebb parkoló autó gurulni kezdett és az ő álló gépjárművének ütközött. Az esetet követően az elgurult gépjármű vezetője felelősségét elismerte, tekintettel arra, hogy maga sem vitatta, hogy a gépjármű kézifékét elfelejtette behúzni.

Felperes kártérítési igényét bírósági eljárás során kívánta érvényesíteni, mivel a kárigényét a biztosító társaság elutasította. Alperesi biztosító társaság a perben azzal érvelt, hogy a parkoló autó veszélyes üzemi jellege megszűnt, a parkolás nem minősül üzemeltetésnek.

Hivatkozott továbbá az Alperes a BH1999.552 számú eseti döntésre, amely hasonlóan elgurult autó által okozott kár vonatkozásában érvényesített kereset kapcsán született. Ebben a Legfelsőbb Bíróság rámutatott arra, hogy a perben nem az I. r. alperesi biztosító társaság helytállási kötelezettsége állapítható meg, hanem a II. r. alperes elgurult gépjármű vezetőjének felelőssége a Ptk. 339. § alapján. A Legfelsőbb Bíróság rámutatott eseti döntésében, hogy a szerződésen kívüli károkozásról szóló általános

szabályokat a perbeli esetben a KRESZ-nek a gépjármű leállításának mikéntjére vonatkozó szabálya tölti meg tartalommal a vonatkozásban, hogy a jármű őrizenlenül hagyása (parkolás, várakozás) esetén annak vezetőjétől általában milyen magatartás várható el, illetőleg hogy a járművezető mikor minősíthető vétkesnek. A törvény idézett rendelkezése szerint a vezető a jármű őrizenlenül hagyása során akkor jár el úgy, ahogy az, az adott helyzetben általában elvárható, ha gondoskodik arról, hogy a gépjármű magától ne indulhasson el, továbbá azt más személy se indíthassa el. E jogszabályi rendelkezés egyszerű nyelvtani értelmezéséből azonban olyan következtetés vonható le, hogy nem a jármű motorjának, hanem magának a járműnek az elindulását vagy elindítását kell megakadályozni. Ez utóbbi pedig nemcsak a motor beindításával érhető el, hanem közvetlen emberi erővel is. Ezért a II. r. alperes akkor járt volna el úgy, ahogy az, az adott helyzetben általában elvárható, valamint ahogy az a jogszabály előírásának is megfelel, ha a parkoló járműve sebességváltóját első sebességbe kapcsolja, és annak kézifékét is behúzza. Ez utóbbi alól nem mentesíti őt az a körülmény sem, hogy a károkozás idején fagy volt. Kétségtelen, hogy ilyenkor a gépkocsivezetők többsége tartós leálláskor nem használ kéziféket, de ezt saját veszélyére és abban a tudatban teszi, hogy a magatartás nem felel meg a jogszabály előírásainak.⁴

A bíróság a perbeli esetben a keresetnek helyt adott és kötelezte az alperesi biztosító társaságot az elgurult gépjármű által okozott károk megtérítésére. A bíróság ítéletében kifejtette, hogy álláspontja szerint a 190/2004. (VI. 8.) számú Korm. rendeletben szereplő „gépjármű üzemeltetése” fogalmat kiterjesztőbben szükséges értelmezni, a szűk értelmezés ugyanis azt jelentené, hogy a biztosító minden olyan esetben kibújhatna helytállási kötelezettsége alól, ahol a járművet akár a parkolás szándékával is megállítja annak vezetője az úton. Az eljáró bíróság szerint a fogalom tág értelmezésének szükségességére rámutat az is, hogy a Kormányrendelet a biztosítottak körébe bevonja nemcsak a gépjármű üzemben tartóját, hanem a gépkocsi vezetőjét is.

A bíróság kiemelte ítéletében azt is, hogy a felek előadásai alapján arra a következtetésre jutott, hogy az alperesi biztosított a gépkocsit rövid időre teljes terjedelmével az úttesten hagyva a továbbhaladás szándékával állította le, ezért elmaradt a teljes útemen kívüli állapot létrehozása. A KRESZ 40. § (7) bekezdésében foglalt megfelelő rögzítés a veszélyes üzemi jelleghez kapcsolódó tevékenység, mivel ez nem történt meg, a gépjármű veszélyes üzemi jellege nem szűnt meg.

Egy másik polgári peres eljárás alapját képező esetben a Felperes gépjárművének – szintén a kézifék behúzásának elmulasztása okán – az alperesi biztosított gépjárműve nekigurult. Alperes védekezésében hivatkozott a már fentebb ismertetett eseti döntésre, a gépjármű üzemen kívülségére.

Az elsőfokú bíróság ítélete indoklásában rámutatott arra, hogy álláspontja szerint az ítélelehozatalorkori bírói gyakorlatot jobban tükrözi a BH 2005.54 számú eseti döntés, aminek értelmében az emberi hatás átmeneti megszűnése a gépjármű veszélyes üzemi jellegét nem szünteti meg, ha annak rövid időre történő leállítása a továbbhaladás szándékával történt. Az elsőfokú bíróság kiemelte azt, hogy a tevékenység veszélyes üzemi jellege akkor szűnik meg, amikor a gépjárművet szabályszerűen leállítják, azaz elvégzik

⁴ BH 1999.552.

mindazokat a szükséges teendőket, amelyek a teljes üzemen kívüli állapot létrehozásához szükségesek, és ennek a bíróság álláspontja szerint része a kézifék behúzása is.

Az ítélettel szemben Alperes nyújtott be fellebbezést. A másodfokú bíróság ítéletében az elsőfokú bíróság ítéletét helyben hagyta, elfogadva az elsőfokú bíróság által a veszélyes üzemi jelleg megszűnésének körében elfoglalt álláspontját. A másodfokú bíróság kiemelte, hogy a perbeli gépkocsi motorja bár nem járt, mozgásba lendült, üzemelt, így alperesi biztosító társaság helytállási kötelezettsége megállapítható.

Szintén egy elgurult gépjármű okozott balesetet a következő ügyben is. A perbeli esetben alperesi biztosított a gépjárművét belterületen egy lejtős útszakaszon leállította, hogy az út melletti pékségben vásároljon. Alperesi biztosított a sebességváltót üresbe helyezte, a kézifék behúzását pedig elmulasztotta. A gépkocsi ezért gurulni kezdett és az úttesten szabályosan közlekedő felperesi gépjárműnek ütközött. A káreseményt a felperes a biztosító társaság felé bejelentette, ahonnan elutasító választ kapott, így igényét peres úton kívánta érvényesíteni. II. r. alperesként a biztosító társasággal, míg I.r. alperesként az elgurult gépjármű tulajdonosával, egyben vezetőjével szemben terjesztett elő keresetet.

II. r. alperes védekezésében a már korábban taglaltak szerint a gépjármű veszélyes üzemi jellegének megszűnésére hivatkozott, míg I. r. alperes a BH2005.54 számú eseti döntésre hivatkozott, amely szerint a veszélyes üzemi jelleg mindaddig nem tekinthető megszűntnek, ameddig a kézifék behúzása nem történik meg, jelen esetben ez nem történt meg, vagy nem megfelelően, hiszen a gépjármű nem vitásan elgurult. Ebből következően I. r. alperes álláspontja szerint a II. r. alperesi biztosító társaság tartozik helytállni a fennálló kötelező gépjármű felelősségbiztosítás terhére, az I. r. alperes által okozott károk megtérítésére a Felperessel szemben.

Az elsőfokú bíróság ítéletében a Felperes keresetének I. r. alperessel szemben helyt adott, II. r. alperessel szemben elutasította a keresetet. A bíróság ítéletének indoklásában utalt arra, hogy az I. r. alperes gépjárműve a baleset bekövetkeztekor parkolt, tehát a veszélyes üzemre irányadó szabályok nem jöhetnek szóba. A bíróság megítélése szerint az I. r. alperes Ptk. 339.§-a szerinti felelőssége alapján köteles a kárt megtéríteni a Felperes részére.

III. Összegzés

A fenti ítéleteket elemezve arra a következtetésre juthatunk, hogy a bírói gyakorlat egységesnek tekinthető abban, hogy a veszélyes üzemi tevékenységet folyamatában kell értékelni, önmagában automatikusan a parkoló helyzet nem szünteti meg a veszélyes üzemi jellegét a gépjárművek esetén. Ezt erősíti meg a EBH2007.1692 számú eseti döntés is, amely szerint a gépjármű fokozottan veszélyes jellege akkor szűnik meg, amikor azt szabályszerűen leállítják és elvégzik mindazt a tevékenységet, amely a teljes üzemen kívüli állapot létrehozásához elengedhetetlen, valamint megszűnik a gépjármű emberi irányítás alatt tartása.

Különböző súllyal esik latba az álló gépjárművek esetén a továbbhaladás szándéka az egyes ítéletekben, előfordulnak olyan ítéletek, amelyekben ezt a körülményt az eljáró bíróság nem is vizsgálta, annak ellenére, hogy a BH2005.54 számú eseti döntésében a Legfelsőbb Bíróság kiemeli, hogy az emberi hatás átmeneti megszűnése a gép-

jármű veszélyes üzemi jellegét nem szünteti meg, ha annak rövid időre történő leállítása a továbbhaladás szándékával történt.

Külön érdemes megállapítani, hogy az első két jogesetben az elsőfokú bíróság ugyanazon tanácsa két igen hasonló esetben milyen eltérő álláspontot képviselt.

A fentebb bemutatott jogesetekben felhívott Legfelsőbb Bírósági eseti döntéseknek közös pontja, hogy mind a Legfelsőbb Bíróság, mind a korábban eljáró bíróságok a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló mindenkori kormányrendelet (58/1991. (IV. 13.); 171/2000. (X. 13.); 190/2004. (VI. 8.)) „A gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételei” alcímű 1. számú mellékletének 1. §-a illetve 1. pontja értelmezését tették a jogvita eldöntésének alapjává. E szerint a biztosítás tárgyi hatályát a mindenkor hatályos kormányrendeletek az alábbiak szerint határozták meg: „A gépjárművek kötelező felelősségbiztosítása (a továbbiakban: biztosítás) kiterjed azoknak a megalapozott kártérítési igényeknek a kielégítésére, illetve azoknak a megalapozatlan kártérítési igényeknek az elhárítására, amelyeket a biztosított személyekkel szemben a biztosítási szerződésben megjelölt gépjármű üzemeltetésével okozott kár miatt támasztanak.” Valamennyi bíróság egységes volt a körben, hogy az üzemeltetés fogalmát azonosították a veszélyes üzemi jelleg fennállásával: „A gépjármű üzemeltetése és ezáltal a tevékenység fokozottan veszélyes jellege akkor szűnik meg...”

E publikáció írójának álláspontja szerint a megfogalmazásban nem esik szó a gépjármű veszélyes üzemként történő működtetéséről, pusztán a gépjármű, mint eszköz üzemeltetéséről, amelyhez természetesen éppúgy hozzátartozik az ajtó kinyitása, mint a csomagtartó fedelének felnyitása. Az üzemeltetés fogalma nem feltétlenül esik egybe a fokozottan veszélyes jelleg fennállásával. Az pusztán a bírói gyakorlat és értelmezés kimunkálódása során szilárdult alapvetéssé, hogy a kormányrendelet idézett szakasza a gépjármű, mint veszélyes üzem működtetésével okozott károk megtérítéséről rendelkezik. Lehetséges volna olyan értelmezés is, amely szerint az üzemeltetés fogalmát kiterjesztően kellene értelmezni, de olyan módon, hogy abba azok a helyzetek is benne foglaltassanak, amikor a jármű fokozottan veszélyes jelleggel már nem bír.