

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

A PK.40. számú állásfoglalás alkalmazási problémáiról

Szerző:

dr. Nagy Tamás

2015.március 9.

A tavalyi évben a Kúria felülvizsgálta a Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiumának korábbi állásfoglalásait és határozott arról, hogy melyeket kívánja az új Ptk. alkalmazhatósági körében irányadóként fenntartani, és melyeket tart meghaladottnak. (1/2014 PJE határozat) Az előbbieik közé került a PK.40. sorszámú állásfoglalás, amelyik témájában érinti a gépjárművek üzemelése során okozott balesetekkel összefüggésben az együtt utazó házastársak kárfelelősségi szabályait is. Az állásfoglalás aszerint tesz különbséget az alkalmazandó felelősségi alakzatok között, hogy az utasként járműben helyet foglaló károsult házastárs a jármű üzembentartója vagy sem. Indokolt lenne az állásfoglalást azzal az egyértelmű és mindenki számára világos megszorítással ellátni, hogy az abban foglalt szabályok - amikor a balesetet a nem üzembentartónak minősülő házastárs okozza vagy a saját hibás baleset idején a jármű a házastársak közös üzembentartásában áll - nem irányadók kötelező gépjárműfelelősség-biztosítás megléte esetén.

Indokolt lenne továbbá az állásfoglalás indokolásának szövegét az új Ptk. 6:536.§- ban írt üzembentartó fogalmához igazítani.

Olykor egy már kihirdetett és szóban megindokolt ítélet írásba foglalása is tartogathat nem várt meglepetéseket a jogalkalmazási tevékenység során. Egy-egy ügy lezárásánál, az ügydöntő határozat végleges formába rendezésekor néha felbukkanhatnak olyan - korábban egyébként senki által meg nem említett - körülmények, melyek képesek lehetnek egy-egy tényállás jogi megítélését akár teljesen más megvilágításba helyezni, néha sajnos olyanba is, ami felvetheti a végleges érdemi döntés hibájának a lehetőségét.

A „retrica” egy mobil eszközökön (tablet, okostelefon) futtatható fényképező alkalmazás, melynek segítségével néhány érintéssel szép, retro hatású fotókat lehet készíteni. Nemrégiben egy adott ügy kapcsán váratlanul mintha épp egy ilyen „alkalmazás” lépett volna működésbe, és kívánta volna a már elbírált tényeket a korábbihoz képest más, kissé „retro” megvilágításba helyezni. A valósághoz megtévesztő módon hasonlító kép, amit a működése végül eredményezett, nyugtalanító hatással bírt, ugyanakkor a múltba révedésre tekintettel, kétségkívül tetszetős is volt. Szerencsére utóbb azért kiderült, hogy - talán épp az archaizáló jellege miatt - ez a tetszetős kép hamis, és az eredeti változat ábrázolta helyesen a valóságot, viszont felmerült a kérdés, hogy ez az

alkalmazás miatt is „fut” egyáltalán, nem lenne-e jobb „effektjeit” olyan területeken hasznosítani, ahol arra valós igény mutatkozik.

Az elem kerülő - egyébként valóban archaikus, tehát a régi Ptk. időbeli hatályához tartozó, de az új Ptk. szerint is a régihez hasonló módon elbírálandó - tényállás szerint a mütősnőként foglalkoztatott, az éjszakai korbácsi ügyeletben elfáradt felperesnek felajánlotta a férje, hogy a szokásoktól eltérően hazafelé majd ő fogja vezetni az egyébként a felperes üzemeltetésében lévő személygépkocsit. A tapasztalatlan, a perbeli járművet csak ritkán vezető férj ezután egy rosszul kivitelezett előzés követően - összeütközve két másik járművel - saját hibás közlekedési balesetet okozott, melynek következtében ő maga a helyszínen sajnálatos módon elhunyt, míg a felperes, kirepülve a személygépkocsiból, súlyos sérüléseket szenvedett. Az ügyben büntetőeljárás is indult, a nyomozóhatóság azonban az eljárást az okozó halála miatt megszüntette.

Hasonló eset sajnos nem egyszer megtörténik, és a jövőben is előfordulhat, hogy az autó vezetését a tulajdonos és üzemeltető - valamilyen érthető vagy méltányolható okból - vezetői engedéllyel ugyan rendelkező, de a járművet ritkán használó, azt kevésbé ismerő házastársának, esetleg barátjának, ismerősének engedi át, aki részben rutintalansága, járatlansága, részben egyéb okok miatt szerencsétlen végkifejlettel járó balesetet okoz.

A perben a felperes az alperesnél rendelkezett hatályos és érvényes kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással; az alperes már a pert megelőzően is, a kötelező felelősségbiztosítás alapján megtérítette a felperes kárainak egy részét, és az érdemi ellenkérelmében lényegében azért kérte a kereset elutasítását, mert álláspontja szerint a felperes, azáltal hogy biztonsági övet nem használt, maga is hozzájárult ahhoz, hogy kárai keletkeztek, közrehatást kért tehát figyelembe venni a baleset idején hatályos Ptk. 340.§- ára hivatkozással, és állította, hogy e közrehatásra tekintettel a felperest a pert megelőzően megfelelő módon kielégítette. A részben a büntető eljárásban beszerzett igazságügyi orvos- és mérnökszakértői véleményekből megállapítható volt, hogy a felperes életét a járműből történő kirepülése mentette meg, így az egyéb, a kárösszszerűségére vonatkozó, meglehetősen hosszadalmas bizonyítás lefolytatása után a majd két évig tartó perben lényegében a keresetnek megfelelően marasztaltam az alperest.

A perben fel sem merült senki részéről, hogy az alperesnek esetleg nem kellene helytállnia a felperes házastársa által a felperesnek okozott személyi sérülésből eredő károkért.

Az ítélet írásba foglalásakor mégis adódott a kérdés, hogy ha a túlélő házastárs rendelkezett egyedül biztosítással és ő volt a jármű egyedüli üzembentartója, akkor milyen alapon fizetett neki a biztosító alperes. Függetlenül attól, hogy a járművet nem ő vezette, a perbeli baleset idején hatályos Ptk. 345.§ (1) bekezdése szerint a jármű - a veszélyes üzem - üzembentartója egyedül ő volt, a Ptk. 346.§ (1) bekezdés hídján alkalmazandó Ptk. 339.§ (1) bekezdés alapján - saját hiba miatt - nincs ki ellen fordulnia, úgy kell tekinteni mintha a kárt magának okozta volna. Az általa kötött kötelező felelősségbiztosítás legfeljebb a másoknak okozott károk megtérítésére alkalmas a Ptk. 559.§ - a alapján.

A működésbe lépő „retrica alkalmazás” aztán váratlanul előhívta a Kúria elődjének tekintendő Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiumának máig hatályos 40. számú állásfoglalását, melynek az indokolása foglalkozik az együtt utazó házastársak viszonyában a saját és idegen hibás balesetek miatti kárfelelősség egyes kérdéseivel. Ebből a fenti tényállást figyelembe véve jelentőséggel bírt a következő: „ha az adott tényállás szerint az összeütközött gépjárművek egyikének mindkét házastárs az üzembentartója volt, akkor a károsult házastárs a felelősség szempontjából már nem tekinthető harmadik személynek, kárának megtérítését tehát nem a Ptk. 345. §-a alapján és nem is az egyetemleges felelősség szerint, hanem a 346. § (1) bekezdése értelmében a felelősség általános szabályai szerint követelheti. Ilyen esetben házastársának a közösen üzemeltetett gépjármű vezetése közben tanúsított *felróható magatartása az ő terhére esik*, és a másik gépjármű üzembentartójától csak magatartása felróhatóságának arányában követelhet kártérítést. *Ugyanez a megoldás akkor is, ha a gépjárműnek egyedül a károsult házastárs az üzembentartója, aki a másik házastársnak csak alkalomszerűen engedte át a vezetést.*”

A túlélő házastársat a jogalkalmazás azzal „bünteti” tehát, hogy üzembentartói minőségére figyelemmel kizárja a kártérítés lehetőségéből, szemben a csak „utas” házastárssal, aki kárának megtérítését - a tárgyi felelősség és a közös károkozásból származó egyetemleges felelősség alapján - választása szerint mindkét jármű vezetőjétől, vagy bármelyiküktől követelheti.

A „retrica” kép ekkor úgy tűnt, felülírja az eredetileg nélküle készített, effektmentes ábrázolást; ezen a ponton tehát szembe kellett nézni a lehetőséggel, hogy a helyes döntés mégis az lett volna, ha már az első tárgyaláson érdemben elutasítom a felperes keresetét, hiszen a balesetet egyedül a felperes - már elhunyt és üzembentartónak nem minősülő - házastársának vezetéstechnikai hibája okozta, így a felperesnek - az üzembentartónak - viselnie kell mindazt a kárt, amit házastársa neki okozott.

Nyugtalanító gondolatként merült fel, hogy a majd' kétéves, költséges pereskedés esetleg hiábavaló volt.

Némi keresgélés után a régi Polgári Törvénykönyv Magyarázatában (Közgazdaság és Jogi Könyvkiadó, Bp.1999, tehát egy tulajdonképpen szintén lassan retronak minősülő alkalmazásban) a Ptk. 345. § - hoz fűzött kommentárjában megtaláltam, hogy 1991-ig lényegében a túlélő házastársnak nem sok kereshetőségi joga adódott hasonló helyzetben, a túlélő házastársak bizonyítása nem egyszer elsősorban arra irányult, hogy igazolják: az elhunyt fél volt az üzembentartó, annak ellenére is, hogy a forgalmi engedélybe tulajdonosként, üzembentartóként nem ő volt bejegyezve. E bizonyítás sikeressége esetén fordulhattak véletlen károsultként a biztosítottnak minősülő házastárs kötelező felelősségbiztosítása alapján a biztosítóhoz az őket ért károk megtérítése érdekében.

A Kommentár is utalt azonban a Ptk.345.§- hoz fűződő magyarázat körében arra (947.o.), hogy az 1991. július 1-én - tehát már több mint húsz éve - hatályba lépett gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV.13.) Korm. rendelet, azáltal hogy a 2.§ d.) pontjában az üzembentartón kívül a járművet vezető személyt is biztosítottnak tekinti, megteremtette a lehetőségét annak, hogy a házastársak egymással szembeni - a renDELETEhez mellékelte „a gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételei” 8.§ c.) pontja szerinti, dologi károk és elmaradt haszon kivételével, a személyi sérülésből eredő kárait a biztosító megtérítse. A Kommentár szerint a felelősségbiztosítás szempontjából az „új” jogszabály a vitás kérdést rendezte, s így ebben a vonatkozásban az állásfoglalás meghaladott lett, mert: „minthogy a felelősségbiztosítás kötelező, gyakorlatilag e vita jelentősége megszűnt.”

Az azóta eltelt több mint húsz év során - mintha a PK.40. sorszámú állásfoglalás nem is létezne - az egymást hatályában váltó gépjármű-felelősségbiztosítással foglalkozó jogszabályok valamennyi esetben ugyanazon tartalommal tartották fenn a járművet nem vezető üzembentartó házastárs biztosítóval szembeni igényérvényesítésének a lehetőségét, mint ahogy a jelenleg hatályos normaszöveg is. A szabályozás így sem egyértelmű, csak két jogszabályhely egybevetéséből következik a biztosítók helytállását megalapozó norma: a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (KGFB tv.) 3.§ 4. pont rendelkezik arról, hogy a biztosított személy a jármű biztosítással rendelkező üzembentartója és a jármű vezetője. A 15.§ c.) pont szerint pedig továbbra sem terjed ki a biztosítás a károkozó gépjármű biztosítottjainak egymással szembeni igényéből származó dologi illetve elmaradt haszonként keletkezett károkért. Ebből csak logikai értelmezéssel, tehát a contrario következik, hogy a személyi károkra kiterjed a biztosítás. A jogviszony három pólusú, a járműben helyet foglaló házastársak mindketten biztosítottnak minősülnek a törvény erejénél fogva, baleset esetén a túlélő, nem vezető, de üzembentartó fél a fenti törvény 12. §-a alapján - mint kívülálló károsult - azért fordulhat saját biztosítása alapján a biztosítóhoz a személyi sérüléseiből eredő kárai megtérítése érdekében, mert a járművet vezető személy is biztosítottnak minősül.

Mivel a törvény szerint biztosított bárki, aki a járművet vezeti, nyilvánvalóan nem csak a házastársak viszonyában alkalmazandó a fenti szabály, hanem más olyan kapcsolatokban is, ahol a biztosítással rendelkező üzembentartó utasként foglal helyet a gépjárműben.

Ez, a kissé nyakatekertnek tűnő, immáron azonban mégis csak törvényi szabályozás próbálja tehát a „retrica alkalmazás” (PK.40.) opálos fényétől megfosztani az eredetileg e nélkül megfigyelt körülményeket, gondoltam - az adott ügy kapcsán lassan visszanyert - nyugalommal.

Fentiekből viszont következett, hogy a PK.40. számú állásfoglalásban írtakat azokra az esetekre lehet korlátozni, amikor a házastársaknak vagy más személyeknek a saját hibás baleset idején egyáltalán nincs felelősségbiztosítása. Ilyen esetben fordulhat már csak elő, hogy üzembentartóként „a túlélő házastárs” a ténylegesen nem általa okozott, de nála jelentkező személyi sérülésből eredő károkat maga tartozik viselni. Ez azért manapság elég ritka, hiszen járművet - a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és

visszavonásáról szóló 326/2011.(XII.28.) Korm.rendelet 42.§ (2) b. pont alapján - forgalomba se lehet helyezni anélkül, hogy ne lenne gépjármű-felelősségbiztosítása. A biztosítási kötelezettséget a KGFB tv. 4.§ (1) bekezdése is előírja.

Ehhez képest a PK. 40. számú állásfoglalást az új Ptk. alkalmazása körében is változatlan tartalommal hatályában fenntartotta a Kúria 1/2014 PJE határozata, és a Vékás Lajos - féle magyarázatnak a 6:536.§ -hoz fűzött kommentárja is csak annyiban foglalkozik annak tartalmával, amennyiben az üzembentartó új fogalma azt megkívánta. Az új Ptk. ugyanis az üzembentartói minőség alapjául azt vizsgálja, hogy kinek az érdekében működik a veszélyes üzem, ezzel a meghatározással pedig a Ptk. lényegileg módosítja a fenti állásfoglalás alkalmazhatóságát a házastársak külön- vagy közös tulajdonában lévő gépkocsi üzembentartói minőségének megítélésével kapcsolatban. „Mint ahogy pedig a gépjármű üzemben tartása és működtetése általában mindkét házastárs - tipikusan az egész család - érdekében történik, a házastársak általában közös üzembentartók, függetlenül attól, hogy melyikük a gépjármű tulajdonosa, és attól is, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenységet rendszerint melyikük folytatja. Ettől a lényeges elvi különbségtől eltekintve a PK állásfoglalásban kifejtettek a jövőben is alkalmazhatóak.”

Önmagában már tehát az új Ptk. üzembentartó fogalmának a változása is felülvizsgálatra szoríthatná a PK. 40. számú állásfoglalás indokolásában foglaltakat.

Lényegesebb ugyanakkor, hogy az állásfoglalás már több évtizede olyan („retrica”) dogmatikát tartalmaz, amely kívül rekeszti a megoldáson az ott feltett kérdések megválaszolása körében - a legtöbb esetben rendező erőként működő - kötelező-felelősségbiztosítás rendszerét.

Azt gondolom, hogy ezen a helyzeten, a fenti szempontok alapján, feltétlenül változtatni szükséges, a múltba révedést segítő „alkalmazás”- t - annak legalább is egy jelentős részét -indokolt lenne áthelyezni a jogtörténeti fejtegetések területére.