



A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény
tervezett módosítása a károsult szemszögéből

Dr. Kovács Szabolcs ügyvéd

Budapest, 2023. április 27.





1.

Bevezetés

- alapvetően üdvözlendő, hogy bizonyos mikromobilitási eszközök esetén is kötelezővé válik a felelősségbiztosítás megkötése és fenntartása,
- (nagyobb) teljesítményű mikromobilitási eszközökkel nagyobb mértékű károkozás, személyiségi jogi jogsértés következhet be,
- a károsultnak (és egyébként a károkozónak is) érdeke, hogy (felelősségbiztosítási) fedezet rendelkezésre álljon,
- eszköz a fentiekhez: a felelősségbiztosítási kötelezettség terjedelmének, tárgyi hatályának a kiterjesztése.





DE:

- elsődlegesen: az új szabályozás legyen alkalmas eszköz ahhoz, hogy a károsult az őt megillető kártérítés iránti igényét (a felelősségbiztosítóval szemben) érvényesíthesse,
- másodlagosan: szempont lehet az is, hogy a biztosításra kötelezett személy legyen abban a helyzetben, hogy biztosítást köthessen, pl. az adott mikromobilitási eszköz tekintetében tudjon arról, hogy
 - az adott eszköz tekintetében kell és
 - nem másnak, hanem neki kell biztosítást kötnie.





Számítani lehet arra hogy a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009/103/EK irányelv hatályos szövegére tekintettel

- módosulni fog a gépjármű fogalma, (Gfbt. 3. § 10. pont),
- Gfbt. kiegészül egy új fogalommal, mégpedig a gépjárműhasználat fogalmával (Gfbtv. 3 §-ban?),
- a leírtakból az is következhet, hogy az üzembentartó – és így a biztosításra kötelezett személy fogalma is módosul (Gfbtv. 3. § 35.pont),
- fentiektől függetlenül kiegészülhet a szabályozás egyéb olyan rendelkezéssel, ami a károsult kártérítési igényének az érvényesítését, vagy az ahhoz szükséges információhoz jutását megkönnyíti (országfüggő is).





Részleteiben nem ismert, ill. nem végleges jogszabálytervezet:

MOST: vázlatos kérdés- és problémafelvetések + figyelemfelhívások





2.

Gfbt. 3. § 10. pontjának a módosítása – gépjármű fogalom elszakad a KRESZ-re való hivatkozástól, az abbéli definíciótól,

Helyeselhető: a jogalkotó egyébként is nehezen tudja lekövetni a technológiai fejlesztéseket, újabb és újabb közlekedési eszközök jelennek meg stb., ezáltal sem indokolatlan, hogy egy általánosabb jellegű definíció kerüljön be a Gfbt.-be.

10. gépjármű: a közúti forgalomban való részvétel feltételeként hatósági engedélyre és jelzésre kötelezett - a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 1. számú függelékének II. b) pontjában meghatározott - gépjármű, pótkocsi, félpótkocsi, mezőgazdasági vontató, négykerekű segédmotoros kerékpár (quad), lassú jármű és munkagép, továbbá a hatósági engedélyre és jelzésre nem kötelezett segédmotoros kerékpár;





EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2021/2118 IRÁNYELVE (2021. november 24.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009/103/EK irányelv módosításáról Preambulum (3) pontja és az 1 Cikke, ami módosítja az Irányelv 1 Cikkét (Gépjármű fogalma):

„2009/103/EK irányelv hatálybalépése óta számos új motoros meghajtású járműtípus került a piacra. Ezek közül néhány kizárólag elektromos motorral működik, némelyikük segédberendezéssel. Ezeket a járműveket figyelembe kell venni a „gépjármű” fogalmának meghatározásakor. E fogalommeghatározásnak az ilyen gépjárművek általános jellemzőin, különösen legnagyobb tervezési sebességükön és nettó tömegükön kell alapulnia”





tervezett módosítás:

A gépjármű ismértékének (egyebek mellett) alapvető fogalmi eleme lesz

- a tervezési sebessége és
- a saját tömege.

Pl. Gépjármű - egyéb fogalmi elemek pl. szárazföldön közlekedő jármű stb. - amelynek

a) legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t, vagy

b) legnagyobb saját tömege meghaladja a 25 kg-t és legnagyobb tervezési sebessége a 14 km/h-t.





Kérdések:

- a balesetben részes károsult honnan szerez tudomást arról, hogy a károkozó jármű (közlekedési eszköz) a Gfbt. hatálya alá tartozó **gépjármű-e**?
- károkozó gépjármű beazonosíthatóságának a kérdése, ha pl. biztosítási kötelezettség fennáll, hogyan tud a károsult tájékoztatást kapni arról, hogy **a károkozás időpontjában a gépjármű hol rendelkezett biztosítási fedezettel?**





- milyen szerepe lesz (marad) a nyomozóhatóságnak, a MABISZ-nak, esetleg az ún. **Jármű Szolgáltatási Platform (JSZP)-nek** (ami már most is lehetővé teszi, hogy a különböző magyar nyilvántartásokból származó, a jármű életútjának lényeges adatait az ügyfél egy egységes felületen ingyenesen érje el),

További kérdés: a Kártalanítási Számlával szembeni igényérvényesítés lehetősége (ld. Gfvt. 3. § 22. pontját is) **az ismeretlen üzemben tartó gépjárműve által, és az ismeretlen gépjárművel okozott károk megtérítése a Kártalanítási Számla térítési kötelezettségébe tartozik** (persze akkor, ha gépjármű volt a károkozó?)





3.

A gépjárműhasználat fogalma bevezetésével, a módosuló rendelkezések szerint a gépjárműhasználat során okozott károk fedezetére fog szolgálni a gfb.





DE

továbbra is figyelemmel kell lenni a jelenlegi joggyakorlatra (részben a veszélyes üzemi kárfelelősség körében)?

- a jármű veszélyessége nem szűnik meg azáltal, hogy azt rövidebb időre megállítják,

A gépjármű megállítását és a motor leállítását követően a gépjármű ajtajának kinyitása hozzátartozik a gépjármű üzemeltetéséhez, ezért az ezzel összefüggésben okozott kárt a felelősségbiztosító köteles megtéríteni (EBH2007. 1692).

(értelemszerűen nem használatról, hanem üzemeltetésről rendelkezik a fenti jogeset).





Ha a gépkocsi már nem áll emberi irányítás alatt, akkor a tevékenység fokozottan veszélyes jellege is általában megszűnik (EBH2007. 1692.),

- de ha a gépjármű vezetője a járművet egy meredek úton állítja le, és a jármű az elhagyása után a lejtőn megindul, majd ennek során következik be a káresemény, akkor a felelősség objektív alapja továbbra is fennáll.

A veszélyes üzem működési körét nem lehet tehát egyedül a pillanatnyi - károkozási - helyzet szerint vizsgálni, hanem a veszélyes tevékenység folytatását teljes folyamatában, egységesen kell megítélni.





A C-100/18. számú, Línea Directa ügyben 2019. június 20-án meghozott ítélet (ECLI:EU:C:2019:517). szerint a 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének első bekezdését akként kell értelmezni, hogy

„a gépjármű forgalomban való részvétele” fogalom alá tartozik az olyan helyzet, amikor egy ingatlan magángarázsában parkoló, szállítóeszköz funkciójának megfelelően használt gépjármű kigyulladt és tüzet okozott, amely tűz e gépjármű áramkörében keletkezett, és az ingatlanban kárt okozott, jóllehet az említett gépjárművet a tűz keletkezését megelőző több mint 24 órában nem mozdították el.





DE időközben módosult a hivatkozott jogszabályi rendelkezés, most az alábbi rendelkezést tartalmazza:

*„Az 5. cikkre is figyelemmel minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzemben tartott gépjármű **használatát** biztosítás fedezze.”*





2009/103/EK irányelv 1 Cikkének új rendelkezése (1. a. pont):

gépjárműhasználat: egy gépjármű bármely használata, amely a baleset időpontjában összeegyeztethető a gépjármű azon rendeltetésével, hogy szállítási eszközként szolgáljon, függetlenül a gépjármű jellemzőitől és attól, hogy a gépjárművet milyen terepen használják, valamint attól, hogy az álló helyzetben van-e vagy mozog.

A fenti gépjárműhasználat fogalmára tekintettel indokolt a magyar bírósági joggyakorlat módosítása?





4.

A Gfbt. 3. § 35. pontja:

jelenleg:

35.* *üzemben tartó*: a gépjármű telephelye szerinti ország hatóságai által kibocsátott okiratba bejegyzett üzemben tartó (engedélyes, engedély jogosultja), ennek hiányában a tulajdonos;

várható módosítás:

Hatósági nyilvántartásba nem vett gépjárművek esetében a gépjármű tulajdonosa, mellett várhatóan a használó is üzemben tartó fogalmába tartozik majd, ennél fogva a Gfbt. 4. § (1) és (2) bekezdése értelmében várhatóan őt (is) biztosítási szerződés kötési kötelezettség terheli majd.





5.

A Gfbt. 7. § (5) bekezdése jelenleg tartalmazza:

(5) Ha az üzemben tartó változása a jogi személy jogutódlással történő megszűnése miatt következik be, a szerződés érdekmúlással nem szűnik meg.

Bár nem károsulti érdek, de a gyakorlati tapasztalatok alapján nem lenne indokolatlan egy olyan kiegészítő rendelkezést beilleszteni, hogy a tulajdonosváltás (adásvétel) esetén a biztosítási fedezet késleltetéssel szűnik meg. Függetlenül az online szerződéskötés lehetőségétől sajnos még mindig előfordul, hogy a jóhiszemű vevő nem köt azonnal felelősségbiztosítást és a tulajdonosváltásra tekintettel a korábbi biztosítás (óra percre) megszűnik, és ez esetben nincs biztosítási fedezet a gépjárművön (díj visszatérítés következő naptól).





Az Irányelv új 15a. cikke:

A gépjármű által vontatott pótkocsi részvételével bekövetkezett balesetek károsultjainak védelme

(1) A pótkocsit vontató gépjármű alkotta járműszerelvénnyel okozott baleset esetén, ha a pótkocsi külön felelősségbiztosítással rendelkezik, a károsult kárigényét közvetlenül a pótkocsit biztosító biztosítóval szemben érvényesítheti, amennyiben:

a) a pótkocsi azonosítható, az azt vontató gépjármű azonban nem; valamint

b) az alkalmazandó nemzeti jog értelmében a pótkocsi biztosítója köteles kártérítést nyújtani.

...

Ez a bekezdés nem érinti a károsult számára kedvezőbb szabályokról rendelkező, alkalmazandó nemzeti jogot.





Megjegyzés az (1) bekezdéshez: a) és b) pontok együttes értelmezése és a „valamint” (angolul „and”) szűkítő értelmezést is lehetővé tesz, ami a károsultra nézve kedvezőtlen gyakorlatot eredményezhetne, ha a magyar jogszabályba hasonló módon kerül(ne) átültetésre.

Magyarországon nem (volt) probléma a járműszerelvénnyel okozott károk megtérítése tekintetében, figyelemmel arra is, hogy **általában** egyetemleges károkozásra vonatkozó Ptk. rendelkezés felhívható: 6:524. § *[Többek közös károkozása]* (1) Ha többen közösen okoznak kárt, felelőségük a károsulttal szemben egyetemleges.).





Tényállás:

A két járműből álló járműszerelvény pótkocsijának a billenő rakfelülete az autópályán menet közben felnyílt és az autópálya felett átívelő felüljárónak ütközött, amelynek következtében abban jelentős anyagi kár keletkezett. A baleset bekövetkeztekor a III. r. alperes a nyergesvontatóra az I. r., a pótkocsira pedig a II. r. alperesnél rendelkezett érvényes kötelező felelősségbiztosítással. Az alperesek az autópálya üzemeltetőjének felhívására a kárt nem térítették meg, ezért azok helyreállítását követően a károsult vagyonbiztosítója, a felperes fizette ki a biztosítási összeget. A felperes törvényi engedményesként kérte, hogy a bíróság kötelezze alpereseket egyetemlegesen az általa kifizetett 38.645.700 forint, valamint a károsult által viselt önrész és késedelmi kamatainak a megfizetésére.....





Az alperesek a kereset elutasítását kérték, hivatkozásaik:

Az I. r. alperes előadta, hogy a nyergesvontató önálló jármű, a jármű üzembentartójának a felelőssége pedig nem állapítható meg az ügyben. A vontatóra kötött felelősségbiztosítást nem lehet kiterjesztő módon értelmezni az egész összekapcsolt járműszerelvényre.

A II. r. alperes arra hivatkozott, hogy a pótkocsi önállóan nem működtethető, a kár a vontató jármű üzemeltetése körében bekövetkezett okból eredt.





A másodfokú bíróság megállapította, hogy alperesek egyetemlegesen kötelesek helytállni a balesettel kapcsolatban bekövetkezett károkért.

Kúria:

- jogerős közbenső ítélet helyesen állapította meg, hogy a Gfb-ről szóló jogszabály a járműszerelvény fogalmát nem használja, annak értelmében a pótkocsi gépjárműnek minősül, a nyergesvontatóra és a pótkocsira mint járműszerelvényt alkotó két eltérő járműre ezért külön felelősségbiztosítást kell kötni, azok ebből a szempontból külön egységnek minősülnek, eltérő lehet tehát a kötelező felelősségbiztosítójuk is,
- a nyergesvontató és a pótkocsi rendeltetésszerű használata azonban azok összekapcsolásával és együttes működtetésével valósul meg, főszabályként tehát általában egységes egészként jelenik meg és így az okozott károkért is az üzembentartók illetve a felelősségbiztosítók egyetemleges felelőssége áll fenn,





Vizsgálandó szempont:

- az adott kár a két egység együttes működtetésével vagy csak az egyik üzemeltetése során, kizárólag arra visszavezethetően keletkezett.

A perbeli esetben a károkozás a két egység együttes működtetésével következett be, mert a nyergesvontató vontatta és irányította a félpótkocsit, a kárt viszont a félpótkocsi platójának a felnyílása okozta. A pótkocsi üzemeltetője ez esetben a nyergesvontató vezetőjével azonos. A Kúria mindezek alapján a jogszabályoknak megfelelő jogerős közbenső ítéletet hatályában fenntartotta. (Kúria Pfv. VI.22.136/2011/16)





Köszönöm a figyelmet.

Dr. Kovács Szabolcs
ügyvéd

office@kovacskazmer.hu
<http://www.kovacskazmer.hu/>

