

# MEDDIG GÉPJÁRMŰ A GÉPJÁRMŰ?

Különbéle tapasztalatokkal rendelkezünk a kötelező felelősségbiztosítások érvényesíthetőségével kapcsolatban, de mégis egy olyan esetre szeretnék rámutatni, ahol az adott biztosító a kár kifizetésétől olyan extrém indokkal akart elhatárolódni, ami minden közúti közlekedéssel kapcsolatba kerülő talán joggal felháboríthat. A talányos kérdés: egyes jogértelmezések tekintetében meddig „gépjármű a gépjármű”?

Képzeljünk magunk elé egy parkolót, melynél a járművek közepén, közel egy autószélességben tudnak közlekedni, és ezen útra merőlegesen, mindkét irányba vannak a parkolóhelyek kialakítva. Egy Mitsubishi Pajeróval – az autó hátsó kialakításának, mint látni fogjuk, jelentősége lesz – a későbbi károsult beállt a jobb oldali parkolóhelyek közül orral az egyikbe. A baleseti bejelentőn feltüntetettek szerint ezen gépjármű tengelyvonálával párhuzamosan, annak háta mögött, egy gépjárműnyi távolságra, ellentétes irányba szintén orral beállt a kárt okozó személygépkocsi. A gépjárművezető kiszállása után az nekigurult az akkor már régen ott parkoló Mitsubishi hátuljának. Itt jegyezném meg, hogy a parkolók a középső közlekedő nyom-sáv felé 4–5%-os lejtéssel készültek. A baleseti bejelentő alapján a kárt okozó gépjárművezető a felelősségét elismerte, mely szerint nem húzta be a kéziféket! Ez a „kis gurulás” a Mitsubishi hátsó részén, a burkolt pótkeréktartóval együtt több száz ezer Ft-os kárt okozott.

És akkor jöjjön a csattanó! A kárt okozó kötelező felelősség biztosítója „Tájékoztatás gépjármű kárügyben” levele sem vitatta a kár tényét, de az általuk vélelmezett „veszélyes üzem megszü-

nése miatt” biztosítótársaságként a kár rendezésétől elhatárolódtak.

## A KÁRT OKOZÓ JÁRMŰ SÉRÜLÉSE

Nem egységes az 1992.54. számú legfelsőbb bírósági döntés szerinti álláspont, mely szerint, ha a motor nem jár, megszűnik a felelőssége a biztosítónak, és a károkozó autó üzemmentartója felel, hisz figyelembe veendő a 2005.54. számú, a biztosító

felelősségét alátámasztó legfelsőbb bírósági döntés. Ennek lényege: „... 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 kívüliségére. Az elsőfokú bíróság ítélete indoklásában rámutatott arra, hogy álláspontja szerint az ítélet-hozatalkori bírői gya-



A kárt okozó jármű sérülése

korlatot jobban tükrözi a BH2005.54. 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 mindazokat a szükséges teendőket, amelyek a teljes üzemen kívüli állapot létrehozásához szükségesek, és ennek a bíróság álláspontja szerint része a kézifék behúzása is.**

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.

Fordítsuk le gyorsan ezen jogi nyelvezetet műszakira: a szóban forgó biztosítótársaság alapvetően azt mondta, hogy a „parkoló gépjármű állásában elveszti veszélyes üzemi jellegét, mely mintegy a gépjármű-besorolást is időlegesen megszünteti”. Ennek alátámasztására egyébként a gépjármű kárügyi tájékoztatás a parkoló autó üzemeltetésénél a veszélyes üzemi két kritériumaként a „gépi erőt és a sebességet” definiálja. Jó következtetést von le az az olvasó, aki szerint a fentiek alapján a gépi erőre való hivatkozás kiemelése, tehát a veszélyes üzemi jelleg megszűnése téves, hisz a veszélyes üzemi jelleg a kézifék behúzásával valósul meg a jog szerint, ami esetünkben a Gépjármű kárbejelentőben leírtak alapján tényszerűen nem történt meg, és egyenes előzménye lett a károkozásnak.

A Gépjármű kárbejelentő „Helyszínrajz” – mely szinkronban van a baleseti

## 8. SZÁMÚ MELLÉKLET A 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM RENDELETHEZ A GÉPKOCSI, MEZŐGAZDASÁGI VONTATÓ ÉS A LASSÚ JÁRMŰ FÉKRENDSZEREINEK HATÁSSÁGÁRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

A járműkategória megnevezése és jele	Üzemi fék						Bírói bírósági fék					Rögzítő fék				
	V	L	S	a	Lejárt fekézetek utáni fékhatásosság az eljárási szabvány szerinti	Hosszú lejártan tartózkodás utáni fékhatásosság az előírt k-a	V	K	L	S	a	K	L	B a járműre	B a járműre-relatívnyire	
	km/h	N	m	m/s <sup>2</sup>	%	%	km/h	N	N	m	m/s <sup>2</sup>	N	N	%	%	
Személygépkocsi H <sub>1</sub>	80	500	$0,1v^2/150$	5,8	80	60	-	80	400	500	$0,1v^2/75$	2,9	400	500	20	12
Autóbusz 5 megengedett legnagyobb össztömegig H <sub>2</sub>	60	700	$0,15v^2/150$	5,0	80	60	-	60	600	700	$0,15v^2/150$	2,5	600	700	20	12

Jelmagyarázat a 8–10. és 12. számú mellékekhez

V: Vizsgálati fékezés kezdeti sebessége km/h

K: Kézi működtetésű fékrendszer megengedett legnagyobb működtető ereje N

L: Lábműködtetésű fékrendszer megengedett legnagyobb működtető ereje N

S: Megengedett legnagyobb fékút a vizsgálati fékezés kezdeti sebességéről m

a: A megengedett legnagyobb fékúthoz tartozó legnagyobb lassulás m/s<sup>2</sup>

**B: A lejtő százalékos nagysága, amelyen a rögzítő féknek a járművet meg kell tartania**

P: Az összes fékezett kerék kerületén mért fékerők összegének legkisebb értéke N

G: A megengedett legnagyobb össztömegig terhelte álló jármű kerékerheléseinek összege N

H: A ráfutó fék megengedett legnagyobb működtető ereje N

bejelentő baleseti vázlatával – alapján a kárt okozó járműnek kellett lennie sebességének – még ha a kárt okozó gépjármű aktuális, leállítása utáni tömegéből adódott is. A kárt okozó „mozgásba lendült”, mivel közel egy gépjárműhossznyi távolságot gurult hátra, az első tengely beparkoláskori alakormányzottsági állapotának megfelelő ívet követve. Az a megállapítás született tehát a BH2005.54 legfelsőbb bírósági döntés alapján, hogy a biztosítói elutasítás alapját képező két kritérium hiányának („gépi erő” és „sebesség”) megalapozottsága nem igazolt. Ezt a megállapítást a biztosító-társaságnak megküldték.

## NÉZZÜK A VÁLASZT!

A biztosító arra való hivatkozással, hogy a „biztosítottuk” – esetünkben a károkozó – azt nyilatkozta a káreseménykor tett helyszíni nyilatkozatával ellentétben, hogy gépjárműve a kézifékkal megfelelően rögzített volt, így a biztosító továbbra is fenntartotta elhatárolódását a fizetési kötelezettségtől. A közlekedési törvény értelmében az üzembentartó felelős azért, hogy a forgalomban tartott járműve a műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfelelően,

valamint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvényben meghatározott biztosítási kötelezettségének eleget tegyen. A hatályos – és egyben a károkozás időpontjában is érvényes – gépjárművek műszaki, közúti közlekedésre alkalmassági követelményeit szabályozó 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet értelmében „a rögzítő fékrendszernek alkalmasnak kell lennie arra, hogy a járművet – a vezető távollétében is – a rögzítő fékezésre előírt hatással rögzítse”, valamint szintén e jogszabály szerint mindennek a maximum 20%-os lejtőn is meg kell valósulnia.

Azt egyik fél sem vitatta, sőt a biztosító kárszakértője is megvizsgálta, elfogadta, hogy a kárbejelentőben leírtak szerint történt a károkozás. A helyszíni adottságokat figyelembe véve, a károkozó gépjármű megállítási helyén a lejtési szög messze nem 20%, így a műszakilag alkalmas állapotban lévő gépjármű behúzott kézifékkal nem gurulhatott hátra. Így tehát mivel a károkozó továbbra is fenntartotta a biztosító felé tett utolsó nyilatkozatát, hogy behúzott kéziféknél gurult hátra a gépjárműve, akkor vélelmezhetővé vált a közúti közlekedésre történő műszaki alkalmatlansága a károkozó gépjárműnek, melyet a közlekedési törvény

24. § (2) bekezdése alapján a közlekedési hatóság ellenőríz.

Itt kiemelném a hazai KRESZ 5. §-ában foglaltakat, mely alapján a közlekedésben olyan járművel szabad részt venni,

a) amelynek jogszabályban meghatározott érvényes hatósági engedélye van;

b) amelyre külön jogszabályban meghatározott számú, típusú és elhelyezési hatósági jelzés(ek) [rendszám(á)k] van(nak) felszerelve;

**c) amelynek műszaki-, biztonsági- és környezetvédelmi jellemzői megfelelnek a jogszabályban meghatározott feltételeknek;**

d) amely az utat és tartozékait nem rongálja és azok környezetét nem szennyezi;

e) amely megfelel a (9) bekezdésben meghatározott feltételnek;

**f) amelyre a külön jogszabályban meghatározottak szerinti kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet fennáll.**

Szögezzük le tehát, hogy amennyiben a behúzott kéziféknél a gépjármű el tudott gurulni, akkor műszakilag alkalmatlan állapot volt feltételezhető, így a veszélyes üzem álló járműnél is fennáll! A közlekedési hatóság a felé tett jelzés alapján berendelte műszaki vizsgára a kárt okozó gépjárművet, és műszakilag alkalmas állapotban találta.

A kézifék kifogástalan műszaki állapotban volt, tehát a jogszabályi kritériumrendszer tükrében akár 20%-os lejtőn is behúzott állapotban ez alapján megtartotta volna a gépjárművet, így a lehetséges magyarázat az lehet, hogy

a baleseti bejelentőben foglaltakat alapul véve a kézifék nem volt behúzva. Ha viszont nem volt behúzva, akkor a többször is említett BH2005.54. számú eseti döntés alapján a veszélyes üzemi jelleg nem szűnt meg a kézifék behúzásának, a gépjármű stabil rögzítésének hiányában.

És itt a végén akkor a költőinek tűnő kérdés: csak azért, mert a biztosítótársaság nem akar helytállni, egy egzakt műszaki kérdésben miért kell többszörös köröket futni a bizonyítás érdekében, és annak igazolására, hogy a gépjármű még állásában is gépjármű marad? ■

**MOLNÁR LÁSZLÓ**

közlekedési szakértő

e-mail: info@jarmutervezo.hu

Q & Car Szakértői és Mérnöki Kft.

9700 Szombathely, Szent Flórián krt. 2.

### Az aktuális forint-euró árfolyam miatt

## VISZIK A FIATAL HASZNÁLT AUTÓKAT A KÜLFÖLDIEK

**Tavaly augusztus végén indult a forint gyengülése, 2018 júliusára pedig történelmi mélypontjára süllyedt a magyar fizetőeszköz az euróval szemben: míg 2017-ben 304 forintba került egy euró, addig július 3-án már 330 forinton jegyezték az árfolyamot. A gyengülő forint a gazdaság több területén érzékelhető hatással bír, hol az árakat növeli, hol az értékesítést befolyásolja. A használt-autó-piacon az autóexport-folyamatot gyorsítja, ilyen árfolyam mellett ugyanis láthatóan nő a külföldi érdeklődők száma a hazai kínálat iránt. A legtöbb vásárló a nyugati országokból érkezik, s alapvetően a fiatal, keveset futott gépkocsikat keresik, ugyanis egy-egy ilyen modellel jelentős haszont tehetnek szert.**

Egy gyors számítást végezve szemmel látható a különbség: amíg 304 forintos árfolyamon egy 5 millió forintos gépkocsi 16.447 euróba kerül, addig a jelenlegi gyenge forint mellett közel 1300 euróval kevesebbet, 15.151 eurót kell fizetni ugyanazért a járműért a külföldi vásárlónak hazánkban. Egy 10 millió forintos autónál akár 2600 euró is lehet az a nyereség, amit kizárólag az árfolyamkülönbségen profitál.

„Gyenge forint esetén a fiatal, jó állapotú gépkocsikat viszik el a külföldi vásárlók, akik nem ritkán méretes flottát vásárolnak fel hazánkban, hogy még nagyobb nyereséget realizáljanak, ami abból a szempontból hátrányos, hogy pont ezekre a kocsikra van szükség a hazai piacon ahhoz, hogy fiatalodjon a koros gép-

járműállomány” – vélekedett Frank György, a Das WeltAuto márkaigazgatója.

Frank György azt is elmondta, hogy a jelenlegi árfolyam csak a drágább kocsik esetében van hatással az importra, valamivel kevesebb fiatal jármű érkezik hazánkba a határon túlról, de az idős, 10–15 éves kocsik behozatalát nem befolyásolja, mivel alacsony értékük miatt pár tízezer forint lehet a differencia. Ez pedig nem tántorítja el a vevőket.

Mint arról már korábban beszámoltunk, a Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint 2017-ben 18.956 autót vittek külföldre hazánkban az autókereskedők 27,1 milliárd forint értékben, idén ez a szám várhatóan növekszik.

(Das WeltAuto)