

Szerző: dr. Virág Rudolf

A károkozó hozzátartozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet alá esésének egyes kérdései¹

1 Bevezetés

2 Hazánk gépjármű-állománya a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) legfrissebb (2024. június 30.) adatai szerint 5.169.681 darabot tett ki, ebből 4.230.196 darab személygépkocsi volt². A családok vagyonában többnyire legalább egy gépjármű található, amely az ingatlan mellett jellemzően a másik, jelentős értéket képviselő vagyontárgy. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás mégis olyan területe a jogrendszerünknek, amely súlyához képest kevés figyelmet kap³.

3 Családon belül a gépjárműveket gyakran nem kizárólag annak a tulajdonosa vagy üzembentartója használja. Természetes a családok életében, hogy a gépkocsit az egyes családtagok egymásnak átengedik, vagy csak a „házijog” alapján elviszik. Használják munkavégzéshez, bevásárláshoz, a gyermekek szállítására, nyaralásra stb. Az ilyen esetekben okozott károk viszont még a biztosítási (kártérítési), illetve a családjogon belül is fehér foltot képeznek. E kérdéskör mindkét jogterület határán mozog, meglehetősen kevés gyakorlattal. Ezért a jelen tanulmányban arra teszek kísérletet, hogy a hozzátartozókat érintő, gépjárművel okozott károkkal kapcsolatos kérdéseket lehetőség szerint minél teljesebben megvizsgáljam. Szeretném bemutatni a hozzátartozókat érintő egyes kérdéseket, esetleges felelősségüket egymással, illetve a biztosítóval szemben.

4 A tanulmányban többnyire a károkozó oldaltól esik szó. Ezért itt kívánom leszögezni, hogy annak nem képezik tárgyát a károsult hozzátartozói kárigények. A károsult oldaltól a tanulmányban kizárólag egy fejezetében kívánok említést tenni, mégpedig annak a tényálláscsoportnak a kapcsán, amikor a káresemény elszenvedője a károkozó hozzátartozója, különös tekintettel az utasokra. A tanulmányban az úgynevezett „belső jogviszonyokra” kívánok összpontosítani. Részletesen kívánok foglalkozni a házassági közös vagyonba tartozó gépjárművel okozott károkkal. E kérdéskört a tanulmány szempontjából kiemelkedő súlyúnak tartom, hiszen a házasság nem csak érzelmi, hanem vagyonszövetség is egyben. A károkozás folytán létrejövő jogviszonyok ezért mindkét felet érintik. Ezen felül jelentős azon tényállások köre, amikor valamelyik másik hozzátartozó okoz kárt a gépjárművel. Külön figyelmet érdemel az is, ha a kárt

¹ A tanulmány a Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog-és Államtudományi Kar Deák Ferenc Továbbképző Intézet kártérítési jogi szakjogász képzésén írt szakdolgozat átdolgozása;

² KSH hivatalos statisztikai adatsor, https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0069.html letöltve: 2025. január 7..;

³ dr. Pataky Tibor Csaba: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei, doktori értekezés, PPKE-JÁK, Budapest 2017, 7. oldal;

gyermek, vagy más vétőképtelen személy okozta. Nem maradhat említés nélkül valamelyik érintett halálának az esete sem, hiszen az öröklés folytán tisztázandó kérdések, illetve a fedezet mikéntje ilyen esetekben többnyire a hozzátartozókat érinti. Az esetleges megtérítési igényeket a károkozók egymás közötti, illetve biztosítóval szembeni relációban kívánom elemezni.

5 Hozzátartozók alatt a tanulmányban a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.) 8:1. § szerint meghatározottakat értem, vagyis hozzátartozó: a házastárs, az egyeneságbeli rokon, az örökbefogadott, a mostoha- és nevelt gyermek, az örökbefogadó-, a mostoha- és a nevelőszülő és a testvér, beleértve a féltestvért is (közeli hozzátartozók), továbbá az élettárs, az egyeneságbeli rokon házastársa, a házastárs egyeneságbeli rokona és testvére, és a testvér házastársa. A házastársak alatt a bejegyzett élettársakat is értem.

6 Üzembentartó, vezető, utas, biztosított

7 Az egyes hozzátartozókat érintő tényállásokra a vonatkozó jogszabályok, így különösen a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (a továbbiakban: Kgfb. törvény) nem tartalmaznak speciális szabályokat. A felelősség mikénti alakulása ezért az általános fogalmak egyes tényállásokra történő pontos értelmezésével ítéhető meg. Az egyes tényálláscsoportok ismertetése előtt szükségesnek tartom ezek alaposabb elemzését.

A Kgfb. törvény az értelmező rendelkezések között meghatározza, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésben ki minősül biztosítottnak. E szerint biztosított a gépjármű biztosítással rendelkező üzemben tartója és a gépjárművet vezető személy, ezért ezek jelentését a fenti halmazon belül is mindenképpen szükséges alaposabban elemezni. A törvényi definíciók ugyanis látszólag egyszerűek, a valóságban azonban sok esetben összetettebb jogértelmezést igényelnek. Az alábbiakban e két fogalom, valamint az utas kapcsán felmerülő, gyakorlatban előforduló kérdéseket kívánom elemezni.

8 Az üzembentartói minőség eltérő megítélése a Kgfb. törvényben és a Ptk-ban

Az üzembentartó fogalmára a Kgfb. törvényben az értelmező rendelkezések között találunk jogalkotói definíciót. E szerint üzembentartó: a gépjármű telephelye szerinti ország hatóságai által kibocsátott okiratba bejegyzett üzemben tartó (engedélyes, engedély jogosultja), ennek hiányában a tulajdonos [Kgfb. törvény 3. § 35. pont].

E definíció elsőre, le is egyszerűsítene az üzembentartó személyének a meghatározását, ugyanakkor itt utalnék Fuglinszky Ádámnak az üzemeltetés vs. veszélyes üzem kapcsán kifejtett gondolataira⁴. Nem szabad összekevernünk a biztosítási jogi fogalmakat Ptk. veszélyes üzemi felelősséghez

⁴Fuglinszky Ádám: Kártérítési jog, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest 2015., 368-369. oldal;

kapcsolódó definíciókkal. A Kgfb. törvény szerinti üzembentartó fogalmát a biztosítási szerződéssel kapcsolatos kérdések, illetve e jogviszony minősítése kapcsán alkalmazzuk. A Kgfb. törvény az üzemeltetőt biztosítottként, egyben a szerződéskötési kötelezettség címzettjeként határozza meg. A törvény cél szerinti értelmezése alapján az üzembentartó ilyen „leegyszerűsítő” meghatározásának nyilvánvalóan az a jogalkotói célja, hogy ne legyen kétséges, ki az a személy, aki a biztosítási fedezet fenntartására köteles. A biztosítási érdek, mint a biztosítási szerződés egyik lényeges eleme mindig a tulajdonjoghoz, illetve az üzembentartói minőséghez kötődik, ebből kifolyólag ennek külön kimondása nélkül is a szerződés megkötésére a forgalmi engedélybe e minőségében bejegyzett személy köteles (BH2000.59.). Az üzembentartói minőség a gépjármű forgalmi engedélyébe bejegyzésre kerül. Amennyiben ilyen nem történik, úgy a fenti meghatározás esetén a tulajdonost kell üzembentartónak tekinteni. A forgalmi engedélyek kiadása a gépjármű-nyilvántartás alapján történik, amely egy közhiteles hatósági nyilvántartás, tehát a kötelezettség címzettje így könnyen megállapítható.

Ezzel szemben a Ptk. 6:536. §-a alapján a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának az minősül, akinek érdekében a veszélyes üzem működik. Ha a veszélyes üzemnek több üzembentartója van, őket közös károkozónak kell tekinteni. A hatályos Ptk. a gyakorlat által korábban kimunkált érdekkört tette a meghatározás központi elemévé⁵. A felelősség szempontjából azt tekintjük üzembentartónak, akinek az érdekében a veszélyes üzemi tevékenység kifejtésre kerül (e körben lásd pl. BH2007.301.). Az üzembentartó az a személy, aki képes és köteles a tevékenység kockázatainak elhárítására, kármegelőzésre, illetve kárenyhítésre. Az üzembentartó képes és kész a veszélyes üzemet irányítani, ellenőrizni és koordinálni, nem utolsósorban a veszélyes üzem egész működése számára jár anyagi vagy immateriális előnyökkel⁶.

Az üzembentartói minőség a fent kifejtettek szerint rendszeres, tartós tevékenységet feltételez. Hogy ez mikor nem áll fenn, azt az eset összes körülményeinek gondos mérlegelése alapján lehet eldönteni (PK 40. számú állásfoglalás). Amennyiben a veszélyes üzem irányítását adott időpillanatban más látja el, az az üzembentartó felelősségét nem érinti. Az akkori Legfelsőbb Bíróság épp a gépjármű kapcsán, elvi érveléssel mondta ki, hogy a gépkocsi vezetésének más személy részére történő átengedése nem jelenti egyben az üzembentartói minőség átszállását is (BH1992.242.). Amennyiben az üzembentartó (tulajdonos) a gépjárművet egyszeri, vagy alkalmoszerű jelleggel engedi át más személynek, úgy e személy javára még üzembentartói minőséget nem alapoz meg. Más eset áll fenn azonban, ha az üzembentartó a gépjárművet másnak bérbe, vagy tartós jelleggel használatba adja⁷. Az üzembentartó Ptk-ban meghatározott fogalma

⁵ Vékás Lajos (szerk.): A Polgári Törvénykönyv magyarázatokkal, CompLex Kft. 2013. 949. oldal;

⁶ Fuglinszky Ádám, 2015, 381-382. oldal;

⁷ Vékás Lajos, Gárdos Péter (szerk.): Nagykomentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez, jogtár kommentár, uj.jogtar.hu 2023. április 30.;

befogadó jellegű, tehát adott tényállás mellett több személy (a felvetett tényállási elemek alapján a bérbeadó és a bérlő) egyidejűleg is üzemtartónak minősülhet.

Egy adott gépjárműnek több személy is lehet az üzemben tartója, ezt sem a Kgfb. törvény, sem a Ptk. nem tiltja. Ilyen esetben, a káresemény bekövetkezése során az üzemtartók közös károkozónak minősülnek [lásd: Ptk. 6.536. § (2) bekezdés]. A közös károkozók a károsulttal szemben akkor is egyetemlegesen felelnek, ha a kárt több személy fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozta (PK 40. számú állásfoglalás)... Felelősségüket egymás belső viszonyában pedig a többiek közös károkozásának szabályai alapján kell elbírálni. Házastársak esetében ugyanakkor speciális szempontokat is figyelembe kell venni, ezeket lentebb, külön fejezetben kívánom kifejteni.

A fentiekből látható, hogy az üzemtartói minőség két törvényi definíciója között különbségek adódhatnak, ezért minden ügyben szükséges meghatározni ezek egymáshoz való viszonyát. A Kgfb. törvény a hatósági nyilvántartásból indul ki, annak közhitelességére támaszkodik, kvázi egy vélelmet fogalmaz meg. Az üzemtartó döntő részben az, aki a forgalmi engedélyben bejegyzésre került, mögöttesen pedig a tulajdonos mindig elérhető. Mindemellett előfordulhat, hogy az okiratok bejegyzései nem fedik a valóságot. Több oka is lehet annak, hogy valaki nem a valóságnak megfelelő adatokat jegyeztet be a gépjármű-nyilvántartásba. Példának okán – annak hozzájárulásával ugyan – de más személy kerül üzemtartóként bejegyzésre annak kedvezőbb bonus-malus fokozata vagy biztosítási adatai (életkora, lakóhelye stb.) miatt, akár a valódi tulajdonos mellett is. A kártérítési perekben ugyanakkor – vita esetén – a bíróságnak mindig a Ptk. szerinti üzemtartói minőséget kell figyelembe venni, mivel a felelősség egészét is a Ptk. szabályai alapján kell megítélni.

A gyakorlatban ezek ugyanakkor nem okoznak problémát, mivel károkozás esetén egyrészt a gépjármű vezetője is biztosított személynek minősül függetlenül attól, hogy egyébként egyben üzemtartónak is minősül-e, vagy sem, a károsult mindenképp hozzájut a kártérítéshez. Másrészt az ellentmondás azáltal is feloldható, hogy a bírói gyakorlat mindkét fogalomnak megfelelő személyt üzemtartónak tekint. A fenti példából kiindulva egy kártérítési perben a gépjárművet tartós jelleggel bérlő és a forgalmi engedélybe bejegyzett személy is üzemtartónak fog minősülni, ezáltal őket közös károkozónak kell majd tekinteni. A veszélyes üzem egyrészt mindkettejük érdekében működik, másrészt a közhiteles gépjármű-nyilvántartás a polgári perben is irányadó. Az abban található bejegyzéseket valósnak kell elfogadni.

Érdekes lehet ugyanakkor az az esetkör, amikor kiderül, hogy a gépjármű üzemeltetője, vagy tulajdonosa a valóságban eltér a gépjármű-nyilvántartás tartalmától. Itt álláspontom szerint a szabályozás kicsit elégtelen, ugyanis – mivel a gépjármű-nyilvántartás adataihoz köti az üzemtartói, tulajdonosi minőséget – esetenként a biztosítót némileg hátrányos helyzetbe hozza.

Amennyiben bármilyen okból kiderül, hogy a gépjármű valódi tulajdonosa/üzembentartója nem a forgalmi engedélyben szereplő személy, a biztosító nem léphet fel vele szemben még abban az esetben sem, ha nyilvánvaló módon ennek kizárólag a kedvezőbb biztosítási díj elérése volt a célja. A biztosítási szerződés a gazdasági célját csak abban az esetben éri el, ha az ellenszolgáltatás (a biztosítási díj) megfelelő, valós adatokon alapuló kockázatelemzés eredménye.

Speciális, a hozzátartozók esetében is előforduló példa az az eset, ha a károkozás olyan járművel történik, amely pótkocsit húz maga után, tehát járműszerelvényt alkot. A Kgfb. törvény 3. § 10. pontja szerinti értelmező rendelkezés szerint a pótkocsi is gépjárműnek minősül, ily módon biztosításra kötelezett. Amennyiben a gépkocsinak és a pótkocsinak más-más az üzembentartója, úgy az ezzel a járműszerelvényel okozott károkozás során a bírói gyakorlat az üzemeltetőket közös károkozóknak tekinti. Ilyen esetekben a járműszerelvény ugyanis egységes, mivel a pótkocsit a gépkocsi működteti. Ez minőségileg egy új, harmadik típusú veszélyes üzem létrejöttét eredményezi, amelynek mind a gépkocsi, mind a pótkocsi üzemeltetője üzembentartónak minősül⁸, tehát az ilyen károkozások esetében a járműszerelvény mindkét elemének biztosítója egyetemlegesen helytállásra kötelezett.

1 A gépjárművezető és az utas

A gépjárművezető személyét a Kgfb. törvény nem határozza meg, arra a Kresz. I. számú függelék III. részének a) pontjában, az értelmező rendelkezések között találunk meghatározást. E szerint vezető: az a személy, aki az úton járművet vezet, vagy állatot hajt (vezet). Az üzembentartón kívül a vezető a másik olyan személy, akire a biztosítási fedezet kiterjed a Kgfb. törvény alapján, tehát az általa okozott károkért a biztosító (fedezet hiányában pedig a MABISZ) mindenképpen helytáll. A gépjárművezetői minősítés megállapításának nem feltétele, hogy a jármű vezetője egyébként rendelkezzen vezetői engedéllyel (igazolvánnyal), járművezetői jártassággal, gyakorlattal. A gépjárművezetői minőség ténykérdés. Vezető az lesz, aki a jármű vezetésére vállalkozik, vagyis aki a járművet haladásra készíti, vagy irányítja⁹. Egy gépjárműnek többnyire csak egy vezetője lehet, de vannak olyan speciális járművek, amelyek vezetése több személy összehangolt tevékenységét illeti (a hétköznapiakban, közúton használt gépjárművek közül én magam ilyen nem ismerek). Amennyiben a járművet többen vezetik, minden olyan ember, amely a jármű szerkezetének kezelésével azt haladásra készíti vagy irányítja, vezetőnek minősül, tehát adott esetben a segédvezetőre is alkalmazni kell a járművezetőkre vonatkozó szabályokat¹⁰. A vezető felelőssége,

⁸Fuglinszky Ádám, 2015. 391. oldal;

⁹Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert: A Kresz értelmezése a joggyakorlatban, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2021, 61. oldal;

¹⁰Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert, 2021, 62. oldal;

hogy Kresz. járművezetőkre vonatkozó szabályait megtartsa és gondoskodjon arról, hogy az általa vezetett gépjárműben utazó utasok is megtartsák a reájuk vonatkozó szabályokat.

A Kresz. 23. §-ának szabályai az utasokra vonatkozó normákat határozzák meg. Ezek tilalmi szabályok, amelyek egy része saját biztonságuk megóvását szolgálja, míg más részük azon tevékenységeket tiltják, amelyekkel közvetlenül veszélyeztethetik mások biztonságát¹¹. A zavaró magatartás értelemszerűen befolyásolja gépjárművezető figyelmét, amely a közlekedés során kiemelten veszélyes.

A vezető a gépjármű közlekedésben történő részvétele során felelősséggel tartozik az utasokért is. Köteles megakadályozni az utasokat minden olyan zavaró magatartásban, amelyek a személy-és vagyonbiztonságot veszélyeztetik. Amennyiben ez nem történik meg, az ebből kifolyólag okozott károkért felel. A közlekedés során elszenvedett baleset esetén az utas magatartása akkor minősül közreható, a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan oknak, ha a baleset a legnagyobb gondosság, a közlekedési szabályok maradéktalan megtartása mellett is elkerülhetetlen volt, tehát a baleset elhárítása a gépjármű vezetője számára objektíve lehetetlenné vált (BH1977.146.).

Az akkori Legfelsőbb Bíróság ezen álláspontja az utas károsultkénti közreható magatartása kapcsán került kifejtésre. Érdekes lehet, hogy mennyiben értékelhető az ilyen magatartás egy külső, tehát a gépjárműben nem közlekedő személynek okozott kár esetén. A bírói gyakorlat az utasok magatartását a gépjármű közlekedésben való részvétele során a vezetőnek (illetve közvetve az üzemeltetőnek) tudja be. A vezető az utasok magatartásáért a forgalomban való részvétel során felelősséggel tartozik. Általánosságban megállapítható, hogy a Kgyb. törvény definíciója szerint az utas ugyan nem minősül biztosítottnak, ugyanakkor a közlekedésben való részvétel során a gépjárművezető felelősségén keresztül közvetve reá is kiterjed a biztosítási fedezet. Az utas magatartásáért az üzemeltető, a vezető, illetve a közvetlen igényérvényesítés folytán a biztosító csak a törvényi feltételek fennállása esetén, a veszélyes üzemi felelősség kimentési szabályainak megfelelő alkalmazásával mentheti ki magát. Kimentés esetén pedig álláspontom szerint a károkozó utas maga tartozik felelősséggel a károsult irányába.

Az utassal az Európai Bíróság több ítéletében maga is foglalkozott. A Bíróság gyakorlata a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelvek¹² mentén az utast következetesen kívülálló személynek minősítette. Már a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv kimondta, hogy a biztosítási fedezetnek bizonyos jogszabályi kivétellel ki kell terjednie az utasokra¹³ is. Az utas károsulti

¹¹Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert, 2021. 241. oldal;

¹²Ezekből több is született (1972, 1983, 1990, 2000, 2005), jelenleg az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK irányelve hatályos;

¹³ dr. Pataky Tibor Csaba, 2017, 142-143. oldal;

pozíciójával az Európai Bíróság is több ítéletében foglalkozott (például Whitty Farell ügy C-356/05, vagy Almeida ügy C-300/10.¹⁴).

A fenti megállapítások természetesen egyes tényállások esetén árnyaltabbak. Az alábbiakban azt kívánom bemutatni, hogy hol húzódnak meg a biztosítási fedezet határai egyes hozzátartozók esetében.

9 A házastársi közös vagyona tartozó gépjármű biztosítási fedezete

1 A vonatkozó házassági vagyoni szabályokról röviden

Ahhoz, hogy megválaszolhassuk, hogy a házastársakra mennyiben terjed ki a biztosítási fedezet, röviden szót kell ejteni a házassági vagyoni alapvető szabályairól, illetve logikájáról. Az évtizedes jogfejlődés során a Ptk. a hatályos házassági vagyoni szabályozásakor is a felek rendelkezési elvére épült. A Ptk. 4:34. § (1) bekezdése alapján a házastársak az életközösség fennállása alatt szerződéssel maguk szabhatják meg azt a vagyoni rendszert, amely reájuk irányadó lesz¹⁵, tehát a főszabály az, hogy a házastársak és a házastársak szerződésben maguk rendezhetik a vagyoni viszonyait és csak ennek hiányában kell alkalmazni a törvényes vagyoni rendszer rendelkezéseit. A házassági vagyoni szerződésre irányadó szabályokat a Ptk. 4:63. §-a tartalmazza, a szerződésre a kötelei jogból a szerződések általános szabályait a Családjogi Könyvben szabályozott eltérésekkel együtt kell alkalmazni. Itt is főszabály a diszpozitivitás. A felek a jogszabályi rendelkezésektől a Ptk.-ban foglalt kógens rendelkezések között eltérhetnek¹⁶. A kógens rendelkezéseket a Ptk. 4:64. - 4:67. §-i tartalmazzák. Ezek a szerződés alakiságára, illetve harmadik személyek védelmére vonatkoznak. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szempontjából a harmadik személyek védelmére, illetve a nyilvántartásra vonatkozó szabályokat emelném ki.

A Ptk. 4:65. § (3) bekezdése alapján a szerződés harmadik személyekkel szemben akkor hatályos, ha azt a házassági vagyoni szerződések országos nyilvántartásába bevezették, vagy ha a házastársak bizonyítják, hogy a harmadik személy a szerződés fennállásáról és annak tartalmáról tudott vagy tudnia kellett. A Ptk. 4:67. §-ának szabályai pedig megtiltják az olyan visszamenőleges hatályú szerződéses kikötést, amely bármelyikük harmadik személlyel szemben fennálló kötelezettségét a harmadik személy terhére változtatja meg. Az olyan szerződéses rendelkezés pedig, amely valamely vagyonelem valamelyik alvagyona tartozását módosítja, harmadik

¹⁴ dr. Pataky Tibor Csaba az értekezésében mindkét ügyet részletesen bemutatja (lásd dr. Pataky Tibor Csaba, 2017, 146-151. oldal). Mivel ezek a károsult oldal szempontjából tartalmaznak lényeges megállapításokat, részletezésüktől itt eltekintek;

¹⁵ Kőrös András (szerk.): A Ptk. magyarázata III/VI. Polgári Jog, Családjog, HVG.ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2021, 110-111. oldal;

¹⁶ Kőrös András (szerk.) 2021, 160. oldal;

személlyel szemben akkor hatályos, ha arról a harmadik személy tudott vagy tudnia kellett arról, hogy a szerződés rendelkezése szerint a közös vagy különvagyonhoz tartozik.

A gyakorlat azt mutatja, hogy a házassági vagyoni szerződések a társadalomban tömegesen nem terjedtek el¹⁷. A gyakorlatnak a mai napig is többnyire a törvényes vagyoni rendszer szabályai alapján kell kezelni a házasságban elő károkozókval kapcsolatos kérdéseket.

Fontos megjegyezni, hogy bármely, a törvényben szabályozott vagyoni rendszer létrejöttének kötelező eleme az életközösség létrejötte. A vagyoni rendszer fennállása is az életközösség tartamához igazodik kivéve, ha azt a házastársak vagy a bíróság az életközösség fennállása alatt megszünteti. Az életközösség fogalmát azt évtizedes bírói gyakorlat dolgozta ki, azt a Ptk. jelenleg sem definiálja¹⁸. Ennek gyakorlatát részletesen nem kívánom kifejteni, ugyanakkor azt kiemelném, hogy a házasság létrejöttével az életközösség létrejöttét is vélelmezni kell [Ptk. 4:35. § (1) bekezdés]. Az életközösség tényleges és pontos időtartamának megállapítása a házassági perben, ennek hiányában a házassági vagyoni perben eljáró bíróság feladata. Egy kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatos kártérítési ügyben ennek vizsgálata nem merülhet fel. Harmadik személyekkel szemben is hatályos házassági vagyoni szerződés hiányában a kártérítési perben nem lehet hivatkozási alap az alperes(ek) részéről az adott gépjármű közös, vagy különvagyonon jellege sem.

2 A törvényes vagyoni rendszer főbb rendelkezései

Mivel, mint említésre került, az esetek döntő többségében a házastársak a törvényes vagyoni rendszer alatt gazdálkodnak, így elengedhetetlen annak kifejtése, hogy melyek azok a körülmények, amelyeket egy gépjárművel okozott kár esetén mindenképpen szükséges figyelembe venni.

A főszabályt a Ptk. 4:37. §-a tartalmazza: eszerint minden, amit a házastársak az vagyoni közösség fennállása alatt együtt, vagy külön szereztek, a közös vagyoniukba tartozik, kivéve az a vagyoni, amely egyik vagy másik házastárs különvagyonon. A közös vagyoni nemcsak a jogok, hanem a kötelezettségek, vagyis a közös tartozások is beletartoznak. A „tartozás” kifejezés valamennyi kötelmi jogi eredetű passzív vagyonelemre értendő, ezt a gyakorlat is így alkalmazza¹⁹. Mindez a házastársakat osztatlanul és egyenlő arányban illeti meg.

Ezzel szemben a különvagyonba tartozó elemeket a Ptk. 4:38. § (1) bekezdése részletesen felsorolja. Ezek közül csak azt az esetkört kívánom kiemelni, mely szerint különvagyon a vagyoni közösség létrejöttkor meglévő, a vagyoni közösség alatt a házastárs által örökölt vagy ajándékba kapott vagyontárgy és részére nyújtott ingyenes juttatás. Különvagyon a személyes

¹⁷Kőrös András (szerk.) 2021, 160. oldal, valamint saját gyakorlati tapasztalataim is ezt mutatják. Néhány éves családjogi peres gyakorlatomból mindösszesen egy olyan esetet ismerek, amelyben a felek között házassági vagyoni szerződés került megkötésre;

¹⁸Kőrös András (szerk.) 2021, 111-112. oldal;

¹⁹Kőrös András (szerk.) 2021, 117. oldal;

használatra szolgáló szokásos mértékű vagyontárgy, illetve a különvagyon értékén szerzett vagyontárgy és a különvagyon helyébe lépő érték. Az egyes vagyonelemek közös vagy különvagyoni jellege ugyanakkor e jogszabályhely alapján nem mindig dönthető el. Bizonyos vagyonelemek esetében ágazati jogszabályok alkalmazása is szükséges, illetve a bírói gyakorlat sem minden esetben egységes bizonyos vagyonelemek minősítése során²⁰.

A szokásos mértékű vagyontárgyat a bírói gyakorlat nem a közfelfogás, hanem a felek jövedelmi-vagyoni viszonyai és életvitele alapján ítéli meg. Nem tartoznak a különvagyonba azok a vagyontárgyak, amelyek használata személyhez tapad ugyan, de az értéke a felek összvagyonához képest kiemelkedően magas. Nem különvagyon az a vagyontárgy sem, amely személyes használatra szolgál ugyan, de a házastársak közös célból vásárolták²¹. Mindezeket azért tartom fontosnak megemlíteni, mert mint látjuk, a szabályok alapján nem minden esetben lehet akár egy gépjárműről sem eldönteni, hogy az közös, vagy különvagyonnak minősül.

A Ptk. 4:39. §-a határozza meg a különvagyon terheit. A különvagyonhoz tartozik a különvagyoni vagyontárgy terhe és a külön adósságnak minősülő tartozás kamata. A különvagyon vonatkozásában a vagyonközösség fennállása alatt keletkezett terhek közül kiemelendő az a tartozás, amelyet a házastárs jogellenes és szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartásával okozott, ha a tartozás a másik házastárs gazdagodását meghaladja [(3) bekezdés d) pont]. Ily módon közös tartozás lehet a bűncselekménnyel okozott kár is, amennyiben az abból befolyó jogellenes haszon a közös vagyonba folyt be (BH2000.546.). Az enyhe gondatlansággal okozott károkért (a közlekedési balesetek tipikusan ilyenek lehetnek) viszont a közös vagyon is felel. Ezzel ellentétes gyakorlat, illetve rendelkezés a szolidaritás elvével nem lenne összeegyeztethető²².

A tartozás különvagyoni jellege pedig nem érinti a másik házastárs felelősségét harmadik személlyel szemben. Ennek megfelelően fenti rendelkezéseknek a házastársak belső jogviszonyában van jelentősége, egy károkozás esetén a károsulttal (illetve bizonyos megtérítési igények esetén a biztosítóval, illetve MABISZ-szal) szemben egyetemlegesen felelnek.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szempontjából relevánsnak minősül a Ptk. 4:40. §-a, amely arról rendelkezik, hogy törvény eltérő rendelkezése hiányában, a vagyonközösség fennállása alatt a házastársak vagyonában meglévő vagyontárgyakról azt kell vélelmezni, hogy azok a közös vagyonhoz tartoznak. A vagyonközösség fennállása alatt a közös vagyonra vagy valamelyik házastárs különvagyonára vonatkozó kötelezettség teljesítéséről azt kell vélelmezni, hogy a teljesítés a közös vagyonból történt. A Ptk. 4:42. §-ának lényege szerint a házastársak a vagyonközösséghez tartozó vagyontárgyakat a rendeltetésüknek megfelelően bármelyikük használhatja, birtokolhatja, kezelheti. A Ptk. 4:43. §-a pedig az egyik házastárs foglalkozásának

²⁰ Pl. orvosi praxisjog körében lásd BH2019.319.;

²¹ Kőrös András (szerk.) 2021, 121. oldal;

²² Kőrös András (szerk.) 2021, 125. oldal;

gyakorlásához, illetve vállalkozói tevékenysége folytatásához szükséges vagyontárgy használatának joga e házastársat illeti meg feltéve, ha erről a másik házastárs tudott vagy tudnia kellett és ezt nem kifogásolta.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás kapcsán tehát a következőket kell összegezni a fenti szabályokból. A házastársak és harmadik személy (károsult, vagy akár a biztosító) viszonyában vélelmezni kell, hogy a gépjármű, amelyikkel a károkozás történt, a házastársak közös vagyonába tartozik függetlenül attól, hogy a gépjármű forgalmi engedélyében melyikük került tulajdonosként bejegyzésre. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés kapcsán szerződő félként (közvetve vagy közvetlenül) mindketten megjelennek, a biztosítási díjat is ily módon kötelesek megfizetni a biztosítónak. Valamelyikük károkozó magatartása kapcsán pedig mindketten egyetemlegesen felelősek a károsult irányába.

3 A károkozás esetén követendő eljárás eddigi gyakorlata, a PK 40. számú állásfoglalás

A gyakorlatban korábban is előkerült annak kérdésköre, hogyan kell megítélni a házastársi közös vagyonba tartozó gépjárművel okozott károkat. Az akkori Legfelsőbb Bíróság a PK 40. számú állásfoglalásában, az üzembentartó fogalmát megragadva fejtette ki ezzel kapcsolatos álláspontját. Az állásfoglalás lényege szerint, ha a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott kárt több személy okozta, felelőségüket másként kell megítélni a külső és a belső, egymás közötti jogviszonyukban. Példaként hozta fel, hogy ha két gépjármű az összeütközéskor gyalogosnak okoz kárt, úgy mindkét jármű üzembentartója a veszélyes üzem szabályai szerint és egyetemlegesen felel vele szemben. A károkozók belső viszonyában viszont már az általános szabályok irányadók. Ugyanez az alapja annak, ha a károsult valamelyik vagy mindkét gépjármű üzembentartója. Az állásfoglalás kívülálló személynek tekintette a jármű utasát is.

Másként alakul ugyanakkor a felelőség, ha a jármű utasa történetesen a gépjárművezető házastársa. Ilyenkor azt kell mérlegelni, hogy e személy a gépjármű üzembentartójának minősül-e vagy sem. A Legfelsőbb Bíróság álláspontja szerint az üzembentartói minőség a gépjármű tulajdonjoga alapján nem dönthető el, minthogy az alapján sem lehet a közös üzembentartói minőségről állást foglalni, hogy a károkozó gépjármű a házastársi közös, vagy valamelyik házastárs különvagyonába tartozik-e. A közös vagyonba tartozás alapján még nem tekinthető mindkét házastárs üzembentartónak. A gépjármű üzemeltetési költségeit a házastársak ugyan közösen kötelesek viselni, de ez még nem teszi őket közös üzembentartókká és nem alapozza meg harmadik személlyel szembeni egyetemleges kártérítési felelőségüket sem. Az egyik házastárs terhére megítélt kártérítési összeget a házassági vagyoni igények körében kell elszámolni.

Az üzembentartó személyének megállapításához rendszerint a gépjármű forgalmi engedélye és a hatósági nyilvántartás nyújt segítséget, azonban üzembentartó olyan személy is lehet, aki nem

szerepel a forgalmi engedélyben. Az akkor hatályos Ptk. alapján üzembentartónak azt kellett tekinteni, aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatja. A folytatás pedig ismétlődő, rendszeres tevékenység (lásd fentebb). Az együtt élő házastársakat tehát tulajdoni viszonyoktól függetlenül akkor lehet közös üzembentartónak tekinteni, ha a gépjárművel a veszélyes üzemet mindketten folytatják, erre pedig az eset összes körülményei alapján lehet következtetni. Az együtt élő házastársakat tehát akkor lehetett közös üzembentartónak tekinteni, ha a veszélyes üzemet – jelen esetben a gépjármű vezetését – mindketten rendszeresen folytatták.

Ha közlekedési balesetben az együtt élő házastárs nemcsak a gépjármű utasa, hanem a fenti logika alapján egyben üzembentartónak is minősül, úgy már nem kívülálló személy. Kárának megtérítését nem az egyetemleges felelősség szabályai szerint kérheti, hanem azt a károkozók egymás közötti viszonyában számolhatja el. Ugyanígy kell eljárni abban az esetben, ha a gépjárműnek a másik házastárs az egyedüli üzembentartója, és a házastársának a gépjármű vezetését csak alkalomszerűen engedte át.

Ha azonban a károsult házastárs nem minősül üzembentartónak, csak szimplán utasként érintett a balesetben, úgy mindegyik részes féltől egyetemlegesen követelheti kára megtérítését. Jellemzően ilyenkor a házastársat a károsult nem állítja perbe, hanem csak a másik gépjármű üzembentartója és/vagy biztosítója vesz részt az eljárásban. Ők ebben az esetben nem hivatkozhatnak arra, hogy a károsult a követelését a felróhatóan részes házastársától is követelje, hiszen az egyetemleges felelősség alapján saját maguk is a kár egész összegét kötelesek megtéríteni. A kifizetett összeg vonatkozásában pedig a felróhatóság arányában megtérítési igénynek van helye a balesetben részes házastárssal szemben. A behajthatóság kockázatát a korábban elmarasztalt gépjármű üzembentartója viseli. A károsult házastárssal szemben fennálló tartozásnak a másik házastárssal szemben fennálló megtérítési követelésbe való beszámításának nem lehet helye.

4 A PK 40. számú állásfoglalás kritikája, annak meghaladottsága

A Ptk. hatálybalépése kapcsán a Kúria a PK 40. számú állásfoglalást az 1/2014. polgári jogegységi határozattal fenntartotta, ugyanakkor annak további alkalmazhatóságával jelentős kételyek merülnek fel. A jogirodalomban Lábady Tamás²³ hívta fel arra a figyelmet, hogy a Ptk. 6:536. §-a az üzembentartó fogalmát a PK 40. számú állásfoglalástól eltérően határozta meg. Míg az állásfoglalás az üzembentartó fogalmát a veszélyes üzem folytatásához, addig a Ptk. ahhoz köti, hogy az kinek az érdekében működik. Márpedig Lábady rámutatott arra, hogy ha az érdeket vesszük figyelembe, akkor az üzembentartói minőséget nem az fogja eldönteni, hogy melyik házaspár az, aki a gépjárművet rendszeresen vezeti, ennek nem lesz jelentősége. A gépjármű üzemben tartása és működtetése ugyanis tipikusan mindkét házaspár, illetve az egész család érdekében történik. Ez

²³ Lásd Vékás Lajos (szerk.), 2013, 949. oldalon kifejtetteket. A szerződésen kívül okozott károkkal kapcsolatos részt Lábady Tamás jegyzi;

pedig azt jelenti, hogy a házasfelek mindig, minden körülmények között a gépjármű közös üzemeltetőinek minősülnek. Az állásfoglalás többi része ugyanakkor a továbbiakban is alkalmazható.

Ezzel az állásponttal magam is teljes mértékben egyetértek, de a kérdést nem kizárólag kártérítési (biztosítási jogi), hanem családjogi szempontból is szükséges vizsgálni. Az életközösséget a bírói gyakorlat szerint nem csak erkölcsi, lélektani, illetve fizikai (bensőséges) viszonyok, hanem vagyoni összetevők is alkotják. Az életközösség része a közös gazdálkodás, közös (gazdasági) célok, illetve ennek elérése érdekében a teljes vagyoni együttműködés is²⁴. A házasfelek a gazdasági életben a külvilág számára a fent kifejtett vagyoni jogi szabályok alapján többnyire egy gazdasági egységként jelennek meg. Közhiteles nyilvántartásokban bármelyikük jelenik meg valamely dolog (jelen esetben gépjármű) tulajdonosaként, arról kívülállóként főszabály szerint azt kell vélelmezni, hogy az a házastársak közös vagyona.

A Kgyb. törvény szempontjából üzemeltetőnek vagy azt kell tekinteni, aki a forgalmi engedélyben ilyen minőségben került bejegyzésre, vagy a tulajdonost. Ez utóbbi esetben tehát bármelyik házastársat jegyezték be, mindkettő tulajdonosnak, így biztosítási szempontból üzemeltetőnek is minősül. A biztosítóval szembeni jogoknak és szerződéses kötelezettségeknek mindketten alanyai. Mint ahogy fentebb kifejtésre került, ez nem jelentené automatikusan azt, hogy a veszélyes üzem szempontjából is közös üzemeltetők lennének.

Az érdekek között nem lehet különbséget tenni. Amennyiben a család egy gazdasági egység, úgy abban kívülállóként kizárólag egy – közös – érdek értelmezhető. Nem lehet relevanciája annak, hogy az üzemeltetéssel járó feladatokat általában melyik házastárs végzi el, illetve melyikük az, amelyik a gépjárművet egyébként ténylegesen használja (hiszen, mint bemutatásra került, a házassági vagyoni jog a foglalkozáshoz szükséges vagyonelemekre speciális szabályozást tart fenn). A gépjármű – mint közös vagyon – használatára egyébként is mindkét házastárs egyaránt jogosult. Mindezeket összegezve tehát a PK 40. számú állásfoglalástól eltérően a hatályos szabályok alapján, az ott felvetettekre az a helyes következtetés, hogy a házastárs egyaránt, automatikusan üzemeltetőnek minősül mind biztosítási, mind felelősségi szempontból. Egy baleset során a házastárs semmilyen esetben nem tekinthető kívülálló személynek, tehát utasként sem jogosult igényérvényesítésre. Károkozóként a házastársa által okozott károkért is felel, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet pedig reá is kiterjed. E minősége viszont kizárja, hogy egyben károsult minőségben is megjelenjen [lásd Ptk. 6:3. § b) pont]. Álláspontom szerint a megtérítési igények esetén a házastársak a Ptk. 4:39. § (4) bekezdése alapján a másik (többi) károkozóval szemben is együttesen jelennek meg. Egymás közötti, belső jogviszonyukban a kötelezettség elszámolásának – vita esetén – kizárólag házassági vagyoni jogi perben van helye.

²⁴ Kőrös András (szerk.), 2021, 111-112. oldal;

Más a helyzet ugyanakkor, ha a házastársak házassági vagyoni szerződéssel eltértek a törvényes vagyoni rendszertől. Ebben az esetben álláspontom szerint egy kártérítési perben is vizsgálni lehet és kell azt a körülményt, hogy a Ptk. 4:65. § (2) bekezdése szerinti feltételek fennállnak-e vagy sem. Amennyiben a bíróság a feltételek fennállását megállapítja, úgy a kikötött házassági vagyoni rendelkezéseket figyelembe kell vennie a marasztalás során. Ez adott esetben pedig oda is vezethet, hogy amennyiben a házas felek vagyonekülönítést kötöttek ki, úgy az utasként károsult házas fél a gépjárművet üzemeltető házastársának a biztosítójától a közvetlen igényérvényesítés folytán kárai megtérítését követelheti, a házastársa által okozott károkért közös üzemeltetőként nem fog felelni. A biztosítási fedezet pedig reá csak abban az esetben terjed majd ki, ha a gépjárművet vezeti. Mindazonáltal ebben az esetben is a felelősség szempontjából fokozottan kell vizsgálni azt a körülményt, hogy a vagyonekülönítés ellenére – amennyiben a károkozó gépjárművel nem az üzemeltető házastárs okoz kárt – a vezetés másik házastárs számára történő átengedése alkalmi vagy rendszeres jelleggel történt-e. Ugyanis a felelősség szempontjából – mint fentebb láttuk – az üzemeltetői minőség megítélését ez befolyásolhatja.

5 Károkozás a házassági vagyoni közösség megszűnése és a házastársi közös vagyoni megosztása közötti időben

Érdekes elméleti kérdésként jelenik meg, hogyan kell megítélni a károkozó gépjárművön fennálló biztosítási fedezetet a házassági vagyoni közösség megszűnése után. Mindenekelőtt kiemelném, hogy a házassági vagyoni közösség megszűnése nem egyenlő a házastársi közös vagyoni megosztásával²⁵. A vagyoni közösség megszűnése időben megelőzi a házassági közös vagyoni megosztását. A vagyoni közösség megszűnésének időpontjáról a Ptk. 4:53. §-a rendelkezik, a mindennapi életben többnyire az életközösség megszűnésének időpontja a jellemző. A vagyoni közösség ebben a pillanatban szűnik meg, amellyel a házastársi közös vagyoni megosztásáig egy függő jogi helyzet alakul ki²⁶. Erre az időszakra a Ptk. 4:47. §-a ad iránymutatást, amelynek szabályai azonban döntően a rendelkezési jogot érintik. Azok a dolog használatára, illetve az ehhez való hozzájárulás vélelmére vonatkozó szabályokat nem érintik, tehát ebben az időszakban is mindkét házastárs változatlanul üzemeltetőnek minősül, a gépjárművet egyaránt használhatják. Együttes perlés esetén a biztosítóval együtt közös üzemeltetőként mindketten felelnek az okozott kárért a károsult irányába, hiszen a házastársi közös vagyoni – mint vagyontömeg – még nem került megosztásra. A vagyoni megosztás során ugyanakkor érdekes lehet a kártérítési kötelezettség kezelése a felek belső jogviszonyában, hiszen e vagyonelem, mint passzívum már nem az életközösség tartama alatt, vagyis nem a vagyoni közösség fennállásakor keletkezett, így nem minősül a házastársi közös

²⁵Tapasztalataim szerint gyakorló jogászok, akik rendszeresen nem foglalkoznak családjoggal, időnként összemoszák a két fogalmat;

²⁶Kőrös András (szerk.), 2021, 135. oldal;

vagyonba tartozónak. Azt a kötelmi jogi szabályok (közös károkozás esetén a károkozók belső viszonya) alapján fennálló közös kötelezettségként kell kezelni. A vagyonmegosztás során az nem számolható el. Mindezen gondolatok mellett e kérdésre gyakorlatot nem találtam, amiből arra következtetek, hogy eddig kérdésként nem került elő, illetve az a bírói gyakorlatban egyértelmű. A károsultak többnyire a biztosítóval szemben lépnek fel. Esetleges megtérítési igények felmerülésekor pedig a biztosító a vele szerződött üzembentartóval, illetve a gépjárművezetővel szemben érvényesíti követelését.

6 Az élettársak által használt gépjármű biztosítási fedezete

A házasságtól eltérően az élettársi kapcsolat vagyoni jogi szempontból nem családjogi köteléknek minősül, azt a Ptk. szerződéses kapcsolatként szabályozza a Hatodik Könyv XXV. Címében. A biztosítási fedezet élettársak esetén a házastársaknál tárgyalathoz képest eltérően alakul. A Ptk. 6:515. §-a alapján szerződéssel az élettársak is bármilyen, a törvényben szabályozott vagyoni jogi rendszert kiköthetnek az együttélésük idejére. Ennek hiányában pedig a Ptk. 6:516. § szabályozza az élettársak törvényes vagyoni jogi rendszerét. Lényeges különbség a házastársi vagyoni közösségtől, hogy az élettársak az életközösség fennállása alatt is önálló vagyonszerzők, ebből kifolyólag a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szempontjából nem minősülnek közös üzembentartóknak. Az üzembentartói minőséget mind felelősségi, mind biztosítási szempontból a fent kifejtett általános szabályok szerint kell megítélni. A PK 40. számú állásfoglalás példájából kiindulva a balesetben utasként részes élettárs nem üzembentartónak, hanem kívülálló személynek minősül, így egyetemlegesen, akár az élettársával, és/vagy annak biztosítójával szemben is érvényesítheti a kárigényét. Utasként tehát kerülhet károsulti pozícióba. Biztosítottként a fedezet rá nézve csak gépjárművezetői minőségében terjedhet ki (feltéve, ha a gépjármű forgalmi engedélyében közös tulajdonosként vagy üzembentartóként nem került bejegyzésre).

10 Az egyéb hozzátartozók biztosítási fedezete

Mint említettem, a hozzátartozókra speciális szabályozást a Kgyb. törvény nem tartalmaz, ezért a fent részletezett fogalmakból kell levezetni, hogy a biztosítási fedezet határa hol húzódik. Mint láttuk, a házastársak esete speciális látásmódot igényelt a vagyoni közösség miatt, ugyanakkor az egyéb hozzátartozók esetében törvényes vagyoni közösség rendszerint nem áll fenn. Azt az egyes családtagok legfeljebb a családi szokásokra, a „házi jogra” alapítják. Az egyes jogviták kapcsán minden esetben az üzembentartó-vezető-utas fogalmak kapcsán kell vizsgálni, ennek mentén kívánok magam is eljárni.

Mindenekelőtt visszautalnék az üzembentartóval kapcsolatban kifejtettekre. Az üzembentartó Ptk. és Kgyb. törvény szerinti fogalma eltérnek egymástól. A veszélyes üzemi felelősség megítélése

szempontjából a Ptk. szerinti fogalom irányadó (a fent írtakkal kiegészítve). Hozzá tartozók esetén ugyanakkor vizsgálni kell egyéb körülményeket is, a „házi jog” tartalmát. A „házi jog” alatt pedig jelen esetben azt értem, hogy a forgalmi engedélybe semmilyen minőségben be nem jegyzett hozzátartozók (gyermek, szülők, testvérek, de a fent kifejtettek szerint akár az élettárs is) milyen gyakran használják a gépjárművet, a részükre történő átengedés mennyire alkalomszerű vagy rendszeres. Rendszeres átengedés kapcsán ugyanis már közös üzembentartói minőségről beszélhetünk, hiszen ebben az esetben a gépjármű, mint veszélyes üzem mindegyik hozzátartozó érdekében működik. Közös háztartásban élő hozzátartozók esetén életszerű, hogy a gépjárművet többen használják és fenntartási költségeket is közösen viselik. Ebben a szokások alapján nem is feltétlenül lehet törvényszerűséget felfedezni, hiszen megeshet, hogy egy esedékes kiadást éppen az a családtag visel, amelyik aktuálisan a gépjárművet használja.

Amennyiben a károkozás folytán a károsult csak a biztosítót perli, e kérdéseknek nincs gyakorlati jelentősége, ha viszont a biztosító mellett alperesként az üzembentartó, vagy üzembentartónak állított egyéb személy is megjelenik, úgy a bíróságnak e körben bizonyítást kell lefolytatnia. Amennyiben ugyanis bebizonyosodik, hogy a hozzátartozó is megfelel az üzembentartó Ptk-ban meghatározott feltételeinek, úgy a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint maga is egyetemlegesen felel. A károsult nincs elzárva attól, hogy azt állítsa, hogy a gépjárműnek ténylegesen több üzembentartója van, a bizonyítási érdek e körben azonban őt terheli. Kérdéses, hogy perstratégiai vagy pergazdaságossági szempontból ez megéri-e. Az esetleges bizonyítottság persze nem jelenti azt, hogy a biztosítási fedezet a biztosítóval szerződésben nem álló hozzátartozóra is kiterjedne. A biztosító csak a vele szerződéses kapcsolatban álló, Kgf. törvény szerinti üzembentartó tekintetében helytáll.

Egyszerűbb a fenti helyzet, ha a gépjárművet az üzembentartó hozzátartozója vezette a károkozáskor, hiszen ezáltal automatikusan biztosítottnak minősül. A biztosítási fedezet reá ex lege kiterjed. A Kresz. fogalomhasználata nem szűkítő jellegű, így gépjárművezető bárki lehet, nem kell megfelelnie semmilyen egyéb jogszabályi feltételnek, aki a gépjárművel elindul, automatikusan vezetőnek minősül. Ebből az is következik, hogy a gépjárművezető lehet kiskorú, engedéllyel nem rendelkező, vagy más vétőképtelen személy is. A biztosítási fedezet fennállása szempontjából ennek nincs relevanciája. Károkozás esetén a biztosító akkor is köteles helytállni, ha a gépjárművel egy gyermek, vagy más vétőképtelen vett részt a forgalomban. A vezető személyének az esetleges megtérítési igények körében lesz jelentősége.

A gépjármű üzemeltetése szélesen értelmezett fogalom, amely kötelezettségek együttesét is magában foglalja. Ez pedig azt is jelenti, hogy – amikor azt nem használják – a gépjármű fokozott veszélyt hordozó jellegét nem elég megszüntetni, hanem üzembentartóként arról is gondoskodni kell, hogy azt illetéktelenek ne indíthassák el. Ez magában foglal minden olyan műszaki, technikai

megoldást, ami megakadályozza azt, hogy nem kívánatos személyek a gépjárműhöz hozzáférjenek. E körből kizárnám a gépjármű feltörését, ellopását, hiszen az ellen lehetetlen védekezni (azt csak megnehezíteni lehetséges), ugyanakkor elvárt az üzembentartótól, hogy a gépjárművet a leállítást követően lezárja, az indítókulcsokat pedig olyan helyen tartsa, ahol például gyermekek nem férnek hozzá, ezáltal a gépjárműbe nem jutnak be. Ha a szükséges biztonsági intézkedéseket nem tette meg, álláspontom szerint később, hozzátartozója károkozása esetén nem hivatkozhat a Kgfb. törvény 34. § (1) bekezdés a) pontjára, vagyis arra, hogy a hozzátartozó a gépjárművet a hozzájárulása nélkül vezette. Ebben az esetben üzembentartóként felel a károkozásért.

Gyakori eset a hétköznapiakban, hogy a gyermekek utasként okoznak kárt, többnyire azzal, hogy az ajtó kinyitásakor figyelmetlenségből az éppen ott lévő személyeknek sérülést okoznak, vagy a dolgokat (másik parkoló autót) megrongálják. Itt is az általános szabályok kapcsán kifejtettekben kell kiindulni. A közlekedésben való részvétel első pillanatától a gépjármű teljes leállításáig, vagyis a veszélyes üzemi jelleg megszűnéséig a gépjárművezető felel az utasok magatartásáért. Az ilyen „ajtónyitások” balesetek kapcsán okozott károkért a biztosító a vezető felelősségének okán köteles helytállni.

Utasként a biztosítási fedezet a hozzátartozókra nem csak közvetett módon terjed ki. Amennyiben az üzembentartó hozzátartozója károsulttá válik egy baleset során, úgy vele és a biztosítóval szemben is felléphet, hiszen külső személynek minősül (lásd a PK 40. számú állásfoglalással kapcsolatban kifejtetteket). Kevésbé életszerű, hogy a károsult az igényét hozzátartozójával szemben érvényesítené, viszont a biztosító perlése bizonyítottság esetén eredményre vezethet. Egy ilyen igényérvényesítés esetén azonban fokozottan szükséges vizsgálni az utas magatartását is, figyelemmel az esetleges közrehatásra.

Az egy háztartásban élő hozzátartozók károkozása esetén mindenképpen szükséges vizsgálni a felek közötti belső viszonyt, a gépjármű használata során jellemző szokásokat, illetve az ahhoz történő hozzájárulást, annak módját és mértékét. A külön háztartásban élő hozzátartozó esetén azonban álláspontom szerint ez a követelmény már nem érvényesül. Míg az együtt élő hozzátartozó esetében szinte már vélelmezhető a hozzájárulás a gépjármű használatához, úgy a különélő rokonok esetén az csak kifejezett lehet. Megtérítési igények esetén ez adott esetben más bizonyítási érdeket eredményezhet.

11 Az esetleges megtérítési igények hozzátartozók közötti elszámolása

A Kgfb. törvény 34. §-a taxatív felsorolja a regressz igények körét, illetve ne feledkezzünk meg a Kgfb. törvény 36. § (8) bekezdésekben írtakról sem, amely a MABISZ megtérítési igényeinek körét

rögzíti. Ezek kapcsán a törvény megkülönbözteti, hogy a vezető, vagy az üzembentartó köteles-e a regressz igény megfizetésére.

Mielőtt azonban ennek kifejtésére rátérnék, azt leszögezném, hogy a biztosító a biztosított (üzembentartó, vezető) vonatkozásában a szerződés, a biztosítási fedezet alapján köteles a kártérítés megfizetésére. Ezen nem változtat az sem, ha a károsult a biztosítót és az üzembentartót együttesen perli. Kötelezettségük egyetemleges lesz, de az egymás közötti elszámolásukra a szerződés irányadó, a szerződés, illetve a Kgfb. törvény keretei között a teljes összeget a biztosítónak kell megfizetni. Nem tartom életszerűnek, hogy egyetemleges kötelezés esetén, a végrehajtás során a károsult a tőkeerős biztosítóval szemben csak az üzembentartótól követelje a teljes összeget. Mindemelletl nincs törvényi akadály annak, hogy az így megfizetett kártérítést a szerződés alapján a biztosított maga is követelje a biztosítótól, hiszen a biztosítási szolgáltatásnak a praestare szolgáltatáson kívül ez is része.

A gyakorlatban kétségkívül azok az esetek dominálnak, amelyekben a biztosító (illetve a MABISZ) él megtérítési igénnyel. A fenti fejezetek szerint kívánom végigvenni ezek elszámolási kérdéseit. A biztosító számára minden esetben konkrét címzettet határoz meg a törvény, tehát csak ezt a személyt perelheti. Üzembentartó esetén a Kgfb. szerinti üzembentartót, vagy a gépjárművezetőt.

1 Visszkereseti igények elszámolása a házastársak között

Az üzembentartóval szembeni visszkereseti igény sajátosan alakul egyes hozzátartozók közötti elszámolás esetén. Amennyiben a gépjármű házastársi közös vagyona tartozik, a biztosító abban az esetben is csak a vele szerződött üzembentartót állíthatja perbe. A biztosító így keletkezett követelése pedig a törvényi vélelem folytán a házastársi közös vagyona kerül passzívumként, azt a házastársak egymás közötti belső viszonyában lehet csak elszámolni, tehát a biztosítóval nem szerződött házastárs is felel a biztosító felé, a közös vagyontárgyakra vezetett végrehajtást túrni köteles.

A házastársak egymás közötti viszonyában főszabály szerint tehát az ilyen kötelezettséget közös adósságként kell elszámolni. Kivételes, ha valamelyik házastárs arra hivatkozik, hogy az különvagyoni tartozás. Ebben az esetben viszont helye lehet a Ptk. 4:39. § (3) bekezdés d) pontja szerinti szabály alkalmazásának. Erre abban az esetben látok reális esélyt, ha a biztosító korábbi visszkereseti igénye Kgfb. 34. § (1) bekezdés b) pontján (a biztosított, illetve több biztosított esetében valamelyik biztosított a kárt jogellenesen és szándékosan okozták) alapult. A szándékosság és jogellenesség bizonyítása a regressz igény érvényesítése során szükséges. Az ebben a perben megállapítottak pedig irányadók lehetnek a házastársi közös vagyona megosztása során.

Nem lesz jelentősége viszont annak, hogy a gépjármű, amellyel a károkozás történt, egyébként közös vagy valamelyik házaspár fél különvagyonának minősült. Ugyanis az így létrejövő kárkötelem nem a gépjármű terhe, hanem az a károkozó személyéhez kapcsolódik.

A biztosító igényének közös adósságként való elszámolása kizárólag abban az esetben szükséges, ha a követelés nem került még kiegyenlítésre, hiszen megosztani csak a meglévő, illetve az életközösség megszűnésekor megvált vagyontárgyakat lehet, ennek kapcsán az értékelés időpontja is jelentőséggel bír²⁷. Továbbá figyelembe kell venni, hogy a tartozásból a megosztás időpontjáig mekkora összeg került megfizetésre. Regressz igény fennállása esetén a házastársi közös vagyon megosztása iránti perben a biztosító (vagy esetleg jogutódja) alperesként történő perbeállításra kötelező, vele szemben tőrésre kötelezés iránti keresetet kell előterjeszteni.

Kérdésként merül fel, hogy helye van-e elszámolásnak abban az esetben, ha a károkozás a közös gépjárművel a házastársi vagyontársaság megszűnése és a közös vagyon megosztása közötti időben történik. Ilyen, mindkét házaspár felet a vagyontársaságra visszavezethető megtérítési kötelezettség álláspontom szerint legfeljebb a Kgyb. törvény 34. § (1) bekezdés e) pontja alapján (az üzembentartó perlése, ha a balesetet a gépjármű súlyosan elhanyagolt műszaki állapota okozta) fordulhat elő, ugyanis amíg a gépjárműnek a közös tulajdonosai, közös üzembentartóknak is minősülnek, a gépjármű megfelelő műszaki állapotának fenntartása ezért közös kötelezettségük. Ebben az esetben a biztosító követelése elviekben mindkettejüket terheli. E kötelezettség azonban már nem házastársi közös vagyonba tartozó lesz, hiszen az a vagyontársaság megszűnése után jött létre²⁸. A Kgyb. törvény 34. § (1) bekezdésének többi jogcíme szerinti megtérítési igénynek e kérdés szempontjából pedig azért nincs jelentősége, mert azok nem kizárólag az üzembentartóra vonatkoznak. Azokban az esetekben nem a gépjárművel kapcsolatos kötelezettségeknek, hanem az érintettek magatartásának van döntő jelentősége. A házassági vagyontársaság megszűnését követően pedig a házastárs ezekért már nem tartozik anyagi felelősséggel.

Amennyiben a házastársaknál nem a törvényes vagyoni jogi rendszer érvényesült, hanem külön vagyonszerzők, úgy a fentiek nem alkalmazandók, de csak abban az esetben, ha a fent hivatkozott családjogi jogszabályok alapján a szerződés harmadik személyekkel (jelen esetben a biztosítóval) szemben is hatályos. Ugyanezek a szabályok irányadók az élettársakra is. Abban az esetben, ha nem kell a házastársak között érvényesülő törvényes vagyoni jogi rendszer szabályait alkalmazni, további elszámolásnak nincs helye.

Szükséges megemlíteni azokat az eseteket, ha a károkozó nem üzembentartóként, hanem vezetőként köteles a regressz igény megtérítésére. Házastársak esetén a vagyontársaság fennállása alatt a

²⁷Kőrös András (szerk.), 2021. 152-159. Itt egyébként az erre épülő jelentős és terjedelmes bírói gyakorlat kerül bemutatásra;

²⁸A gondolatmenet egyébként teljes mértékben elméleti, a gyakorlatban előfordulására ugyanis nem találtam esetet;

házastárssal, mint gépjárművezetővel szemben érvényesített visszkereseti igény is az ellenkező bizonyításáig a házastársi közös vagyona tartozó közös tartozásnak minősül, ezek később elszámolhatók a házastársi közös vagyona megosztása során. Itt ugyanakkor emlékeztetnék arra, hogy a gépjárművet mindkét házastárs egyaránt, korlátozások nélkül használhatja, ezért a hozzájárulás hiányára is építő jogcímek házastársak esetén eleve nem alkalmazhatók [pl. Kgyb. törvény 34. § (1) bekezdés a) pont].

Vagyonelkülönítésben élő házastársak, illetve élettársak esetén viszont az általános szabályok korlátozás nélkül irányadók (a hozzájárulással kapcsolatban kifejtetteket ugyanakkor figyelembe kell lenni, mivel befolyásolhatja a bizonyítási érdeket). A biztosító jogerősen megítélt visszkereseti igényének további, családon belüli elszámolására ebben az esetben nincs jogalap. Az üzembentartó, illetve a vezető kizárólag saját vagyonával felel.

2 Az egyéb hozzátartozók megtérítési kötelezettsége

Egyéb hozzátartozók esetén a biztosító visszkereseti igénye abban az esetben fordul elő, ha a hozzátartozó gépjárművezetőként okozta a kárt. A megfizetett megtérítési igény további elszámolásának természetesen ebben az esetben sem lehet helye. Nincs jelentősége annak sem, hogy a hozzátartozók együtt, vagy külön háztartásban élnek.

Mint említésre került a Kresz. a gépjárművezetői minőséget ténykérdésként kezeli, tehát adott személy akkor is vezetőnek minősül, ha ahhoz semmilyen jogosultsággal nem rendelkezik. Előfordulhat olyan eset, hogy az üzembentartó a gépjármű vezetését vétőképtelen személynek adja át. Amennyiben a gépjárművet az üzembentartó például a kiskorú gyermekének engedi, úgy károkozás esetén a biztosító vele szemben is felléphet, többnyire a Kgyb. törvény 34. § (1) bekezdés d) pontja alapján. A törvény ebben az esetben az „adta át” megfogalmazást alkalmazza, tehát kifejezett, tevőleges hozzájárulást követel meg. Az üzembentartó engedélyének hiánya esetén a jogszabályhely viszont nem alkalmazható.

Kérdésként merülhet fel ugyanakkor, hogy mi a helyzet abban az esetben, ha a gépjárművet a károkozásakor, az üzembentartó engedélye nélkül vezető hozzátartozó kiskorú, vagy egyéb vétőképtelen személy volt. Helye lehet-e a Ptk. vétőképtelen személy által okozott kárért való felelősségi szabályok alkalmazásának? Ennek igazi jelentőségét a Kgyb. törvény 34. § (1) bekezdés a) és f) pontjai esetén látom. A többi tényállás esetén ugyanis az üzembentartó is megjelenik.

Álláspontom szerint itt is abból kell kiindulni, hogy a Ptk. a kárfelelősség, míg a Kgyb. törvény a biztosítási jogviszonnyal kapcsolatot szerződéses jogviszony szabályait határozza meg. A Kgyb. törvény a megtérítési igény címzettjét egyértelműen megjelöli. Az jelen esetben a gépjárművezető, függetlenül annak egyéb személyes tulajdonságaitól. A megtérítési igény pedig nem kárfelelősségi

jogcím, hanem egy szerződéses viszonyból levezetett, jogszabály által biztosított jogosultság. Ez utóbbi kapcsán a Kgfb. törvény 8. § (5) bekezdéséből kiindulva tehát a Ptk. csak korlátozottan alkalmazható.

Ezekből pedig az következik, hogy a megtérítési igény iránti pert közvetlenül a vétőképtelen vezetővel szemben kell indítani. Mivel vele szemben nem kárigény kerül érvényesítésre, így a Ptk. 6:544. § alkalmazásának helye nincs. Amennyiben helyette valamelyik hozzátartozója helytáll, az természetesen lehet egy későbbi elszámolási kérdés.

Azt viszont leszögezném, hogy a károsultnak a kiskorúval szembeni igényérvényesítése semmiképp sem vezethet eredményre. Amennyiben ugyanis a gépjárművezető felelősségére nem a veszélyes üzem szabályait kell alkalmazni, úgy a kiskorú helyett a Ptk. 6:544. § (2) alapján a gondozó felel.

Mínt hogy az öröklés többnyire a hozzátartozókat érinti, szükségesnek tartom továbbá megemlíteni, hogy a Kgfb. törvény 34. § (5) bekezdése alapján az elhunyt biztosított örökösével szemben megtérítési igény nem érvényesíthető. Az elhunyt károkozóval szembeni regressz igény tehát a biztosító terhén marad.

2 Egymás közötti elszámolás a biztosítási fedezet alól kizárt károk esetén

A fent írt elszámolások abban az esetben irányadók, ha a biztosító megtérítette a kárt a károsultak irányába, ugyanakkor nem szabad megfélekedni a Kgfb. törvény 15. §-ban szabályozott esetekről sem. Ilyen esetben ugyanis a biztosító nem helytáll, azt a károkozóknak – erre irányuló igény esetén – egymás között, családon belül kell elszámolniuk. E károk esetén tehát a biztosító Kgfb. törvény szerinti helytállására vonatkozó szabályok nem alkalmazhatók, azokat a Ptk. felelősségi szabályai alapján kell megítélni, a bíróságoknak is ezek alapján kell a kártérítés kötelezettjét meghatározni. A hozzátartozók között a Kgfb. törvény 15. §-ának a), b) és c) pontjai szerinti eseteket tartom elképzelhetőnek, ezért ebben a fejezetben is ezekre kívánok koncentrálni.

Házastársak között ebben az esetben is alkalmazni kell a házassági vagyoni jogi szabályokat. Amennyiben a házastársak házassági vagyoni jogi szerződést nem kötöttek, vagy az az ilyen esetekre nem tartalmaz rendelkezést, a törvényes vagyoni jogi rendszer szabályait kell alkalmazni az elszámolás során. A károkozók között a dologi károk közül kétségtelenül a legjelentősebb a gépjárműben keletkezett kár. Egy közlekedési baleset során jellemzően a károkozó gépjármű is megsérül.

Amennyiben a gépjármű a házastársi közös vagyoni része, úgy főszabály szerint üzembentartóként, illetve tulajdonosként mindkét házastárs felel a kár összege. Egymással szemben semmilyen igényt nem támaszthatnak²⁹. Egyébként is közös döntési jogkörükbe tartozik, hogy a

²⁹Kőrös András (szerk.), 2021, 125. oldal;

megrongálódott, közös vagyonba tartozó gépjárművel mit kezdenek. Azt megjavíttatják, vagy hibásan megtartják stb.

Ez alól álláspontom szerint kivételt képez a Ptk. 4:39. § (3) bekezdés d) pontja szerinti eset. Ez esetben a házastárs a másik házastárstól igényelheti a jogellenes és szándékos, illetve súlyosan gondatlan magatartásával okozott károk megtérítését. Tehát abban az esetben, ha a házastárs szándékosan vagy súlyos gondatlanságból kárt okoz a közös vagyonba tartozó gépjárműben (például magánterületen, használat közben megrongálja), úgy a másik házastárs a közös vagyon megosztásakor – a közös tulajdonra tekintettel arányosan – igényelheti a kár egyik alvagyonból másik alvagyonba történő elszámolását. Ez a gyakorlatban az egyes követelések egymásba történő egybeszámításával (ami nem egyenlő a beszámítással, hanem a Ptk. 4:58. § szerinti egységes rendezés elvéből következik) történik. Azonban – mivel ezen igény kötelmi jellegű – erre történő hivatkozás esetén figyelemmel kell lenni az elévülési időre is. Könnyen előfordulhat ugyanis, hogy a házastársak az ilyen károk helyreállítását közösen finanszírozzák, majd akár évtizedekkel később, a vagyonközösség megszűnését követően, a vagyonmegosztás során a kárral nem érintett házastárs elszámolási igényt érvényesít.

A fentiekben érdeemben az sem változtat, ha a kár a vagyonközösség megszűnése után keletkezik. Ilyen esetben a közös tulajdon szabályai alkalmazandók, károkozás esetén is ez alapján kell elszámolni.

A házastárs különvagyonába tartozó gépjármű esetén (illetve szerződéses vagyonelkülönítési rendszerben) a későbbi esetleges vagyonmegosztás során ez szintúgy egy elszámolási kérdés. A házassági vagyoni jogi perben eljáró bíróság ezen igényt az egyes alvagyonok közötti elszámolás során veszi figyelembe (attól függően, hogy a kár megtérítése korábban a közös, vagy a kárral nem érintett házastárs alvagyonából történt). A Ptk. 4:59. § (1) bekezdése szerint kell eljárni.

Az egyéb vagyontárgyakban keletkezett károk vonatkozásában is, házastársi vagyonközösség fennállása esetén abból kell kiindulni, hogy a károsodott dolog melyik alvagyonba tartozott (vagyis közös, vagy valamelyik fél különvagyonra volt), hiszen ez alapján lehet megállapítani, hogy a károsodást melyik fél oldalán kell elszámolni. Bármely dologban keletkezett kárral (így a gépjármű kapcsán írtakra is figyelemmel) fontos megjegyezni, hogy a Ptk. 4:59. § (2) bekezdése ezekre a követelésekre nem irányadó.

Élettársak, illetve egyéb hozzátartozók esetén – speciális családjogi jogcím hiányában – az ilyen károk megtérítését a Ptk. kötelmi jogi szabályai alapján kell megítélni. Gépjárműkár esetén bármilyen kárigénynek csak abban az esetben lehet helye, ha a kárt nem a tulajdonos okozta. Kizárásos alapon tehát a gépjárművezető, vagy az utas volt a károkozó.

Gépjárművezető által okozott kár esetében lényeges, hogy a tulajdonos a gépjármű használatához hozzájárul-e vagy sem. Hozzájárulás esetén ugyanis álláspontom szerint már szerződéses kapcsolatról van szó. A felek között a Ptk. 6:357. §-a szerinti haszonkölcsön szerződés jön létre, tehát a hozzátartozó a gépjárműben, az annak használata során okozott károkért a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szabályai szerint felel a tulajdonos (szerződéses relációban a kölcsönadó) irányába. Hozzájárulás hiányában használt gépjármű esetén szerződésről azonban nem lehet szó, ilyen esetekben a vezető a gépjármű elvételének pillanatától a jogtalanság talaján áll. Az ennek okán keletkező kárért már a deliktuális felelősség szabályai szerint felel. Megjegyzem, hogy előfordulhat egyéb élethelyzet is, amikor más kötelemi jogcím alapján kell megítélni a kárfelelősséget. Például előfordulhat, hogy a hozzátartozó úgy viszi sürgősen kórházba a gépjármű tulajdonosát, hogy a gépjármű vezetésére nincs engedélye. Amennyiben ennek során kárt okoz, úgy a Ptk. megbízás nélküli ügyvitelre vonatkozó szabályait is alkalmazni kell.

Az egymással szembeni igényeket ugyancsak az alapján lehet megítélni, hogy az érintettek között fennáll-e bármilyen szerződéses jogviszony. Amennyiben egy hozzátartozó a tulajdonos hozzájárulásával úgy viszi el a gépjárművet, hogy abban egyéb dolgok is (például a tulajdonos munkavégzéséhez használt gépek) voltak, és erről a használatba vételkor tudomással bírt, illetve tudomással kellett bírnia (mert azok látható helyen voltak), úgy a szerződés alapján fennálló kárfelelőssége e dolgokra is kiterjed (álláspontom szerint a gépjárműben hagyott dolgokért a letét szabályai szerint felel). Deliktuális felelősség fennállásakor viszont a felelősség minden olyan megrongálódott dologra kiterjed, amely a gépjárműben található volt.

A gépjármű utasaként hozzátartozók között ugyanakkor csak szerződéses jogcím alapján látom megítélhetőnek az esetlegesen okozott károkat. Amennyiben a gépjármű utasa a tulajdonos hozzátartozója, kevés eséllyel elképzelhető, hogy a gépjárműben tartózkodásra ne lenne jogosultsága. Amennyiben ennek során a gépjárműben vagy a tulajdonos (vezető) ott lévő dolgaiban kárt okoz, úgy azért kontraktuális alapon felel.

Mivel a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályai alapján az itt részletezett károkért a biztosító nem köteles helytállni, a biztosítási fedezet ezekre nem terjed ki, igény esetén e károkra CASCO biztosítási szerződés megkötésével lehetséges (különösen igaz ez a gépjárműkárokra).

Mindazonáltal kevésbé tartom valószínűnek és életszerűnek, hogy hozzátartozók (így különösen közeli hozzátartozók) egymással szemben ilyen esetekből eredő kárigényeket érvényesítsenek.

A tanulmányban részletesen levezetésre került, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás hatályos magyar szabályozása a hozzátartozókra semmilyen tekintetben nem tartalmaz speciális szabályozást. Ahhoz, hogy eldönthető legyen egy hozzátartozó által, a biztosított gépjárművel okozott kár fedezet alá esésének kérdése, minden esetben az általános fogalmak alapos és részletes értelmezése szükséges. A biztosítási fedezet határvonalainak megállapításához a legmegfelelőbb, ha mindenekelőtt elválasztjuk a felelősségi és a biztosítási jogi szabályokat egymástól. Ezek összemosása ugyanis már eleve téves eredményre vezethet. Különös figyelmet érdemel, hogy az üzemeltetés, az üzembentartó és a gépjárművezető fogalmait helyesen alkalmazzuk.

Az üzemeltetést a bírói gyakorlat kitágítja és az nem feltétlenül fedi le a veszélyes üzemi működés kategóriáját (e kérdéskör részletesebb kifejtése ugyanakkor meghaladja e tanulmány kereteit). Meg kell különböztetnünk az üzembentartói minőséget a felelősség megítélése és a biztosítási szerződéses jogviszony szempontjából. E két jogszabályi definíció ugyanis nem egyezik. Előfordulhat, hogy a Ptk. alapján olyan személy is üzembentartónak minősül, aki egyébként biztosítási szempontból nem. Ez pedig azért problémás, mert ha a károkozásakor a járművet nem ő vezette, reá a biztosítási fedezet nem terjed ki.

A gépjárművezetői minőség ténykérdés. Rá minden esetben, amint e feltételeknek megfelel, kiterjed a biztosítási fedezet, amíg a gépjárművel a forgalomban részt vesz. Az utas viszont nem minősül biztosítottnak, rá a biztosítási fedezet nem terjed ki. Ennek ellenére, amíg a gépjármű a forgalomban részt vesz, illetve annak veszélyes üzemi minősége fennáll, az utas az üzembentartó, illetve a gépjárművezető felelőssége okán (annak betudva), közvetve, mégis kvázi biztosítottá válik.

E fogalmak helyes használatával lehetett tehát megállapítani, hogy az egyes hozzátartozókra miként terjed ki a biztosítási fedezet. A házastársak esetén az üzembentartói minőség a házassági vagyoni jogi szabályokkal együtt érvényes. A jelenleg hatályos Ptk. üzembentartóra vonatkozó definíciója a PK 40. számú állásfoglalás megállapításait álláspontom szerint nagyrészt meghaladottá teszi. A házastársak jogai és kötelezettségei egyenlők, közöttünk az üzembentartói minőségben sem lehet különbséget tenni, tehát a házastársak minden esetben közös üzembentartónak minősülnek akár felelősségi, akár biztosítási szempontból. Amennyiben pedig a vagyoni viszonyaikban a házastársak eltérnek a törvényes vagyoni rendszertől, úgy ezekre a szerződésben lefektetett szabályok irányadóak feltéve, ha azok a biztosítóval szemben hatályosak.

Más hozzátartozókra az általános szabályokat kell alkalmazni a speciális körülmények figyelembevételével. Itt ugyanakkor szükséges figyelni arra a fent említett meghatározásbeli különbségre, hogy olyan egy háztartásban élő hozzátartozók esetén, akik közül mindenki rendszeresen és közösen használja a gépjárművet, a Ptk. szerint közös üzembentartói minőség jöhet létre. A biztosítási fedezet a biztosítóval szerződőn kívül viszont csak arra a személyre fog kiterjedni, aki a gépjárművet vezette.

A megtérítési (visszkereseti, regressz) igények hozzátartozók közötti belső elszámolásáról kizárólag a házastársak között lehet szó az irányadó házassági vagyoni szabályok alapján. Más hozzátartozók között az érvényesített igény tovább hárításának nincs törvényes alapja. Bizonytalan továbbá a vétőképtelen gépjárművezető felelőssége a biztosítási jogviszonyban.

A biztosítási fedezetből ex lege kizárt magatartások köre ugyanakkor nem okozhat problémát a gyakorlatban. Az ilyen esetekben a felelősséget a Ptk. szabályai alapján, a fent részletezettek szerint kell megállapítani, illetve a kárösszeget elszámolni.

A fentiek összessége alapján tehát az következik, hogy a magyar szabályozás bár korszerű, a hozzátartozók speciális helyzete miatt azonban pontosításra szorul. Álláspontom szerint mindenekelőtt elengedhetetlen az üzemeltetés, használat kérdéskörének tisztázása. Legcélszerűbbnek, Pataky Tiborral egyezően magam is azt tartanám, ha a Kgf. törvény a gépjármű-biztosítás kapcsán az Európai Unióban jelenleg hatályos Konszolidált Irányelv és az Európai Unió Bíróságának eddigi gyakorlata szerint kerülne meghatározásra. A terminológiában az üzemeltetést felváltaná a használat kifejezés. Így az üzembentartó, ezáltal a veszélyes üzem fogalmával kevésbé lenne összemosható.

Az üzembentartó Ptk. és Kgf. törvény szerinti fogalmát szükséges lenne összehangolni, amennyiben ugyanis a gépjárművet a forgalmi engedélybe bejegyzett üzembentartón kívül mások is rendszeresen használják, úgy ők a biztosítási fedezet esetleges hiánya miatt nagyobb kockázatnak vannak kitéve.

Szükségesnek tartom, hogy amennyiben bizonyítást nyer, hogy a gépjármű valódi tulajdonosa (vagy üzembentartója) nem a forgalmi engedélybe bejegyzett személy és a bejegyzés csalárd módon, kizárólag a kedvezőbb biztosítási feltételek miatt történt, úgy a biztosító megfelelő eszközökkel felléphessen. Álláspontom szerint a megtérítési igények körében a Kgf. törvény 34. § (1) bekezdés g) pontja erre nem teljes mértékben alkalmas. Hatékonyabb lenne, ha biztosító a vele szemben csalárd magatartást tanúsító biztosítottakkal szemben már az esetleges károkozást megelőzően is eljárhatna.

A gyakorlatnak szükséges tisztáznia a házastársi közös vagyonba tartozó gépjárművek esetén irányadó kérdéseket, ugyanis a fent kifejtettek ellenére a PK 40. számú állásfoglalás még mindig hatályos, a Kúria azt továbbra is irányadónak tekinti.

Nem utolsó sorban a megtérítési igények körében mindenképpen szükséges egy speciális szabály a vétőképtelen gépjárművezetőkre is. Mivel a Kgf. 34. § (1) bekezdése nem kárfelelősségi szabály, így előfordulhat, hogy a vétőképtelen személy felel a biztosítóval szemben, ami méltánytalan helyzetet eredményezhet.

Mindezeket figyelembe véve is az immár több évtizedes bírói gyakorlat megfelelően képes kezelni a biztosítási fedezet határait. A fogalmak értelmezése – az ebből eredő jogviták számából és jellegéből kiindulva – a bíróságok körében többnyire egységes, kiszámítható és előre mutató.

Hivatkozott források:

- Fuglinszky Ádám: Kártérítési jog, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest 2015;
- Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert: A Kresz értelmezése a joggyakorlatban, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2021;
- Kőrös András (szerk.): A Ptk. magyarázata III/VI. Polgári Jog, Családjog, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2021;
- KSH hivatalos statisztikai adatsor, https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0069.html letöltve: 2025. január 7.;
- dr. Pataky Tibor Csaba: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei, doktori értekezés, PPKE-JÁK, Budapest 2017;
- Vékás Lajos (szerk.): A Polgári Törvénykönyv magyarázatokkal, CompLex Kft. 2013;
- Vékás Lajos, Gárdos Péter (szerk.): Nagykommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez, jogtár kommentár, uj.jogtar.hu;
- dr. Zavodnyik József biztosítási jog c. tantárgy keretében tartott előadásának anyagai (a diasor és az elhangzottakról saját magam által készített jegyzet);

A tanulmány megírásához felhasznált további irodalom:

- Wellmann György (szerk.): A Ptk. magyarázata VI/VI, Polgári jog, Kötelmi jog, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2021;
- Zavodnyik József: A biztosítási szerződés, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2000.

Tartalom

A károkozó hozzátartozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet alá esésének egyes kérdései	1
Bevezetés	1
Üzembentartó, vezető, utas, biztosított	2
Az üzembentartói minőség eltérő megítélése a Kgfb. törvényben és a Ptk-ban	2
A gépjárművezető és az utas	5
A házastársi közös vagyonba tartozó gépjármű biztosítási fedezete	7
A vonatkozó házassági vagyoni szabályokról röviden	7
A törvényes vagyoni rendszer főbb rendelkezései	8
A károkozás esetén követendő eljárás eddigi gyakorlata, a PK 40. számú állásfoglalás	10
A PK 40. számú állásfoglalás kritikája, annak meghaladottsága	11
Károkozás a házassági vagyoni közösség megszűnése és a házastársi közös vagyon megosztása közötti időben	13
Az élettársak által használt gépjármű biztosítási fedezete	14
Az egyéb hozzátartozók biztosítási fedezete	14
Az esetleges megtérítési igények hozzátartozók közötti elszámolása	16
Visszkereseti igények elszámolása a házastársak között	17
Az egyéb hozzátartozók megtérítési kötelezettsége	19
Egymás közötti elszámolás a biztosítási fedezet alól kizárt károk esetén	20
Összefoglalás, javaslatok	22
Hivatkozott források:	25
A tanulmány megírásához felhasznált további irodalom:	25