

Eötvös Loránd Tudományegyetem

Állam- és Jogtudományi Kar

Polgári Jogi Tanszék

Szakdolgozat

A veszélyes üzemi felelősség

- a gépjárművekkel okozott károk tükrében -

Dr. Fuglinszky Ádám PhD

Habilitált egyetemi docens

Döbrentey Dániel Joakim

Jogász szak

Nappali tagozat

2014

I. Bevezetés, a dolgozat célja

Jelen szakdolgozat témája a gépjárművekkel történő károkozás a kártérítési jog aspektusából. Témaválasztásom indoka a következő: meglátásom szerint a gépesített közlekedés, áruszállítás, és általában a gépi meghajtású közlekedési eszközök használatának mértéke a következő évtizedekben nemhogy visszaszorulna, hanem még inkább kiterjed és így a működtetésükből eredő káresetek száma globálisan emelkedni fog, míg az ilyen eszközöket eddig is széles körben alkalmazó területeken (számuk növekedésének alacsonyabb üteme miatt) a stagnálás lesz jellemző. Ennek indoka az, hogy bizonyos baleseteket és ezekből eredő káreseteket jelenlegi ismereteink, a technika jelen állása szerint gyakorlatilag lehetetlen megelőzni, még az utóbbi évtizedeket jellemző látványos technikai fejlődés sem képes például a féktávolság drasztikus csökkentésére, vagy a természeti erők, emberi tényezők hatásának teljes kiküszöbölésére. Emellett beszédes egy korábbi, de e megállapítása szempontjából aktuálisnak tekinthető Ptk. Kommentár megállapítása, mely szerint „napjaink leggyakoribb veszélyforrása a gépjármű.”¹

Mivel a kérdés vizsgálata a veszélyes üzemi felelősség általános szabályainak ismeretére épül (tekintettel arra, hogy a felelősség alapjául ezen Ptk.-beli tényállás szolgál), mindenképpen érdemesnek tartom az idevágó rendelkezések alapos áttekintését - néhol szűkebb témánktól eltávolodva is -, valamint a rendelkezésekben foglaltak összevetését a bírói gyakorlattal. Dolgozatom célja egyebekben a hatályos szabályozás és bírói gyakorlat leíró jellegű bemutatása és rendszerezése mellett ezek egy részének szubjektív értékelése, az esetleges hiányosságok feltárása, illetve *de lege ferenda* javaslatok megfogalmazása; különösen a normavilágosság követelményének érvényesítése érdekében. Természetesen a hamarosan hatályba lépő új Polgári Törvénykönyv vonatkozó részeinek elemzésére is külön hangsúlyt fektettem.

¹ Gellért György (szerk.-lektor): A Polgári törvénykönyv magyarázata, 941. o.; KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2004.

Írásom alapvető forrásai a hatályos törvényszöveg, ennek magyarázata, valamint a kártérítési jog szakirodalmának fontosabb kötetei. Emellett - több okból kifolyólag - külön hangsúlyt fektettem a témához kapcsolódó bírói gyakorlat elemzésére, így a releváns bírósági határozatok szintén forrásnak tekintendők. A témához kapcsolódó bírósági határozatok áttekintése már csak is rendkívül fontos, mert - mint arra majd írásomban többször utalok - a veszélyes üzemi felelősség, mint tényállás a polgári jog egy olyan szelete, melyben a bírói jogfejlesztés, jogértelmezés kiemelkedő szereppel bír; számtalan dogmatikai vitára az eseti döntések adnak választ.

Elemzésem szerkezetét elsősorban a kártérítési jog alaplói vonatkozó fejezeteinek szerkezetét vettem alapul (főként tényállás-elemenkénti elemzés) – véleményem szerint pusztán a kétes eredményű és értékű újítás kedvéért nem érdemes egy már bevált struktúrát megbontani (amellett, hogy talán nincs is hasonlóan logikus, átlátható struktúra); remélem, szubjektív tartalmi meglátásaim és a rendszerezésre törekvés eredményei kompenzálják a formai konformitást. Bizonyos pontokon, ahol megkérdőjelezhetőnek tartottam a bíróság döntését, a joggyakorlatot, vagy éppen az anyagi jogi szabályozást, ezt jeleztem és indokoltam. Terjedelmi okokból természetesen számos fontos kérdést csak érintettem; ennek tudatában vagyok, azonban úgy vélem, közel teljes képet sikerült adnom a veszélyes üzemi felelősség témánkra szűkített területéről.

II. A tényállás létrejötte – kapcsolat a közlekedéssel, a gépi meghajtású közlekedési eszközökkel

Előrebocsátva, hogy nem szándékom a jogtörténeti aspektusok nagy terjedelmű vizsgálata, megemlíteném, hogy a veszélyes üzemi felelősség, mint speciális kártérítési felelősségi alakzat és az objektív felelősség főesetének² születése közvetlenül visszavezethető a gépesített közlekedési eszközökkel okozott károk megjelenésére. Egészen pontosan az 1838. évi porosz vasúti törvény az első olyan jogszabály, amely a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerinti helytállást írja elő: e törvény a vasút működéséből származó károk bekövetkezte esetére előírja az objektív felelősségen alapuló helytállást a vasúttársaságnak - kivételt csak annyiban ismer, amennyiben a kár elháríthatatlan okból vagy a károsult saját hibájából ered.³ Utóbbi a mai szabályozással ellentétben még a felelősség alóli teljes mentesülést eredményezte.⁴

1909-ben ezt a felelősségi formát, a tárgyi, vagy más néven objektív felelősséget a gépjármű tartójára is kiterjesztették. Magyarországon a jogfejlődés több évtizedes késéssel jutott el a porosz törvény színvonalára: a bírói gyakorlat szerepe pedig már ekkor is kiemelkedő volt, hiszen ez terjesztette ki az 1874: XVIII. törvény rendelkezéseit a vasút üzembentartójának felelősségére is; a jogfejlődést az 1928-as magánjogi törvényjavaslat általánosította, végül pedig a Polgári Törvénykönyv 1957-es javaslatában jelent meg a ma is használt terminológia.⁵ A tényállás, igaz, más néven (veszélyes üzemi tevékenység helyett fokozott veszéllyel járó tevékenység) természetesen a 2014. március 15-én hatályba lépő új Ptk.-ban is szerepel.

² Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért, 45. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

³ Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog – Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése; 105-106. o.; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002.

⁴ Dr. Benedek Károly – Dr. Világhy Miklós: A Polgári Törvénykönyv a gyakorlatban, 356. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1965.

⁵ Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért, 98. o., Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1958.

Megállapítható tehát, hogy a veszélyes üzemi felelősség, mint tényállás megteremtése rendkívül szemléletes példája annak az esetnek, amikor a jogalkotó viszonylag gyorsan felismeri: szükséges, hogy az élet egy területe mihamarabb a jogi szabályozás tárgyává váljon, ellenkező esetben a társadalomban elszaporodnak a jog eszközeivel megoldhatatlan, vagy helytelenül, igazságtalanul megoldott konfliktushelyzetek, nem beszélve arról, hogy ezen tényállás megteremtésével nagyobb elővigyázatosságra ösztönözték a veszélyes üzemi tevékenységet folytatókat. Azt is feltételezhetjük, hogy éppen a gépesített közlekedés megjelenése volt az, amely életre hívta ezt a tényállást⁶ – a technikai fejlődés ezen mérföldköve nélkül talán nem is létezne a veszélyes üzemi felelősség, vagy tartalma a jelenlegitől különbözne, korlátozottabb lenne.

⁶ Bár megjegyzendő, hogy nem csak a fejlett technika eszközei tartoznak a veszélyes üzemi fogalomkörébe: több, éppenséggel kezdetlegessége miatti veszélyforrást is idesorol a bírói gyakorlat.

III. A veszélyes üzemi tevékenységek köre; a fogalom-meghatározás problémája

A Polgári Törvénykönyv még csak példálózó jelleggel sem sorolja fel a veszélyes üzemi tevékenységek körét,⁷ és ezen a helyzeten az új Ptk. sem fog változtatni, ebből következően azt a bírói gyakorlat alakítja ki. A bíróságok gyakorlatát (ti. saját hatáskörükben, mérlegelés útján döntenek arról, hogy mi tartozik a veszélyes üzemi tevékenység fogalmkörébe) „szentesítette” a BH 306/2002., amikor kimondta: „A Ptk. 345. §-ának (1) bekezdése a fokozott veszéllyel járó tevékenységért fennálló felelősséget szabályozza, de nem határozza meg a fokozott veszéllyel járó tevékenység fogalmát. Az ebbe a körbe tartozó magatartások kimerítő felsorolása sem lehetséges, mert e tevékenység tartalma és köre a technika fejlődésével változik, bővül, ezért a bíróságnak egyedileg kell eldöntenie, hogy az adott ügyben felmerülő tevékenység fokozott veszéllyel jár-e.”⁸

Az, hogy a bírói gyakorlat ilyen kiemelt jogfejlesztő (már-már a precedensjoghoz hasonló) szerepet kap, egyrésztől pozitív, másrészt negatív hatásokkal is jár. Pozitív, hogy ez a fajta rugalmasság lehetővé teszi a gyorsabb reagálást a technikai fejlődésre, változásokra; a laikusok jogértelmezését azonban megnehezíti és a jogbiztonság szempontjait figyelembe véve sem feltétlenül tekinthető a legelőnyösebb megoldásnak. Véleményem szerint szükséges volna jogszabályi formában rögzíteni legalább a legtipikusabb esetek körét (természetesen megemlítve, hogy a felsorolás nem taxatív, illetve hasonlóan az üzembentartóra vonatkozó felsoroláshoz – erről később); lehetséges megoldásként az igazságügyért felelős miniszter rendeletében részletesebb felsorolást lehetne összeállítani – jelezve, hogy exemplifikatív felsorolásról van szó. Ennek folyamatos bővítése, felülvizsgálata biztosítaná az átláthatóságot, növelné a jogbiztonságot.

⁷ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 276. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

⁸ BH 306/2002.

Természetesen az így elképzelt felsorolás magában rejti annak veszélyét, hogy azt a jogban járatlan személyek úgy értelmezik, hogy kizárólag a felsorolt tevékenységek tartoznak a szabályozás hatálya alá – ennek ellenkezőjére a szövegben szintén érdemes volna utalni. Az így elkészített „nyílt lista” egyébként nem csak a jogban járatlanok, de a bíróságok jogértelmezését és munkáját is megkönnyítené, hiszen munkájuk során a veszélyes üzemi tevékenységek eddig ismert körét bemutató katalógus alapján járhatnának el – ez akár az ítélezést is gyorsíthatja.

Azt azonban nem tartanám jó megoldásnak, ha a veszélyes üzemi tevékenységek körét a Ptk.-ban rögzítené a jogalkotó: a Ptk. kodifikáció szellemével összeegyeztethetetlen lenne egy példálózó jellegű felsorolás, mely esetében elképzelhető, hogy folyamatos módosítások lehetnének szükségesek. A rendkívül stabil, ritkán módosítandó jogszabálynak szánt Ptk. iránti társadalmi bizalmat is gyengíthetné, sőt egyenesen alááshatná, ha rendszeresen, egyetlen tényállás miatt kellene azt módosítani.

Vékás Lajos a bírói gyakorlat mellett a veszélyes üzemi felelősség alá eső tevékenységi kört bővítő további forrásokat is megemlíti. Így említi „külön jogszabályokban meghatározott eseteket, amelyek a veszélyes üzemi felelősség szabályaira utalnak, illetőleg a felelősség alóli kimentés lehetőségét e törvényi rendelkezésre utalással korlátozzák. (...) A jogalkotás is újabb és újabb tényállásokat sorol e szigorú felelősségi szabály alá.”⁹ E tények alapján az elvi lehetőség megvan arra, hogy a veszélyes üzemi tevékenységek körét a Polgári Törvénykönyvön kívül (is) szabályozza a jogalkotó.

⁹ Vékás Lajos (szerk.): Szakértői javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez, 941. o.; Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2008.

IV. A gépjárművek köre a veszélyes üzemi felelősség tükrében; az egységes gépjármű-fogalom hiánya¹⁰

Mint a fejezet első részében leírtak mutatják, a gépjárművek az elsők között kerültek a veszélyes üzemi fogalomkörébe, a bírói gyakorlat jogfejlesztő szerepe pedig itt is megmutatkozott. A jogirodalom némileg következetlenül, egymás mellett használ két fogalmat: egyrészt a gépjármű, másrészt a gépi meghajtású közlekedési eszköz elnevezést. Meglátásom szerint e kettő egy és ugyanaz, így elemzésemben a gépjármű fogalmat fogom használni (természetesen az idézett szerzők művei esetében az eredeti szóhasználatot idézem). A gépjármű fogalmának tisztázását egyrészt azért tartom fontosnak, mert az e fogalmon kívül eső járművekkel dolgozatomban nem fogok foglalkozni. Másrészt minden gépjármű veszélyes üzemi; a bíróság, amennyiben a kárt gépjárművel okozták, köteles tehát a veszélyes üzemi felelősség szabályait alkalmazva ítéletet hozni, e tekintetben nincs lehetősége mérlegelésre. A gépjármű-használók, és üzembentartók óvatosságát is fokozza, ha tisztában vannak azzal, hogy amennyiben járművükkel kárt okoznak, úgy a károkozás elbírálására ezen szigorúbb felelősségi szabályok tekintendők irányadónak.

A KRESZ I. függeléke által meghatározott gépjármű fogalma („a gépjármű az olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt”) alatt a gépkocsi, a személygépkocsi, az autóbusz, a trolibusz, a tehergépkocsi és a motorkerékpár értendő.¹¹ Véleményem szerint ennél tágabb fogalomértelmezés szükséges, hiszen a meglévő technikai alapok (robbanó- vagy nagyobb teljesítményű villanymotor használata, elsősorban tehát a meghajtás jellege) lehetővé teszik a fentiekre eltérő járművek megépítését, amelyek veszélyessége azonban a már meglévőkhöz hasonló, vagy még nagyobb is. Meglepőnek tartom ugyanakkor, hogy a különböző jogszabályok és a bírói gyakorlat mindezidáig nem tudott (vagy éppen nem tartotta szükségesnek) megalkotni egy egységes gépjármű-fogalmat – a jogalkotónak érdemes volna megfontolnia a gépjármű fogalmának definiálását, mely univerzálisan, az összes érintett jogterületen használható

¹⁰ Ebben a fejezetben áttekintem az általam gépjárműnek vélt közlekedési eszközök körét; terjedelmi okoknál fogva azonban csak kis részükkel foglalkozom a dolgozat további részében.

¹¹ Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 166. o. ;, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

lenne – különösen témánk, valamint a büntetőjog és a közlekedési tárgyú jogszabályok, továbbá a biztosítási jog szempontjából lenne ez fontos.

A Legfelsőbb Bíróság felismerte a KRESZ által adott gépjármű-fogalom a jogalkalmazás szempontjából korlátozó mivoltát, amikor kijelentette, hogy polgári jogi szempontból, annak eldöntésénél, hogy az adott jármű üzemeltetése a veszélyes üzemi felelősség hatálya alá tartozik-e, önmagában nem lehet kiindulópont a fenti definíció.¹² „A LB szerint a gépjárművek üzemeltetésének veszélyessége elsősorban a hajtóerő hatékonyságától függ: az 50 cm³-t meg nem haladó hengerűrtartalmú motorral ellátott járműveket nem lehet a veszélyes üzemi fogalomkörében említeni.”¹³ Egyetértek a kommentár azon megállapításával, hogy a kis hengerűrtartalom is alkalmas bizonyos járműveket nagy sebességre felgyorsítani¹⁴, így ez az érvelés meghaladott. Elég, ha a robogókra gondolunk, amellyel a nagyobb méretű motorkerékpárokhoz hasonló súlyosságú károkat lehet előidézni: egy robogó részvételével zajló közlekedési balesetben is jelentős károk keletkezhetnek anyagi javakban, de testi épséget, életet is veszélyeztethetnek ezek a járművek.

A fenti definíciók mellett a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény is saját gépjármű-definíciót használ: egyrészt egy utaló szabállyal idesorol minden, a KRESZ által gépjárműnek tartott közlekedési eszközt, másrészt a hangsúlyt nem a beépített erőgép általi hajtásra helyezi. A törvény 3. §. 10. szerint „gépjármű: a közúti forgalomban való részvétel feltételeként hatósági engedélyre és jelzésre kötelezett (...) gépjármű, pótkocsi, félpótkocsi, mezőgazdasági vontató, négykerékű segédmotoros kerékpár (quad), lassú jármű és munkagép, továbbá a hatósági engedélyre és jelzésre nem kötelezett segédmotoros kerékpár.” A definíció rendkívül kiterjesztő, ami egyrésztől üdvözlendő lehetne, azonban azzal, hogy a fogalom-meghatározást tulajdonképpen a hatósági engedélyre és jelzésre kötelezés köré építi, több olyan járművet bevon a gépjármű fogalomkörébe, amely logikailag nem minősülhetne annak: ezek a pótkocsi és a félpótkocsi (hiszen ezeket nem beépített erőgép hajtja). Az

¹² uo.

¹³ Gellért György (szerk-lektor.): A Polgári Törvénykönyv magyarázata, 1129. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1998.

¹⁴ uo.

ugyanakkor tagadhatatlan, hogy ezek a járművek - veszélyes üzemnek minősülő - gépjármű általi vontatásuk során veszélyes üzemi jelleget kapnak, hiszen mintegy „egyesülnek” a veszélyes üzemmel, vagy éppen leválásuknál fogva nyerik el veszélyességüket (amely azonban nem valósulhatna meg anélkül, hogy gépjármű vontatja őket). Ezt támasztja alá a Debreceni Törvényszék P.21524/2008/42. ügyszám alatt hozott döntésének indokolása is: „a vonó-, illetőleg vontatott jármű egy gépjárműszerelvénynek tekintendő és annak veszélyes üzemi jellege a vonógépjárműbe beépített erőgépből eredő sebességből következik.” (Az esetben egyébként egy tehergépjármű által vontatott pótkocsi leszakadt a vontató járműről, amely a szemközti forgalmi sávba áttérve öt halálos áldozattal járó balesetet okozott, mivel belecsapódott az ott közlekedő másik járműbe).

Petrik Ferenc szerint a gépi meghajtású közlekedési eszközök körébe tartozik a motorkerékpár, a személyautó, a vonat, a repülő, a villanytargonca, a mezőgazdasági vontató, a lift és mozgólépcső.¹⁵ Marton Géza a fentiektől eltérő meghatározást ad: veszélyes üzemi felelősség terheli a vasúti, sikló, géperező hajózási (...) vállalatokat, továbbá mindazokat, akik gépkocsit, felvonógépet, repülőgépet vagy léghajót járatnak.”¹⁶ Utóbbi esetben is látszik, hogy a felvonógép e kontextusban említése arra utal, hogy Marton is a „gépi meghajtású közlekedési eszközök” közé sorolja a felvonógépet.

A lift, a mozgólépcső és a felvonógép e körbe sorolásával vitatkoznék; meglátásom, hogy nem vehetők azonos megítélés alá a többi járművel. Álláspontom szerint ezek nem gépi meghajtású közlekedési eszközök, mivel a többi felsorolt járművel összehasonlítva ezeknek túlságosan korlátozott a térben való mozgásuk: legfeljebb néhány tíz méteres távolságon belül, nyomvonalhoz kötve mozognak, egy épületen vagy építményen belül (utóbbi tény jelentősen csökkenti a baleseti kockázatot). Emellett, éppen az előbbi tulajdonságuk miatt, kizárt a más veszélyes üzemmel való találkozásuk – minden más közlekedési eszköz esetében megvalósulhat ezen tényállás, mely véleményem szerint tipikusan a kettő vagy több gépjármű részvételével zajló

¹⁵ Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog - Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése; 106. o.; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002.

¹⁶ Marton Géza: A polgári jog felelősség, 197. o.; Triorg Kft., lektorálta: Dr. Sólyom László

közlekedési balesetek léte miatt került a szabályozásba (még ha a törvényszöveg ennél tágabb alkalmazásra is ad lehetőséget, illetve explicit módon nem utal erre). Azt azonban, hogy veszélyes üzemnek minősülnek, nem vitatom, elsősorban azért, mert a „veszélyes üzem működése során a csekély rendellenesség is aránytalanul súlyos következményekkel járhat”¹⁷, ez pedig mindkét esetben adott. Ennek ellenére dolgozatomban ezen szerkezetekkel nem foglalkozom, mivel a fentiekben kifejtettek miatt nem tartom őket gépjárműnek, vagy gépi meghajtású közlekedési eszköznek.

A kártérítési jog kommentárjában írtak szerint nem minősül gépjárműnek a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos.¹⁸ A villamos, amellet hogy nem minősül gépjárműnek, mégis veszélyes üzem – a bírói gyakorlathoz hasonlóan¹⁹ nem látom releváns indokát annak, hogy ne minősüljön gépjárműnek, mivel sok szempontból mutat rokonságot a vasúti szerelvényvel (párhuzamok: mindkettő sínpályán mozgó, nagy tömegű, jelentős teljesítményű villanymotorral hajtott, utasszállításra használt jármű; a villamos hivatalos elnevezése több helyütt városi villamosvasút), amely egyszerre veszélyes üzem és gépjármű. Éppen ezért dolgozatomban szerepelni fog példa a villamossal történő károkozásra. Szintén a bírói gyakorlat „tette” gépjárművé a mezőgazdasági vontatót, amelyet ugyancsak jó döntésnek tartok.²⁰ Ugyanígy, a bírói gyakorlat helyessége mellett szól Zoltán Ödön megállapítása, mely szerint fokozott veszéllyel járó tevékenységnek tekintendő a számottevő gépi energia igénybevétele,²¹ ez pedig a fenti esetekben adott.

¹⁷ Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog - Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése; 106. o.; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002.

¹⁸ Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 166. o. ; Complex Kiadó és Üzleti tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

¹⁹ uo.

²⁰ uo.

²¹ Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért, 46. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

V. A másik probléma: ki a felelős a veszélyes üzemi tevékenység keretében bekövetkező károkért, azok megtérítéséért?

Az objektív felelősség keretében felelős a károkért a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója, tehát az, akinek érdekében a veszélyes üzem tartósan működik.^{22 23} Napjainkban ezt a jogalanyt nevezzük üzembentartónak.²⁴ Az első (és talán) legfontosabb megállapítás ezzel kapcsolatban, hogy a károkozó, a tulajdonos és az üzembentartó nem mindig ugyanaz,²⁵ bár ez a helyzet tekinthető tipikusnak.²⁶ E rendelkezés jogpolitikailag helyes célja, hogy minden esetben legyen olyan jogalany, amelynek kiléte kétséget kizáróan megállapítható, és amely a bekövetkezett kárért viseli a felelősséget, abban az esetben is, ha a károkozó személye ismeretlen lenne.

Bár nem tartozik szorosan a témánkhoz, mégis itt tartom szükségesnek megjegyezni, hogy az üzembentartó nem csupán a veszélyes üzemi tevékenység során okozott károkért tehető felelőssé: a 2/2006. PJE határozat kimondja, hogy a „A parkolási díj, valamint pótdíj kötelmi pénzkövetelés, amelynek megfizetésére a parkolási szolgáltatást igénybe vevő szerződő fél, vagyis a gépjárművet ténylegesen használó személy köteles. Az üzembentartói minőség magában foglalja a gépjármű tényleges használatát is, ezért vélelem szól amellett, hogy a gépjárművet a parkoláskor az üzembentartó használta.” Megdönthető vélelem szól amellett, hogy a gépjárművet parkoláskor az üzembentartó használta. Az üzembentartó mentesül a díj- és pótdíj

²² Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért, 48. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

²³ Korábban a Legfelsőbb Bíróság PK 40. számon fejtette ki a következőket: A LB véleménye szerint a „tevékenység folytatását ismétlődő, rendszeres és tartós tevékenység alapozza meg, amelynek megvalósulása mindig az eset egyedi körülményeinek függvényében ítéltető meg.” (Forrás: Fővárosi Ítéltő tábla Pf.21791/2011/8)

²⁴ A bírói gyakorlat a fenti eseten kívül más szempontokat is figyelembe vesz az üzembentartó kilétének megállapításakor, e szempontok egy részét intézményesítette volna az új Ptk. egyik korábbi tervezete, erről bővebben ld. a 9. oldalon írtakat.

²⁵ Gellért György (szerk-lektor.): A Polgári Törvénykönyv magyarázata, 944. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1998.

²⁶ HVG Jogkódex számítógépes Ptk. Kommentár (2. kiadás, szerk.: Dr. Petrik Ferenc)

megfizetésének kötelezettsége alól, ha mind a tényleges használót (aki parkoláskor használta a gépjárművet), mind a használat jogcímét megjelöli.²⁷

Eörsi Gyula álláspontja szerint „a felelős személy az üzemeltető, vagyis az, akinek tartósan a rendelkezése alatt van a fokozott veszélyforrás. Nem a kezelőszemélyzetet terheli a felelősség; ha a kezelőszemélyzet (...) a károsulttal szemben elvállalja a kár megtérítését, ez az elvállalás érvénytelen, az üzemeltetői felelősség kogens szabály.”²⁸ E szabályból egyébként gyakran következnek munkaügyi jogviták, pl. ha az építkezésen használt teherautó sofőrje okozza a kárt, amelyet az üzemeltetőnek kell megtérítenie, azonban a kár megtérítése után nyilvánvalóan a munkajog szabályai szerint a vétkes alkalmazottól fogja követelni a kártérítés összegét.

Ugyanitt Eörsi kifejti, hogy „a tulajdonost tulajdonjoga első percétől kezdve üzemeltetőnek kell tekinteni, noha még üzemeltetői tevékenységet nem fejtett ki.”²⁹ E megállapítás különös relevanciával bír témánk szempontjából, gyakorinak tekinthető ugyanis az a fajta károkozás, amikor gépjármű adásvételét követően a szerződésben foglaltak már teljesítésre kerültek (a vételár kifizetésre került, az eladó átadta a gépjárművet a vevőnek), azonban a forgalmi engedély még nem került átírásra az új tulajdonos nevére, és az új tulajdonos okozza a kárt.

Amennyiben nagyon szigorúan (megszorítóan) kezelnénk az üzemeltető fogalmát (pl. gépjárművek esetén mindig a forgalmi engedélybe bejegyzett személy volna az), úgy az eladónak kellene helytállnia az így okozott károkért, akinek a kár megtérítését követően legfeljebb egy újabb polgári perben volna lehetősége követelni a vevőtől a nem általa okozott, de általa megtérített kár összegét. Nyilvánvaló, hogy ez az eladóra nézve méltánytalan eljárás lenne, hiszen nem ő, hanem a korábban az ő tulajdonában lévő gépjárművet megvásároló és használó vevő volt a károkozó; a jelenlegi szabályozás tehát teljesen megfelelőnek tekinthető.

²⁷ 2/2006. PJE határozat

²⁸ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 268. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

²⁹ uo. 269. o.

A hasonló helyzetek elkerülését szolgálja az EBH 1688/2007-ban foglalt rendelkezés is; ez kimondja, hogy „A tulajdonváltás forgalmi engedélybe való bejegyzése nélkül is terheli a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötésének kötelezettsége azt az üzemmentartót, aki a gépjármű tulajdonjogát átruházással megszerezte.”³⁰ A döntés szerint „a tulajdonosi minőséget nem az előző tulajdonos leltár-nyilvántartásának adatai vagy a forgalmi engedély tartalma dönti el. A gépkocsi tényleges birtokbavételével, és a vételár teljes kifizetésével a gépjármű tulajdonjoga megszerzettnek tekinthető.”³¹ Jelen esetben a károkozó és az üzemmentartó személye egybeesett: az adásvételi szerződés tárgyául szolgáló gépjármű üzemmentartója semmilyen körülmények között nem lehetett az azt értékesítő személy (nem az érdekében működött, nem ő tartotta fenn, nem állt a rendelkezése alatt stb.)³²

Petrik Ferenc a BH 1988/8. 273. körülményesebb definícióját idézi az üzemmentartó fogalmának meghatározásakor: eszerint az üzemmentartó nem más, mint „aki a veszélyes üzemet fenntartja, akinek érdekében az működik, és aki az ezzel kapcsolatos döntésekre jogosult, akinek felügyelete, irányítása, ellenőrzése és a veszélyforrás elleni különleges védekezésre való kötelezettsége mellett a veszélyes üzemi tevékenység megvalósul.”³³ Míg a fejezet elején említett első meghatározás súlypontja az „érdeken”, utóbbiaké pedig az üzem működése feletti rendelkezés lehetőségén van.

A fenti meghatározások jól mutatják, hogy ismételten (a veszélyes üzemhez hasonlóan) egy olyan fogalommal van dolgunk, melynek jogirodalmi definíciója adott

³⁰ EBH 1688/2007

³¹ U. o.

³² A döntésben a bíróság hivatkozott a perbeli időszakban hatályos kormányrendeletre, mely az üzemmentartó fogalmát az eddig bemutatottaktól eltérő módon definiálja: az 58/1991. (IV. 13) Korm. rendelet 2. § b) pontja határozza meg az üzemmentartó fogalmát: ez a gépjármű tulajdonosa, vagy az, akit a telephely szerinti ország hatóságai által kibocsátott okiratba bejegyezték. A döntést a vagylagos meghatározás első opciójára alapította a bíróság.

³³ Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog – Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése, 114. o.; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002.

ugyan³⁴, de kereteket tartalommal a bírói gyakorlat tölti meg, és megtörténhet, hogy egyes esetekben egyénileg kell mérlegelni, hogy ki minősül üzembentartónak. Üdvözlendő lépésnek tartom, hogy az új Ptk. meghatározza az üzembentartó fogalmát. A korábbi Ptk.-tervezet szerint „üzembentartónak minősül:

- a) aki veszélyes üzemet tart fenn,
- b) aki a veszélyes üzemmel rendelkezni jogosult,
- c) akinek érdekében a veszélyes üzem működik,
- d) aki a fokozott veszély elleni különös védekezésre köteles, valamint
- e) akit jogszabály veszélyes üzem üzembentartójának minősít.”³⁵

Az üzembentartó kilétének e szempontok mentén történő megállapítását lehetségesnek tartom, a felsorolás kellően konkrét, emellett teljes „gyűjteménye” a lehetséges eseteknek; jelen állás szerint (2014. január) azonban mégsem kerül majd be ez a felsorolás az új Ptk.-ba, hanem egy ennél jóval kevésbé konkrét meghatározás szerepel az elfogadott törvényszövegben:

„(1) A fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának az minősül, akinek érdekében a veszélyes üzem működik.

(2) Ha a veszélyes üzemnek több üzembentartója van, őket közös károkozónak kell tekinteni.”³⁶

A jelenleg elfogadott, 2014. március 15-én hatályba lépő törvény szerint nem történik más, mint hogy definiálásra kerül az üzembentartó fogalma azzal, hogy a bírói gyakorlat által alkalmazott szempontok közül egyet kiemeltek. Ez a fenti javaslatához

³⁴ Jogirodalmi és nem jogi definíciót említek, mivel Vékás Lajos szerint „A Ptk. nem tartalmaz definíciót az üzembentartóra nézve.” (Vékás Lajos (szerk.): Szakértői javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez, 1129. o.; Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2008.)

³⁵ Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 174. o. ; Complex Kiadó és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

³⁶ Új Polgári Törvénykönyv – a Kodifikációs Főbizottság javaslata, 346. o. 6:533. § (forrás: <http://www.kormany.hu/download/0/d7/70000/%C3%9Aj%20Polg%C3%A1ri%20T%C3%B6rv%C3%A9nyk%C3%B6nyv%20-%20a%20Kodifik%C3%A1ci%C3%B3s%20F%C5%91bizotts%C3%A1g%20Javaslat%20-%20k%C3%B6zz%C3%A9t%C3%A9telre.pdf> letöltés dátuma: 2014. január 4.)

képest annyi eltéréssel jár, hogy a szabad bírói mérlegelés megmarad a tekintetben, hogy kinek az érdekében működik a veszélyes üzem. Ez természetesen újabb kérdéseket vet fel: kinek az érdekében működik például egy cégautó, melyet szolgálati útra bocsátottak a munkavállaló rendelkezésére, vagy egy bérelt jármű? Az említett esetekben mind a tulajdonos, mind a gépjárművet aktuálisan használó jogalany üzemeltetői minősége mellett számos érvet lehet felsorolni, így a törvényhely ezen része bírói jogértelmezés során fog igazán értelmet nyerni, tehát a joggyakorlat fogja eldönteni, hogy a fenti esetekben ki minősül üzemeltetőnek.

Az eddig megszületett vélemények elsősorban a használat időtartamát tekintették döntő tényezőnek az üzemeltetői minőség megállapításakor: így pl. „A jármű vezetésének, birtokának átengedése esetén az üzemben tartói minőség általában nem száll át; így különösen nem, ha csak rövidebb időre, átmeneti jelleggel történik a jármű átengedése (autóbérlés néhány napra, (...) szíveségi használat). Ha (...) használatát bármilyen jogcímen tartósan, huzamosabb időre átengedik, akkor az üzemben tartói minőség is általában átszáll a használóra (pl. tartós bérlet, lízing, hosszabb időre szóló haszonkölcsön).³⁷ A fentiek rámutatnak pl. arra az érdekes összefüggésre, miszerint a járművet pár napra bérbeadó bevételszerző tevékenysége (ti. a bérbeadást ellenérték fejében teszi) inkább megalapozza az üzemeltetői minőséget (tehát inkább érdekében áll a jármű működtetése) mint a bérbevevőnek, akinek szintén érdekében áll a jármű használata.³⁸ A BH 1969/2. sz. 5963. szerint amennyiben egy munkagép másik vállalat javára végez munkát, vizsgálendő, hogy a gépet a tulajdonos használatra engedte át a vállalatnak, vagy bér munkát végeznek vele: utóbbi esetben ugyanis a tulajdonos marad az üzemeltető.³⁹

³⁷ Osztovits András (szerk.): Opten számítógépes Ptk. Kommentár

³⁸ A gépjármű bérbeadásáról szóló szerződésre is jellemző mindaz, ami általában a szerződések tulajdonsága: „A szerződés lényegéhez tartozik, a felek azért kötnek szerződést, hogy a szükségleteik kölcsönös kielégítésére alkalmas javakhoz, szolgáltatásokhoz jussanak.” (Vékás Lajos (szerk.): A Polgári törvénykönyv magyarázatokkal, 601. o., Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2013.) Az előbbi definícióból kiolvasható, hogy a szerződések mindig a felek szükségleteinek kielégítésére jönnek létre, tehát megkötésük és teljesítésük valamennyi fél érdeke. Ennek alapján tehát nem lehetne eldönteni, hogy melyik fél érdekében áll a fokozott veszéllyel járó tevékenység végzése: a gyakorlat úgy döntött, hogy a fent tárgyaltaknak megfelelően alakul az üzemeltetői minőség. E rendelkezés is azt a célt szolgálja, hogy mindenképpen legyen olyan, akitől a károk megtérítését követelni lehet.

³⁹ HVG Jogkódex számítógépes Ptk. Kommentár (2. kiadás, szerk.: Dr. Petrik Ferenc)

Marton Géza szerint az „üzembentartó (...) nem szükségképp a tulajdonos, de az üzem bérlője, haszonélvezője, esetleg a kisajátító hatóság is (pl. katonai igénybevételre való átengedés)”⁴⁰ A fenti esetekben közös, hogy a veszélyes üzem tartósan kikerül a tulajdonos rendelkezése alól, a működésére nincs befolyása, így méltánytalan volna elvárni tőle a károkért való helytállást. „Amennyiben valaki jogellenesen jutott az üzem vezetéséhez, megszűnik az üzembentartó felelőssége, kivéve, ha a rá nézve idegen ok következményeinek el nem háritásában vétkekesség terheli”⁴¹ Jellegzetes példája ennek, amikor a lopott gépkocsival kárt okoznak. Azonban ezen károkért is felel az üzembentartó, amennyiben pl. nyitva hagyta az ajtót és az indítókulcsot a járműben felejtette, majd az autót őrizetlenül hagyta, tehát megakadályozhatta volna, hogy azt eltulajdonítsák, ez esetben tehát nem szakad meg az üzembentartói minőség.

A veszélyes üzem működéséből származó károkért tehát főszabály szerint az üzembentartó felel. Napjainkban a gépjárművek által okozott károk megtérítésének legtipikusabb forrása a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás keretében a biztosító által a károsultnak fizetett összeg. E tekintetben tehát kijelenthetjük, hogy mivel a KRESZ szerint felelősségbiztosítás nélkül a gépjármű nem vehet részt közúti forgalomban, a gépjárművekkel, veszélyes üzemi minőségükben okozott károk megtérítésére a biztosító a kötelezett, neki kell helytállni az üzembentartó helyett, amennyiben vele szerződést kötöttek. Az előbbieket annyiban pontosításra szorulnak, hogy a gépjármű-felelősségbiztosító helytállási kötelezettsége nem közvetlenül a veszélyes üzemre vonatkozó szabályokból származik (hiszen nem a biztosító folytatja a fokozott veszéllyel járó tevékenységet, nem ő az üzembentartó); a helytállási kötelezettség jogalapja a Ptk. 559.§ (1) bekezdése. Ehhez hozzá kell tenni azt is, hogy a biztosító nem automatikusan fizet (szükség van kárbejelentésre), továbbá előfordul, hogy - mint azt a később bemutatandó jogesetektől láthatjuk - vitás a jogalap.

Előfordul azonban olyan eset is, amikor a biztosítónak - törvény erejénél fogva - nem áll fenn a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésen alapuló helytállási kötelezettsége, annak ellenére, hogy a kárt gépjárművel okozzák, annak veszélyes üzemi minőségében, és nem áll fenn mentesítő körülmény. Ezen eset a kötelező

⁴⁰ Marton Géza: A polgári jog felelősség, 197. o.; Triorg Kft., lektorálta: Dr. Sólyom László

⁴¹ u. o.

gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. tv. 15. § f) pontjában került meghatározásra: „A biztosítás nem terjed ki arra a kárra, amely a gépjármű - forgalomban való részvétele nélkül - munkagépként való használata során keletkezett.” Számos, a biztosított és a biztosító közötti jogvita alapjául szolgál annak eldöntése, hogy a gépjárművet munkagépként használták-e, illetve résztvevője volt-e a forgalomnak. Ilyen például a BH 156/2006. A károkozónak ebben az esetben is a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint kell helytállnia, pusztán arról van szó, hogy a biztosító nem téríti meg azokat.

A közösségi közlekedés járművein az utas által elszenvedett károkat a közlekedési vállalat kompenzálja – a közlekedési társaságok előre számolnak azzal, hogy bizonyos károk fogják érni az ügyfelek egy részét, ezért szolgáltatásuk árát magasabban tartják, hogy a károkat megtéríthessék.⁴² Emellett természetesen a közlekedési társaságok által üzemeltetett járművekre is kiterjed a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás hatálya. Természetesen a fenti kártérítési módok a legegyszerűbb megítélésű ügyekben kerülnek alkalmazásra, akkor, amikor sem a jogalap, sem az összecszerűség tekintetében nem merül fel egyik fél részéről sem, tehát a károsult elfogadja a biztosító vagy a károkozó által felajánlott kártérítést és a szabályszerű teljesítés végbemegy – ellenkező esetben peres úton oldható meg a jogvita.

Ismert a közös üzembentartó fogalma is: ez a fogalom különösen szűkebb témánk szempontjából fontos, hiszen pl. egy családi autónak több üzembentartója is lehet. Ehhez kapcsolódik egy határozat (BH 267/1975.), melyben kimondja a bíróság, hogy „az együttélő házastársakat - a tulajdonjogtól és a hatósági engedélytől függetlenül - akkor kell közös üzembentartóknak tekinteni, ha a fokozott veszéllyel járó tevékenységet mindketten rendszeresen folytatják.”⁴³ Ahogy a döntés fogalmaz: „(...) vagyis mindketten vezetik a gépkocsit, felváltva használják saját céljaikra.” A korábban egy lábjegyzetben hivatkozott PK 40. számú állásfoglalást e kérdés megítélésénél is figyelembe kell venni.

⁴² Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért, 98. o., Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1958.

⁴³ BH 267/1975.

A hivatkozott döntés esetén azért volt rendkívüli jelentősége annak, hogy a házastársak a feltételek teljesülése esetén közös üzembentartók, mert a felperes (a károsult) férjét perelte az okozott károk megtérítéséért. A bíróság álláspontja szerint azonban azzal, hogy a házastársak közös üzembentartónak minősülnek, a károsult nem kérhette a károk Ptk. 345. §. (1) bekezdésében foglaltak szerinti megtérítését, hanem csak az általános kártérítési szabályok szerint léphetett volna fel kártérítési igénnyel.⁴⁴

⁴⁴ U.o.

VI. A tömegközlekedési vállalatok, mint üzembentartók felelőssége

Gyakori (és témánk szempontjából fontos), hogy a köznyelvben tömegközlekedési, napjainkban „közösségi közlekedési” névvel illetett gazdasági társaságokat terheli veszélyes üzemi felelősség, mint üzembentartókat. A közforgalmú közlekedés körében okozott károkért fennálló objektív felelősség visszavezethető a gépjárművekkel okozott károk tárgyi felelősségi megítélésére, az utóbbi években azonban egy lentebb kifejtendő változás történt. A közforgalmú közlekedés, mint veszélyes üzemi tevékenység körében elszenvedett károkat a jelenlegi bírói gyakorlat a később részletezendő kiterjesztés ellenére még mindig nagyjából azonosítja a járműveken tartózkodás közben és a jármű működésével összefüggésben bekövetkezett károkkal, ami logikus meglátásnak tekinthető, hiszen a károk nagy része a járművek működtetése közben, a gépesített közlekedéssel összefüggésben következhet be.

Zoltán Ödön szerint „nincs összefüggésben az üzem veszélyességével (...) az álló vasúti kocsira való felszállás vagy az arról való leszállás folytán keletkezett kár.”⁴⁵

Ugyanígy, Eörsi Gyula a Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiumának 1. sz. állásfoglalására hivatkozva állítja, hogy „az álló villamos lépcsőjén fel-leszállás folytán keletkező kárra a veszélyes üzem szabályai nem terjednek ki.”⁴⁶

Ezzel szemben a Fővárosi Ítéletábla 6. Pf. 21 878/2008/3. számú ügyben meghozott ítéletének indokolása szerint: „A közforgalmú közlekedési eszköz – így a villamos – üzemeltetése során mindvégig megtartja veszélyes üzemi jellegét, a tevékenység fokozott veszéllyel járó jellege a járműnek a megállóban való tartózkodása során sem szűnik meg. A fokozott veszéllyel járó tevékenység nemcsak magát a villamos-szerelvény üzemeltetésével együtt járó tevékenységet, hanem azokat a

⁴⁵ Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért, 47-48. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

⁴⁶ Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért, 105. o., Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1958.

forgalmi helyzeteket is magában foglalja, amelyekben a jármű a közlekedésben részt vesz, beleértve az utasok le- és felszállását is.⁴⁷

Érdekesség egyébként, hogy ebben az ügyben felmerült, miszerint a távműködtetésű ajtó üzemeltetése is veszélyes üzemi tevékenységnek számít (a perben előadottak szerint lehetséges, hogy a megállóban eleső sérültet az ajtó lökte fel), ezt azonban a bíróság nem ismerte el, a felelősség szempontjából végső soron ez egyébként sem bírt relevanciával, legfeljebb a jövőre nézve szolgálhatott volna tanulságokkal. Az ítéletben a következő szövegrész szerepel erre vonatkozóan: „A közforgalmú jármű üzemeltetése felöleli mindazt a tevékenységet, amely szükséges annak rendeltetésszerű használatához, funkciójának, az utasok szállításának ellátásához. Ebbe a körbe nyilvánvalóan beletartozik az utasok fel- és leszállását szolgáló ajtók működtetése is. Mivel ez a jármű fokozott veszéllyel járó tevékenységéhez hozzátartozik, nem indokolt a távműködtetésű ajtó működtetését a közforgalmú jármű üzemeltetésén kívüli, különálló fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősíteni.”⁴⁸

A döntés, mely fentiek szerint megalapozza a felelősséget, egyszerre helyeselhető és vitatható. Egyrészt rászorítja a közlekedési társaságokat járműveik nagyobb biztonsággal járó működtetésére – ez mindenképpen javára válik azoknak, akik például idős koruk, vagy más ok folytán majdhogynem ki vannak zárva a közlekedés más módjainak igénybevételéből, és a tömegközlekedési eszközök használatával összefüggésben szerzett sérülésekből lassabban épülnek fel. Másrészt azzal, hogy kiterjeszti az üzemeltetői felelősséget a fel- és leszállás során a megállóban elszenvedett károkra, kissé túlterjeszkedik a hagyományos felfogáson.⁴⁹

⁴⁷ Dr. Fézer Tamás: Kártérítési jog – Tematikus bírósági döntések, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010

⁴⁸Fővárosi Ítéletábla Pf.21878/2008/3 ügyszám alatt található ítélete

⁴⁹ Bár kétségtelül következetes abban a tekintetben, hogy a jármű a megállóban való megállással a forgalom résztvevője marad, és mint ilyen, veszélyes üzemnek tekintendő (erről részletesen később). Felmerül a kérdés, hogy milyen megítélés alá esne ugyanezen eset, ha a villamos áramtalanítva, rögzítve, vezető nélkül, de nyitott ajtókkal várakozna a végállomáson az utasokra (mint ahogy az néha előfordul)? Feltételezem, hogy a megítélés hasonló lenne, hiszen a menetrend szerint el fog indulni, ez pedig továbbhaladási szándék, továbbá, ahogy a fenti ítélet fogalmaz: „A közforgalmú jármű üzemeltetése felöleli mindazt a tevékenységet, amely szükséges annak rendeltetésszerű használatához, funkciójának, az utasok szállításának ellátásához.” A kommentáriródalomban azonban a mai napig nincs egységes álláspont e kérdésekben.

Megítélésem szerint a gépjárművek veszélyes üzemi jellege ugyanis elsősorban (mint ahogy azt részben fentebb említettem) a meghajtásuk jellegéből, továbbá nagy tömegükből ered; a lépcsőn megbotlás pedig ezen jellemzők egyikével sincs közvetlen összefüggésben. Problémát okozhat az is, hogy sok esetben rendkívüli nehézségek adódhatnak mind a bizonyítás, mind az ellenbizonyítás során (pl. kissé meglökték az utast, vagy megcsúszott a nem megfelelő állapotú lépcsőn, de nem megállapítható, hogy melyik történt előbb.) Jelen esetben inkább „gépjármű használata közben keletkezett kárról”, semmint gépjárművel okozott kárról beszélhetünk.

Pozitívnak tartom ugyanakkor, hogy a bíróság ítélete megfogalmazásával nem terjeszti ki a veszélyes üzemi jelleget a közforgalmú közlekedés egészére, hanem csak közforgalmú közösségi eszközről beszél, és ezáltal csak a járművek üzemletetését tekinti veszélyes üzemi tevékenységnek. A közforgalmú közlekedéshez kapcsolódó helyzetek számos olyan esetet ölelnek fel, amelyekben semmiféle veszélyes üzemi tevékenység nem zajlik. Ezzel minden bizonnyal Eörsi is egyetértene, hiszen – a következő pontban tárgyalt kérdéssel összefüggésben - azt írja: „(...) sok a határeset, részint mert a leegyszerűsítő szemléletben egy „veszélyes üzem”, pl. a MÁV működésével kapcsolatos kár mindig a fokozottan veszélyes tevékenységért fennálló felelősség szabályai alá esik. Márpedig nem ez a helyzet. Ha a kárt kézrierővel működő sorompó okozza, (...) ha valaki (...) elcsúszik a síkos peronon (...) legfeljebb az általános vétkességi felelősség kerülhet szóba; nem áll meg a fokozottan veszélyes tevékenységért fennálló felelősség (...)”⁵⁰

⁵⁰ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 282. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

VII. Kitérő: az új Ptk. egyik fontos változása, a párhuzamos kártérítési igények kizárása

A közösségi közlekedés és tömeg- és „magán” közlekedés határán lévő személyfuvarozás (taxi) kapcsán érdemes kitérni az új Ptk. egyik érdekes változására. Az új Polgári Törvénykönyv egyik újítása, hogy elválasztja egymástól a kontraktuális és a deliktuális felelősséget: „eltérő alapra helyezi a kimentést (...) és ugyancsak különböző szabályokat állapít meg a kártérítési jog e két területén a megtérítendő kár feltételeinél.”⁵¹

Szerződésszegés esetén a kimentéshez három konjunktív feltétel szükséges:

1. A károkozó körülmény a szerződésszegő fél ellenőrzési körén kívül merüljön fel, tehát arra ne tudjon hatást gyakorolni.
2. Az előbb említett körülményt a szerződésszegő objektíve ne láthassa előre a szerződéskötéskor.
3. Nem volt elvárható, hogy a fél a szerződésszerű teljesítést akadályozó körülményt elkerülje, vagy a kár-következményeket elhárítsa.⁵²

A kontraktuális kártérítési felelősség a fentiek miatt közel került az üzembentartói felelősséghez^{53 54}, ezzel pedig elérkeztünk a témánk szempontjából fontos kérdéshez. A jelenleg hatályos Ptk. ugyanis nem ad iránymutatást azon helyzetek megítélésére, amikor a szerződésszegés - ugyanazon személy terhére - egyszerre deliktuális felelősségi tényállást is megvalósít – ez tipikusan veszélyes üzemi felelősségi tényállás. Tipikusan akkor kell hasonlóra gondolni, ha gépjárművel, vasúton teljesített személyszállítási szerződés keretében szenved balesetet (kárt) az utas.⁵⁵ Ebben

⁵¹ Vékás Lajos (szerk.): A Polgári törvénykönyv magyarázatokkal, 603. o., Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2013.

⁵² U. o. 605-606. o.

⁵³ A veszélyes üzemi felelősség alóli mentesülésről később

⁵⁴ Vékás Lajos (szerk.): A Polgári törvénykönyv magyarázatokkal, 609. o., Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2013.

⁵⁵ U. o. 608. o.

az esetben a károsult mind a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint, mind a szerződésszegésért való felelősség szabályira alapozva kérhetné kárai megtérítését. Azonban az előbb leírt összeütközés csak akkor következik be, ha „a szerződő fél maga válhat egyidejűleg egy deliktuális kártérítési jogviszony alanyává, például a személyfuvarozó egyben a fuvarszköz üzemeltetője is.”⁵⁶ Az új Ptk. e problémát a 6:145. §-ban oldja fel: a kártérítési igényt kizárólag a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szerint lehet érvényesíteni, ez az ún. non-cumul elv. Látszólag a károsult hátrányára módosultak a szabályok, azáltal azonban, hogy a szerződésszegésért való felelősség szabályai közel kerültek az objektív felelősséghez, valamint ugyanazon károk megtérítését lehet kérni, ez mégsem igaz. A jogalkotói akarat egyébként az volt, hogy a tényállás a szerződéses viszonyok között kerüljön szabályozásra, hiszen ez a természetes közege.⁵⁷

A változások hatását a gyakorlat fogja igazán megmutatni, az mindenesetre már most látható, hogy a non-cumul elv alkalmazásával is megfelelő védelemben részesíthető a károsult. Az új szabályok minden bizonnyal hatással lesznek például azon kártérítési igényekre, melyeket az utasok taxisofőrök ellen terjesztenek elő, amennyiben személyi sérülést szenvednek egy balesetben. Könnyű elképzelni olyan helyzetet is, amikor a sofőr mentesül a felelősség alól, valamint olyat is, amely megalapozza a felelősséget. Az elsőre példa: amennyiben a taxi minden szabályt betartva piros lámpánál várakozik, a keresztező úton folyamatos, nagy forgalom van, majd egy, a megengedett sebességet túllépő jármű beleütközik, és emiatt az utas megsérül, a nekijárató jármű vezetőjéé a felelősség. A taxisofőr erre nem tudott hatást gyakorolni (1. feltétel), ezt a körülményt nem láthatta előre szerződéskötéskor (2. feltétel: szerződéskötésnek jelen esetben az minősül, amikor az utas beszáll a taxiba és közli az úticélt), a sofőr pedig ezt nem tudta elhárítani: nem tudott pl. előre hajtani, hiszen akkor ő ütközik össze a keresztező úton haladó járművek valamelyikével (3. feltétel). Ennek ellenkezője, ha a taxis már ittasan állt munkába és később így okozott balesetet, amelyben utasa megsérült: ekkor a károkozó körülményre (ittasság miatti vezetésre való alkalmatlanság) tudott volna hatást gyakorolni - vagy egyáltalán nem italozik, vagy ha már így történt, nem áll munkába (1. feltétel), ez a körülmény nem állt az ellenőrzési

⁵⁶ U. o. 608-609. o.

⁵⁷ U. o. 609. o.

körén kívül, tehát az előreláthatóság kérdése nem releváns (2. feltétel), valamint elvárható lett volna, hogy a szerződésszerű teljesítést akadályozó körülményt elkerülje – például a megszokottnál lassabban halad (3. feltétel).

VIII. Okozati összefüggés a veszélyes üzemi jelleg és a kár bekövetkezte között

Az üzembentartó felelőssége kizárólag akkor állapítható meg az objektív felelősség szabályai szerint, ha a kár bekövetkezte okozati összefüggésben áll a veszélyes üzemi tevékenységgel.⁵⁸ Ennek ellenkezőjét, tehát azt, hogy a kár nincs összefüggésben a tevékenység veszélyességével, a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója bizonyíthatja.⁵⁹ ⁶⁰ Az összefüggés kérdésére legtisztábban Eörsi Gyula ad magyarázatot: „önmagában nem elegendő az, hogy a károsodás veszélyes üzem körében következett legyen be, hanem ahhoz még az is szükséges, hogy a károsodás in concreto ne essék kívül azon a tevékenységen, amellyel a fokozott veszély jár.”⁶¹

Amennyiben az összefüggés nem állapítható meg, a károkozó az általános kártérítési felelősségi alakzat szerint tartozik helytállással, e kevésbé szigorú forma pedig lehetőséget ad arra, hogy az üzembentartó kimentse magát azzal, hogy bizonyítja: úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható.⁶² A mentesülés, mint látható, elválaszthatatlan az okozati összefüggés hiányától, előbbi kérdésre a következő fejezetben térek majd ki.

A fentiekkel kapcsolatban is tennék kritikai jellegű észrevételt. Nyilvánvaló, hogy a gépjárművekkel okozott károk esetében lehetetlen volna tételesen számba venni valamennyi olyan helyzetet, körülményt, tulajdonságot, amely a gépjárműhasználat veszélyes üzemi jellegével összefügg. Csak példalózó jelleggel: teljesen direkt módon összefügg a veszélyességgel a gépjárművek két tulajdonsága: a meghajtás jellege és a

⁵⁸ Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 31. o. ; Complex Kiadó és Üzleti tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

⁵⁹ Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért, 47. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

⁶⁰ Látható, hogy a jogalkotó a mentesülés feltételéül szánt körülmények bizonyítási terhét – helyesen- az általános kártérítési felelősségi alakzattal azonos módon, arra helyezte, akinek a károkat meg kellene térítenie.

⁶¹ Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért, 104. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1958.

⁶² Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 175. o. ;, Complex Kiadó és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

nagy tömeg. Ezen túlmenően a szakirodalom ide sorolja még a sebességet és a motor ijesztő hangját is⁶³, amelynek azonban nem mindig tulajdonít megfelelő jelentőséget a bíróság. Jelen kérdésben ismételten rendkívüli szerepe van a bíróság mérlegelésének; nem jog-, hanem ténykérdéseket kell általában műszaki ismeretek, vagy általános élettapasztalat, illetve a formális logika alapján eldönteniük. Magamat kell hogy ismételjem: ez segíti az egyénisített, konkrét helyzetnek leginkább megfelelő döntést, de csökkenti a kiszámíthatóságot.

Aggályos az is, hogy a törvény szövege („Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.”) rendkívül tág keretet biztosít a bírósági mérlegelésnek, semmiféle egyéb támpontot nem ad arra vonatkozóan, hogy mi minősülhet „ebből eredő kárnak”. Az okozatosság kérdését így külön nem vizsgálja, azt „beolvasztja” ebbe a mondatba. Ráadásul azt a hamis látszatot kelti, hogy a veszélyes üzemmel okozott károk csak és kizárólag közvetlenül a „veszélyességgel” lehetnek összefüggésben, csak közvetlenül abból eredhetnek. Eörsi ezzel szemben kijelenti, hogy „A kárt okozó veszélyes üzem is lehet veszélytelen, a veszélyes üzemnek is lehetnek veszélytelen részei, megnyilvánulásai. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne lehetne a fokozott veszélyforrással bizonyos értelemben rendhagyó, *nemtipikus* módon úgy kárt okozni, hogy a kár mégis a fokozott veszélyforrásra legyen visszavezethető.”⁶⁴

Erre kettő, gépjárművekkel összefüggő példát is hoz: egyrészt egyet nem értésének ad hangot azon bírósági döntéssel, mely szerint a vezetés közben elszenvedett agyvérzés nem mutat kapcsolatot a veszélyes üzemi működéssel – véleménye szerint közvetlen kapcsolat ugyan valóban nincs, de az agyvérzés „a gépkocsi fokozott veszélyességével párosulva rendkívül súlyos veszélyhelyzetet hoz létre”, továbbá „a kárt a fokozott veszélyforrásnak az agyvérzéssel nagymértékben kiváltott aktivizálódása okozza.”⁶⁵

⁶³ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 283. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

⁶⁴ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 283. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

⁶⁵ uo.

Jelen esetben az agyvérzés, bármennyire is kívül áll a bekövetkezte a vezető akaratán, bármennyire nem terheli felelősség a bekövetkeztéért, mégis a veszélyes üzem működésével összefüggő, elháríthatatlan jelenség, de nem külső ok – ugyan nem a jármű hibásodik meg, de hatásaiban az agyvérzés, mely vezetésre teljesen képtelen állapotba hozza a sofőrt, hasonló helyzetet idéz elő, mintha a kormánymű hibájából válna irányíthatatlanná a jármű. Az üzembentartó tehát felelős a bekövetkezett károkért. Véleményem szerint ez kissé méltánytalan, de dogmatikailag megalapozott szabály – ennek ellenére a jogalkotónak talán érdemes lenne megfontolnia, hogy ebben az esetben a károkozót ne kötelezzék a teljes kár viselésére, hanem annak csak egy részét kelljen megtérítenie (pl. nagy értékű jármű baleset következtében használhatatlanná tételét követően csak egy átlagos jármű árának megfizetésére kellene kötelezni).

A fenti esethez hasonló ügyben született a BH 267/1975, mely kimondja: „A gépkocsivezető betegsége és az ezzel együttjáró hirtelen eszméletvesztése nem minősül a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan oknak.” A súlyos sérülésekkel járó baleset körülményeinek kivizsgálása során a felkért igazságügyi orvosszakértő úgy nyilatkozott, hogy a rosszulletet az alperes (a károkozó) cukorbetegsége okozta, így a baleset bekövetkeztéért nem terheli őt felelősség. Ezzel szemben az elsőfokú bíróság már emellett érvelt, hogy „a fokozott veszéllyel járó tevékenységi kört kiterjesztően kell értelmezni, az nem korlátozódhat a gépjármű gépi, technikai berendezéseire, hanem e körbe tartozik a gépjármű felett uralmat gyakorló személy, vagyis a gépjármű vezetője is.”

Mivel az érvelés szerint a rendellenesség a veszélyes üzem működési körén belül merült fel, a károkozó nem mentesíthető a felelősség alól.⁶⁶ Ezt az álláspontot nem osztotta a másodfokú bíróság, és arra is kitért, hogy a járművezető nem tudott cukorbetegségéről, azonban a döntés ellen törvényességi óvást emeltek: itt pedig megállapításra került, hogy „A gépkocsi üzemeltetése során a gépkocsi vezetőjének tevékenysége szorosan összefügg a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatásával.”⁶⁷

⁶⁶ Ennek szerepe van az írásom végén tárgyalt esetekben is: veszélyes üzemek találkozása esetén az viseli a teljes kárt, akinél a veszélyes üzem működése körében rendellenesség merült fel.

⁶⁷ A bekezdésben található szó szerinti idézetek és tartalmilag az eredetivel megegyező idézetek forrása a BH 267/1975.

Az elemzett két eset felveti bennem azt a kérdést is, hogy miért tehető felelőssé valaki olyan eseményért (pontosabban annak következményéért), amely ellen egyáltalán nem tud védekezni? Tudjuk, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója fokozott védekezésre is köteles – hogyan lehetne ezt ezen esetekben megvalósítani? Lehetséges útnak tűnik számomra a járművezetői engedély megszerzésének, illetve megújításának feltételéül szabott orvosi alkalmassági vizsgálatok szigorítása és ésszerű határok közötti gyakoribbá tétele. A vizsgálatokon való megjelenéssel, illetve az ott kapott negatív leletek birtokában már úgy tekinthetnénk, hogy a járművezető - saját egészségügyi állapota vonatkozásában - mindent megtett a fokozott védekezés, és a károk elkerülése érdekében⁶⁸; ebben az esetben pedig lehetséges volna a bírói gyakorlatnak is működési körön kívül eső elháríthatatlan okként tekinteni a hasonló rosszullétekre. E gondolat megvalósíthatóságának esélyét csökkenti az a tény, hogy a hasonló rosszullétek éppen hogy előre nem jelezhető mivoltuknál fogva jelentenek veszélyt, egy - mégoly alapos - orvosi vizsgálat is alacsony eséllyel jelezheti ezek bekövetkeztét.

Lehetséges, hogy furcsa ellentmondást teremt majd az új Ptk. fent bemutatott változása ezen a téren. A párhuzamos kártérítési igények kizárása miatt a kontraktuális károkozás szabályainak kötelező alkalmazásával ugyanis ebben az esetben pl. egy taxisofőr kimenthetné magát a felelősség alól, ha pl. - az előző példánál maradva - nem ismert cukorbetegsége miatt hirtelen rosszul lesz - ekkor nem kell majd megtérítenie a kárt utasának, hiszen a rosszullét 1. „ellenőrzési körén kívül esik, arra nem tud hatást gyakorolni”, 2. a szerződés megkötésekor nem láthatta előre ezt a körülményt (hiszen nem is tudott a betegségről); 3. nem volt elvárható, hogy a szerződésszerű teljesítést akadályozó körülményt elkerülje, vagy a kár-következményeket elhárítsa (hiszen éppen eszméletlen volt). Ehhez képest ha a károkozás nem szerződéses viszonyok keretében következik be, akkor a felelősség megállapításra kerül, hiszen ekkor a rosszullét a veszélyes üzem működési körén belül eső rendellenességnek számít.

Visszatérve Eörsi példáira; a második példa: a szerző szintén nem ért egyet azzal, hogy a bíróság szerint nincs összefüggésben a veszélyességgel az, hogy a gépjárműtől megijedve a fiatal ló megugrik. Eörsi szerint a sebesség és a zaj ijesztő

⁶⁸ Ezt egészíti ki a jármű megfelelő karban tartása, illetve a KRESZ rendelkezéseinek betartása

hatása nagy.⁶⁹ A bíróság döntése ellenére Zoltán Ödön művében a következőkkel találkozunk: „*Összefüggésben van az üzem veszélyességével: ló megbokrosodása a gépjármű zajától (...)*”⁷⁰

Ebben az esetben egyet lehet érteni Eörsivel, hiszen a zaj egy gépjármű működésének „esszenciális” tulajdonsága, velejárója, így tehát összefügg a veszélyes üzemi működéssel. Érdeemes volna rendszerezni a bírói gyakorlat megállapításait azzal kapcsolatban, hogy mi minősül egy gépjármű működésével közvetlenül összefüggő, a károkozás szempontjából releváns tulajdonságnak – meglátásom szerint a legfontosabbak: nagy tömeg, sebesség, a motor működéséből eredő zaj és a meghajtás jellege.⁷¹ Könnyen beláthatjuk, hogy ezen tulajdonságok megléte teszi egyáltalán alkalmassá a gépjárműveket a jelentős károk okozására.

Ugyanakkor mind a szerző, mind a bíróság azonos állásponton van azon eset megítélésében, amikor a hirtelen irányt váltó, megkülönböztető fény- és hangjelzést használó jármű defektet kapott és ettől a járdán tartózkodó ideggyenge felperes ijedtében összeesett és megsérült – az elfogadott álláspont szerint a kár bekövetkeztében szerepe volt a hanghatásnak.⁷²

Véleményem szerint jelen esetben kétséget kizáróan a „thin skull” doktrína alkalmazása lett volna a helyénvaló, mégpedig annak kivételes esete. Az alapesetben ugyanis a károsult különös érzékenységének kockázatát - amely adott volt - a károkozó viseli.⁷³ Van azonban kivétel, mégpedig, ha a károsult fizikai és pszichés ellenállóképességének minimuma is hiányzik. Szakértői vélemény hiányában nem

⁶⁹ uo. 283. o.

⁷⁰ Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért, 47. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

⁷¹ Érdeemes végiggondolni, ezek a tulajdonságok miként tehetik veszélyessé a gépjármű használatát: a nagy teljesítményű motor jelentősebb sebesség elérését teszi lehetővé; ez nagyobb hanghatással is jár; minél gyorsabb a jármű, annál nagyobb a tehetetlensége (nagyobb tömegnél ez még jelentősebb szempont). Ugyanakkor a jelentős tömeg még a motor álló helyzete esetén is veszélyt rejthet.

⁷² Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 283-284. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

⁷³ Vivienne Harpwood: Modern Tort Law, 182. o., T & F Books UK, 2009.

tudjuk megítélni, hogy hiányzott-e ez a minimum – álláspontom szerint hiányzott, a defekt által kiváltott hatás (összeesés) legalábbis erre utal. Ebben az esetben tehát a károkozó mentesült volna a felelősség alól.

Egyebekben is vitatom a döntést, mivel a defekt, illetve az azzal járó hanghatás és az ebből eredő megrémülés a jármű teljes üzemen kívül helyezése esetében is bekövetkezhet (pl. a sofőr ráhajtott a járdaszegélyre parkolás közben, de nem azonnal, hanem csak a motor leállítása, a kézifék behúzása és a jármű elhagyása után következik be a defekt a hosszabb ideig az abroncsra nehezedő súly miatt). Ezen eset pedig a jármű üzemen kívül helyezése (valamint a forgalomban való részvétel hiánya – ezt később tárgyalom) miatt kívül esik a veszélyes üzemi felelősségen. Álláspontom szerint jelen esetben olyan jelenségről van szó, ami ugyanazon formában mind veszélyes üzemi, mind általános kártérítési felelősséget megalapozó körülmények között bekövetkezhet. Így nem lenne megállapítható a tárgyi felelősség, hiszen aránytanul szigorúbb megítélés alá esne ugyanazon károkozás.

Szemléletes példa a bírói gyakorlat jogfejlesztő funkciójára az EBH 1692/2007 számú döntés. Ebben megállapítást nyer, hogy „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.”⁷⁴ E döntés már annyiban eltávolodott a hagyományosabb szemlélettől, hogy ebben az esetben a károkozás nem tudható be azon tulajdonságoknak, melyek miatt elsősorban a gépjármű a veszélyes üzemi szabályozás tárgyává vált (pl. nem jár a motor)⁷⁵. Így felmerül a kérdés: meddig terjed az a határ, amíg a gépjárművel okozott károkat, mint a veszélyes üzem működésével összefüggésben okozott kárt kell elbírálni? Ahogy Bata Tímea írja: „Ha a gépjármű a benne működő, neki erőt adó beépített erőgép folytán minősül veszélyes üzemnek,

⁷⁴ EBH 1692/2007

⁷⁵ A fentebbi, defekttel kapcsolatos károkozás első ránézésre szintén szokatlan döntés, azonban ott a defekt akkor következett be, amikor a gépjárművet a motorja hajtotta, mozgásban volt, tehát résztvevője volt a forgalomnak.

akkor azokban az esetekben, amikor ez az erőgép nem működik, nem veszti-e el a gépjármű veszélyes üzemi jellegét?”⁷⁶

A perbeli esetben a járműből kiszálló sofőr kinyitotta az ajtót, majd azzal fellökte a gépjármű mellett elhaladó kerékpárost, aki az esés következtében törést és zúzódást szenvedett. A károkozó biztosítója megtagadta a károk megtérítését. A jogvita perré alakult, melyben megállapítást nyert, hogy egészen addig, amíg a vezető nem hagyja el a leállított motorú és rögzített gépjárművet, addig az a forgalom résztvevőjének minősül, és mint ilyen, megőrzi veszélyes üzemi jellegét, tehát a kár okozati összefüggésben van a veszélyes üzemi jelleggel, a biztosítót tehát szerződés alapján helytállási kötelezettség terheli.

A döntés helyeselhető: amíg a vezető a gépjárműben tartózkodik, lehetősége van mindazon intézkedések megtételére, melyek a veszélyes üzem működéséből eredő kockázatokat csökkentik. Az a tény, hogy egy ajtó kinyitása önmagában - logikailag - nem tekinthető fokozott veszéllyel járó tevékenységnek, közömbös, hiszen jelen esetben egy olyan gépjármű ajtajáról van szó, mely még résztvevője a forgalomnak. A gépjárművel a forgalomban való részvétel sok helyzetet ölel fel: jogi megítélése szempontjából a fentivel azonos eredményre vezetne az is, ha a sofőr az ajtót közúton, menet közben nyitná ki (mert például korábban nem sikerült teljesen bezárnia) és ezzel okozna kárt – erre nézve ugyanúgy a veszélyes üzemi felelősség szabályait kellene alkalmazni, ezt a laikusok is könnyen belátnák.

Ugyanakkor természetesen amellet is lehet érveket felsorakoztatni, hogy az autó ajtajának kerékpárosra történő rányitása „minőségileg” nem különbözik attól, mintha egy lakóház hasonlóan nehéz vaskapuját nyitná rá egy a házból kilépő személy (ebben az esetben a járdán szabálytalanul közlekedő kerékpárosra); utóbbi esetben vitán felül az általános kártérítési felelősségi szabályok alapján kellene eljárni.

⁷⁶ Bata Tímea: A gépjármű veszélyes üzemi jellegének megszűnésével összefüggésben keletkezett károk megítélése; IN: Iustum Aequum Salutare; VII. 2011/4. · 183–191. o. (Forrás: http://epa.oszk.hu/02400/02445/00023/pdf/EPA02445_ias_2011_4_183-191.pdf, letöltés dátuma: 2014. január 13.) Itt jegyezném meg, hogy véleményem szerint a gépjármű veszélyes üzemi jellege elsősorban a beépített erőgép meglétéből következik, de nem kizárólagosan erre alapul, mint arra már több alkalommal utaltam, illetve utalni fogok.

IX. Mentesülés a veszélyes üzemi felelősség alól

Az objektív felelősség lényege, hogy a károkozó felróhatóságra tekintet nélkül felel a bekövetkezett károkért, „nem mentesülhet vétlensége igazolásával”⁷⁷ felelőssége azonban nem korlátlan.⁷⁸ A vétkesség önmagában megalapozza a veszélyes üzemi felelősséget, de hiánya még nem jár automatikus mentesüléssel.⁷⁹ A törvény szövege mind a teljes, mind a részleges mentesülés eseteit tartalmazza.

Eszerint az üzembentartó teljesen „mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.” E rendelkezés szerint az üzembentartó akkor mentheti ki magát, ha bizonyítja, hogy a kárt elháríthatatlan külső ok idézte elő.⁸⁰ Az elháríthatatlan oknak tehát külső oknak is kell egyben lennie, ez konjunktív feltétel.

„Elháríthatatlan külső oknak minősül: 1. erőhatalom (vis maior); 2. a károsult elháríthatatlan közrehatása; 3. harmadik személy elháríthatatlan magatartása; 4. egyéb, olyan elháríthatatlan behatás, amely nem minődül erőhatalomnak. A gépjárművekkel való károkozás témakörében véleményem szerint a leggyakoribb mentesítő oknak a második és a harmadik eset⁸¹ tekinthető – ezt egészíti ki a később bemutatandó, az objektív felelősséget felróhatósági alapúra „átváltó” veszélyes üzemek találkozása néven ismert tényállás.

⁷⁷ Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért, 50. o.; Közgazdasági és Jogi könyvkiadó, Budapest, 1958.

⁷⁸ Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 175. o. ; Complex Kiadó és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

⁷⁹ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 286. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

⁸⁰ Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 175. o. ; Complex Kiadó és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

⁸¹ Eörsi szerint a legtipikusabb eset: a szabályszerűen haladó jármű elé féktávolságon belül lépnek, a vezető elrántja a kormányt, és ennek következtében harmadik személykárt szenved. (Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 288-289. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.)

A negyedik esetre a következő példát mutatnám be: a bíróság a BH 120/2010. számú döntésében megállapította, hogy „a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan oknak, rendellenességnek minősül az, ha az alperes által biztosított gépjárműre a szarvas ráugrik és onnan a szemközti sávba átvágódva a felperesek gépkocsijában kárt okoz.”⁸²: Az elsőfokú eljárás során hozott döntésében a bíróság kimondta, hogy „a fokozott veszéllyel járó tevékenység körében bekövetkezett rendellenesség a gépjármű gépi berendezéseinek a rendellenességét jelenti, ami azonban az egyik gépkocsi esetében sem állapítható meg, ezért nem áll fenn az alperes kártérítési felelőssége.”

Nem erre a következtetésre jutott azonban a másodfokon eljáró bíróság: a jogerős ítéletben megállapítást nyert, hogy „a rendellenesség köre az elsőfokú bíróság által megállapítottnál lényegesen szélesebb körű, ezért azt kellett vizsgálni, hogy a balesetet okozó forgalmi helyzet egésze szempontjából áll-e fenn olyan rendellenesség, amely a balesetet okozta, illetve amely az alperes által biztosított gépjármű fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében merült fel.” A jogerős ítélettel szemben fellebbezés került benyújtásra, melyben a fellebbezők érve szerint „kárukat az alperes által biztosított gépjármű működési körében felmerült azon rendellenesség okozta, hogy a motorház tetejére ugrott szarvasbikát a gépkocsi vezetője már nem tudta kikerülni, azt elütötte és ennek következtében a vad a felperesi gépjármű elé került.”

A felülvizsgálat során hozott döntésben kiemelték a következőt: „az adott közlekedési helyzet, azaz a szarvas gépkocsira történt ráugrása, az alperes mint biztosított fokozott veszéllyel járó tevékenysége körén kívül eső olyan elháríthatatlan, külső rendellenességnek tekinthető, amelynek következtében nincs mód az alperes kártérítési felelőssége megállapítására.”

Eörsi felhívja a figyelmet arra, hogy egyrészt az elháríthatatlanságot objektíve kell értelmezni (tekintettel a technika aktuális állására⁸³ és a gazdasági teherbíró

⁸² Az eset ismertetése során idézőjelbe helyezett szövegrészletek a hivatkozott bírósági határozatból származó, szó szerinti szövegrészletek.

⁸³ Ez azt jelenti, hogy „létezik-e olyan megoldás, amellyel kár elkerülhető lett volna” (BH 321/2003.) Így például biztosan nem létezik és nem is létezhet olyan technika, mely ütközés esetén képes

képességre)⁸⁴, azonban egyes esetekben az elháríthatatlanság fogalma relativizálódhat – például olyan helyzetben, amikor annak előfeltétele a vétkesség.⁸⁵ Erre egy szemléletes példát hoz a gépjárművel okozott károk köréből, mégpedig a féktávolság problémáját – ez a sebesség függvénye; a féktávolságon belüli gázolás, ütközés csak akkor lesz elháríthatatlan, ha a gépjármű az útszakaszra vonatkozó sebességhatárokat betartotta.⁸⁶ E megállapítás helyessége vitán felüli, hiszen az okozatosságot vizsgálva, a baleset nem valósult volna meg, ha a sebességhatárt betartja a sofőr.

Más összefüggésben ugyan (nem gépjárművel történő károkozás kapcsán), de általános érvennyel mondta ki a bíróság a BH 321/2003.-ban, hogy „a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatóját nem mentesíti a felelősség alól, ha a tevékenységre vonatkozó előírások betartásával, kellő előrelátással és óvatossággal el lehetett volna hárítani a kárt.” Így például lehetséges, hogy a károkozó arra hivatkozik, hogy azért ütötte el gépjárművével a károsultat, mert az féktávolságon belül volt (így elháríthatatlan külső okra hivatkozik), holott pusztán azért nem tudott megállni, mert a megfelelő karbantartás híján nem fogtak kellő erővel a fékek. Másképpen fogalmazva: a fékek megfelelő karbantartásával elkerülhető lett volna a baleset.

A bíróság fenti döntésében rámutatott arra, hogy „az objektív felelősségi szabály azon alapul, hogy a fokozottan veszélyes tevékenység folytatója egyúttal köteles fokozott védekezésre is, hiszen neki van lehetősége azokra a döntésekre és beavatkozásokra, amelyekkel mások károsodása elhárítható. E felelősségi forma körében az üzembentartó akkor is felel, ha a kár bekövetkezésében vétkesség nem terheli.”

Igaz tehát, hogy a veszélyes üzemi felelősség esetén vétkességre tekintet nélkül áll fenn a károk megtérítésének kötelezettsége, az ez alóli mentesülés esetén viszont

megakadályozni, hogy a gépjárművekben bármiféle kár keletkezzen, vagy amely nullára redukálja a féktávolságot.

⁸⁴ Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért, 286. o.; Közgazdasági és Jogi könyvkiadó, Budapest, 1958.

⁸⁵ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 287. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

⁸⁶ uo. 287-288.o .

figyelembe kell venni az üzemeltető magatartását, és amennyiben az üzemeltető nem tett eleget a fokozott védekezés követelményeinek, annyiban helytállási kötelezettsége fennáll. Szűkebb témánk szempontjából a „tevékenységére vonatkozó előírások betartása” és a „kellő előrelátás, óvatosság” véleményem szerint két objektív és egy szubjektív követelményt foglal magában: először is a KRESZ szabályainak betartását, másodsor a gépjármű rendszeres karbantartását, valamint az adott esettől függő követelményeknek való megfelelést is (például kimerült állapotban nem vezet gépjárművet), hiszen ezen intézkedésekkel is csökkenthető a baleseti kockázat, és így a károk bekövetkeztének esélye.

Az iménti példához hasonló helyzetet említ az elháríthatatlanság fogalmának értelmezésénél a Kártérítési jog magyarázata című mű: „Ha azonban a gyalogjárón haladó gyermek ugrádozásából, (...) hancúrozásából kellő előrelátás esetén számítani lehetett arra, hogy a gyermek vigyázatlanul a gépkocsi elé kerülhet, akkor az ilyen baleset nem tekinthető feltétlenül elháríthatatlannak.”⁸⁷ Több bírósági ítéletben visszatérő motívum az út széléről hirtelen a gépjármű elé kerülő gyermek; az esetekben nem minősítik a gyermek magatartását elháríthatatlannak, arra hivatkozva, hogy a vezető fokozott óvatossággal kell hogy megközelítse a gyermeket. Álláspontom szerint ezen esetekben (és általában a mentesülés vizsgálatakor) a polgári bíróságnak is már-már a büntetőeljáráshoz hasonló alaposággal kell feltárnia az eset körülményeit, hiszen nagy szerepe lehet az egyéni szempontoknak, pl. annak, hogy az iskola környékén gázoló személy milyen gyakorisággal jár a környéken – pl. ha napi szinten arra autózik, a felelősség megállapítása a helyismeret, az élettapasztalat miatt is egyértelmű lenne.⁸⁸

A fentiek után megemlítenék egy esetet, amelyben az üzemeltető mentesült a veszélyes üzemi felelősség alól, hozzáteszem, véleményem szerint a bíróság helytelen döntést hozott. Az esetben gyerekek lökdöstek egy olyan gépkocsit,

⁸⁷ Fézer Tamás (szakmai szerk): A kártérítési jog magyarázata, 176. o. ; Complex Kiadó és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

⁸⁸ Petrik Ferenc véleménye szerint az épület előtti csoportosulás, moziból kijövő tömeg is olyan körülmény, melyre fokozottan oda kell figyelni, ő tehát nem életkorhoz, vétőképességhez stb. köti a balesetveszélyt. (Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog – Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése, 121. o; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002)

amelynek nem volt behúzva a kéziféke, mely ennek következtében elindult, és egy másik gépkocsiban kárt tett. A bíróság a felelősséget nem a Ptk. 345. §-a alapján, hanem a Ptk. 339. § alapján állapította meg, arra hivatkozva, hogy a kézifék behúzásának elmaradása nem az általában elvárható módon történő eljárás.⁸⁹

Ezzel szemben egy 1998-as bírósági döntés kimondja: „A gépjármű veszélyes üzemi jellegét nem befolyásolja az, hogy mozgása nem gépi erő következménye. A gépjármű vezetője parkoló helyzetben nem húzta be rögzítő féket, aminek következtében a gépkocsi legurult a járdáról. A mozgó gépjármű a motor beindítása nélkül is veszélyes üzemnek minősül.”⁹⁰ Utóbbi döntéssel kell hogy egyetértsek, mivel a gépjármű irányíthatatlanul guruló nagy tömege kiemelkedő veszélyeket rejt magában. Azonban akkor is jelentős veszélyforrás a gépjármű, ha a motor nem jár ugyan, de a vezető irányítja a járművet – ilyen eset máig előfordul: a vezető hegyről lefelé haladva leállítja a motort és kormányzással irányítja a lefelé guruló gépjárművet, ha tehát így okoz kárt a gépjármű vezetője, a helytállási kötelezettségre a veszélyes üzemi felelősség szabályait kell alkalmazni.

Nem mentesül a veszélyes üzemi felelősség alól az üzembentartó akkor sem, ha csak pillanatnyi félreállítás során állítja le a motort, de továbbhaladási szándékkal teszi azt. Ebben az esetben a gépjármű megőrzi veszélyes üzemi jellegét: a Legfelsőbb Bíróság PJD VIII.150. számú határozata szerint „a veszélyes üzem működési körét nem lehet pillanatnyi helyzet szerint megítélni, hanem a veszélyes tevékenység folytatását folyamatában egységesen kell értékelni.”

Ugyanígy, nem volt elérhető mentesülés a következő, a Kúria Pfv.22118/2009/4 szám alatti ítéletében leírt esetben sem: a gépjármű (teherautó) sofőrje a telephely sorompója előtt az úttesten állt meg, behúzta a kéziféket, leállította a motort, majd a sorompó mögé ment, hogy engedélyt kérjen az áthaladásra. A leállított és rögzített teherautó azonban ismeretlen okból gurulni kezdett és kárt tett a telephely

⁸⁹ Dr. Bárdos Péter: Kárfelelősség s Polgári Törvénykönyv rendszerében, 146. o.; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2001.

⁹⁰ Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog – Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése, 160. o.; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002.

sorompójában valamint kerítésében. A kár megtérítését megtagadta a biztosító, a vita pedig perré alakult. A perben a felperes (a károkozó) szerint a káresemény a gépjármű üzemeltetése során következett be, a közúti forgalom résztvevője volt. Az alperes (a biztosító) fellebbezését követően a másodfokú bíróság döntésében a fent már hivatkozott döntésre (PJD VIII.150. szám) is utalt, amikor kifejtette: „a gépjármű veszélyes jellege nem szűnik meg azzal, hogy a forgalomban résztvevő járművet valamely okból, de a továbbhaladás szándékával rövid időre megállítják; a veszélyes üzem működését folyamatában, egységesen kell értékelni.”

A felülvizsgálat során a bíróság megállapította a felperes pernyertességét a következő indokok mentén:

1. „A felperesi gépjármű a közúti forgalomban vett részt. A perbeli káreseménnyel összefüggésben ennek képezte részét a telephely előtti ideiglenes megállás a behajtás engedélyeztetése érdekében. E folyamatnak a mozzanatai beleilleszkednek a közúti közlekedés szabályozott magatartásaiba.”
2. A gépjármű azzal, hogy magára hagyták, nem került ki a felperes üzemeltetése alól. Az alperes azt állította, hogy a sofőr legalább egy óra hosszat várakozott a kapu előtt (így kérdéses volt a továbbhaladási szándék), ez azonban nem volt releváns, hiszen a KRESZ vonatkozó bekezdése (41. § (7)) gondoskodott arról, hogy a jármű ne indulhasson el magától és így hagyta azt őrizetlenül, a törvény pedig nem határoz meg erre nézve időlimitet.
3. A veszélyes üzem jelleg a motor leállításával nem szűnt meg.

Az első két pontban foglaltak inkább a biztosítási jog területén bírnak relevanciával, míg a harmadik pont, illetve a másodfokú bíróság által használt érvelés témánk szempontjából fontos. Figyelemreméltónak tartom, hogy a motor leállításával és a kézifék behúzásával logikailag megvalósul a teljes üzem kívüli állapot: a gépjármű elméletileg nem mozdulhat el, nem ad ki motorhangot, nem kerülhet mozgásba. Ezen felül a járművezető is elhagyta a teherautót. Mégis, még ebben az esetben is veszélyes üzemnek tekinthető, amennyiben fennáll a továbbhaladás szándéka. Ha azonban a

gépjárművet például a telephelyre megérkezve a parkolóban helyezik el, anélkül, hogy a továbbhaladás szándéka fennállna, az már nem minősül veszélyes üzemnek. A szabályozást annyiban vitatom, hogy nincs minőségbeli különbség a végleges és a továbbhaladási célú megállás között, amennyiben azt azonos intézkedések előzik meg (motor leállítása és kézifékkal történő rögzítés). A károkozás valószínűsége önmagában attól, hogy a leállítás továbbhaladási céllal történik, még nem növekszik, így tehát úgy vélem, hogy amennyiben a gépkocsi a leállítás okától függetlenül kárt okoz, azt egységesen volna szükséges elbírálni, vagy a veszélyes üzemi, vagy az általános kártérítési felelősség alapján. Jelen esetben viszont növelte a veszélyességet az, hogy a jármű az úttesten állt meg.

Az imént bemutatott esethez hasonló okok miatt bekövetkezett károkozást követő perben született bírósági határozat is figyelemre érdemes (BH 54/2005.): „Az emberi hatás átmeneti megszűnése a gépjármű veszélyes üzemi jellegét nem szünteti meg, ha annak a rövid időre történt megállítása a közúton, a továbbhaladás szándékával történt, és ezért elmaradt a teljes üzemről kívüli állapot létrehozása - Az így történt leállással a gépjárműnek nem szűnik meg a közúti forgalomban való részvétele, a fokozott védelmet igénylő veszélyessége.”⁹¹ Ezen eset annyiban különbözik az előzőtől, hogy itt elmaradt a jármű teljes üzemről kívüli helyezése (a járművezető a megállást követően nem húzta be a kéziféket), a pótkocsit vontató teherautó pedig a telephelyre betörve károkat okozott. Az a tény, hogy a kézifékkal történő rögzítés elmaradt, már önmagában is elegendő arra, hogy a teherautó veszélyes üzemi jellege ne szűnjön meg, emellett pedig a továbbhaladási szándék is fennállt, így a biztosító köteles volt megtéríteni az okozott károkat.

Azért tartottam szükségesnek bemutatni két, egymáshoz nagyon hasonló esetet, hogy ismét rávilágítsak: a veszélyes üzemi felelősség keretében felróhatóságra tekintet nélkül fennáll a helytállási kötelezettség: az előbbi esetben a teherautósofőr teljesen szabályosan járt el azzal, hogy leállította a motort és behúzta a kéziféket, utóbbi esetben pedig a kézifékes rögzítés elmaradt – ennek ellenére mindkét esetben meg kellett téríteni az okozott károkat.

⁹¹ BH 54/2005.

X. A kármegosztás, mint részleges mentesülés⁹²

A kármegosztást lehetővé tevő rendelkezés a következőképpen fogalmaz: „nem kell megtéríteni a kárt annyiban, amennyiben a károsult felróható magatartásából származott”. E törvényhely alapján akár teljes mentesülés is elérhető, mégpedig az „annyiban” szó miatt (egyébként ez a mondat kulcsszava, ami lehetővé teszi a kármegosztást, a felelősség viselése arányainak megállapítását) – az „annyiban” takarhatja azt is, hogy a kár teljesen a károsult felróható magatartásának következménye. Amennyiben a bíróság megállapítja, hogy a kár bekövetkezte kizárólag a károsultnak róható fel, annyiban a károsult fogja viselni a károk 100%-át – így a döntés eredményét tekintve olyan, mintha a fenti 2-es pontra alapozta volna döntését a bíróság (a károsult elháríthatatlan közrehatásának esete) - a különbség az, hogy a 100%-os károsulti közrehatás még nem feltétlenül jelent elháríthatatlanságot.

Rendkívül fontos, hogy kármegosztásra csak akkor van lehetőség, ha a károsult közrehatása vétkes volt; károkozói oldalon, az objektív felelősség sajátos szabályai miatt közömbös a vétkesség megléte vagy hiánya.⁹³ További feltétele az alkalmazásnak, hogy a károsult vétőképes legyen – tehát ha egy öt éves gyerek ugrik az autó elé, az üzembentartó felelős a teljes kárért (az elháríthatatlanság esetét kivéve).⁹⁴ A szabályozás méltányos, hiszen véleményem szerint az önhiba mögött kell hogy legyen valamiféle tudatos vagy hanyag gondatlanság – az okfolyamat és a következmények előre látása pedig olyan képesség, amelyet nem várhatunk el egy vétőképtelen, korlátozott vagy hiányzó belátási képességű személytől.

⁹² Ebben a fejezetben nem tárgyalom azon eseteket, amikor veszélyes üzemek találkozását követő jogvitában kerül sor kármegosztásra; ezen esetek a következő, „Veszélyes üzemek találkozása” című fejezetben kapnak helyet.

⁹³ Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért, 54. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

⁹⁴ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 290. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

Azért foglalkoztam talán az indokoltnál részletesebben ezzel a bekezdéssel, mivel a gépjárművekkel okozott károk megtérítésénél igen gyakran alkalmazzák a kármegosztást. Ilyen eset pl. az, amikor a gyalogos olyan helyen akar átkelni a nagy forgalmú, többsávos úton, ahol nincs kijelölt gyalogátkelőhely; eközben a megengedettnél nagyobb sebességgel érkező gépjármű a megnőtt féktávolság miatt már nem tud lefékezni és így elüti – ez esetben a károsult felróható közrehatása megvalósult. A járművezetőt ebben az esetben is objektív felelősség terheli, de kármegosztásnak van helye, mivel a gyalogos sem közlekedett szabályosan.

Jellegzetes, kármegosztást alkalmazó esetet tanulmányozhatunk a Fővárosi Ítéltábla által P.20816/2008/3 ügyszám alatt tárgyalt ügyének ítéletében. Az eset alapja egy halálos kimenetelű gázolás: az áldozat családtagja (özvegye) lépett fel kártérítési igényrel. Az alperes (a károkozó) rossz műszaki állapotú gépkocsival közlekedett, a megengedett sebességet túllépte, és - bár ismerte a köztudottan forgalmas és balesetveszélyes környéket - mégis relatív sebesség-túllépést követett el. A gázolás áldozatának felróható közrehatása több ponton érhető tetten: egyrésztől súlyos alkoholos befolyásoltság alatt állt (vérében 2,058 ezrelék szintű véralkohol-koncentráció volt kimutatható), másrészt sötét ruhában tartózkodott a felezővonalnál kevesebb, mint másfél méterre (ezzel megszegve a KRESZ vonatkozó szabályait).

Az Ítéltábla mindezen körülményeket mérlegelve arra jutott, hogy 10-90%-os kármegosztás tekinthető indokoltnak, még hozzá a járművezetőre nézve terhesebben. Ezt a körülményeken túl az Ítéltábla a következőkkel is alátámasztotta: „Ha azonban a bekövetkezett kár nem csak az üzem veszélyességének, hanem a veszélyes tevékenység folytatója felróható magatartásának is következménye, a fokozottan veszélyes tevékenység folytatójának a kár nagyobb részét kell viselnie.”⁹⁵

A döntés indokolásából egyébként arra következtethetünk, hogy az alsóbb fokú bíróság döntésében erősen szerepet játszottak bizonyos méltányossági szempontok is, ezen szempontok nagy részét pedig az Ítéltábla is alkalmazta.⁹⁶ A korábban hozott

⁹⁵ Szó szerinti idézet a Fővárosi Ítéltábla P.20816/2008/3 ügyszám alatt hozott ítéletéből. Figyelemreméltónak tartom, hogy ezen gondolatmenetben szerepet kap a felróhatóság vizsgálata: ez alapozza meg ugyanis azt, hogy a bíróság hasonló esetekben nagyobb arányban marasztalja a veszélyes üzemi tevékenység folytatóját.

⁹⁶ Így például az özvegyként maradt házastárs idős kora, beszűkült szociális élete stb.

ítélet összecszerűséget érintő részét az Ítélet tábla érdemben nem módosította. A méltányossági szempontok figyelembevételére utal véleményem szerint az is, hogy a kármegosztás során az eset körülményeire figyelemmel a lehető legalacsonyabb súllyal vették figyelembe az áldozat felróható magatartását, hiszen a bírói gyakorlat csak 10%-os pontossággal ismeri el a kármegosztás arányait (pl. nem lehet 99-1%).⁹⁷ Bár a kármegosztás arányát vitatnám (20-80% valószínűleg elfogadhatóbb volna), a törvényhely rendeltetésével összhangban álló döntés született, hiszen a veszélyes üzemi felelősség ilyen körülmények közötti alkalmazásának célja egyértelműen a károsult (jelen esetben a családtag) megfelelő kompenzálása.

Jellemzőnek tekinthető eset az is, amikor a gépkocsi vezetője úgy indul el, hogy nem figyelmezteti utasát a biztonsági öv használatára (holott ez az ő felelőssége; a KRESZ szerint csak akkor indulhat el, ha minden utasa becsatolta a biztonsági övet), az utas pedig magától nem kapcsolja be azt, majd az utas a balesetnél kiesik a járműből és súlyos sérüléseket szenved. A bíróság a kármegosztást alkalmazott, 80-20%-ban, a járművezetőre terhesebben (tehát 20%-ban állapította meg az utas közrehatását) azzal indokolva, hogy ugyan a jármű vezetőjét terheli jogi felelősség az öv használatának betartatásáért, azonban az utas nem az általában elvárható magatartást tanúsította.⁹⁸

A bíróság gondolatmenetével egyetértek, azonban a döntés alapjául szolgáló jogszabályt túl szigorúnak vélem a járművezetővel szemben: a kármegosztás ideális arányát 60-40%-ban határoznám meg. Indokaim a következők: a 60%-os aránnyal egyrészt fenntartjuk, hogy a vezetőt nagy(obb) felelősség terheli utasa biztonságáért, másrészt azonban az utas maga is rendelkezik belátási képességgel, tudatában van annak, hogy a biztonsági övet használni kell; a vezetőtől jelen esetben indokolatlanul várunk el olyan magatartást, amelyet belátási képességgel nem vagy korlátozottan

⁹⁷ Az is beszédes, hogy a „kármegosztás 10-90” keresőszavak használatával mindössze öt találatot ad az OptiJus ítéletkereső adatbázis, míg a „kármegosztás 80-20” szavakra már 98 találat érkezik. Természetesen ezek nem mindegyike veszélyes üzemi felelősséggel kapcsolatos eset, mindenesetre sokatmondó, hogy a bíróságok ritkábban alkalmazzák ezt az arányt – legalábbis a kereső szerint.

⁹⁸ Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 179. o. ; Complex Kiadó és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

rendelkező személyekkel szemben kellene tanúsítania⁹⁹. Amennyiben azonban a baleset elszenvedőjének teljesen hiányzik a belátási képessége, indokolt, hogy kármegosztásra ne legyen lehetőség: ez esetben a felelősség a járművezetőt kell hogy terhelje azért, hogy az utas biztonsági öve be legyen csatolva.

Egy másik, kármegosztást alkalmazó döntés: „A felperes pályamunkás a javítás alatt álló úttesten kannából szurkot öntött az úttestet burkoló kőcsoportok hézagaiba. Háttal állt a közeledő villamosnak, és a csengőjelzésre sem figyelt fel, mivel jobb fülére nagyot hall. Kannájából éppen akkor fogyott ki a szurok, amikor őt a villamos megközelítette. Ezért munkáját félbeszakítva ki akart menni a sínek közül. A bal oldali sínszálon át is lépett, de megtántorodott, és visszalépett a sínek közé. A villamosvezető látta, hogy a felperes a sínek közül kilépni szándékozik, ezért csak akkor igyekezett a villamost hirtelen megállítani, amikor észrevette, hogy a felperes megtántorodik. Törekvése azonban nem járt sikerrel, (...) elütötte.”¹⁰⁰ A bíróság indokolása szerint a károsító elhárítható volna a kár bekövetkeztét, ha korábban fékez, de a károsult magatartása is felróható volt, mivel tisztában volt nagyothallásával, ennek ellenére nem viselkedett eléggé körültekintő módon.¹⁰¹

A villamosvezetőnek természetesen nem kellett tudnia a károsult nagyothallásáról, ami pedig jelentős szerepet játszott a baleset bekövetkeztében, így a kármegosztás indokolt, már csak azért is, mert a megbotlás után a gázolás elkerülhetetlen volt: a villamost, lévén kötőpályás jármű, nem lehet hirtelen más irányba elkormányozni, féktávolsága pedig köztudottan nagyobb, mint egy gumikerekes járműnek. Ugyan a forrás a kármegosztás arányairól nem tesz említést, a fentiek alapján feltételezhető, hogy az nagyjából egyenlő arányban történt.

⁹⁹ Egy rendkívül evidens kötelezettséget kell az utasnak elmagyaráznia, túlzással élve, mintha a MÁV kalauzának feladata lenne minden utasnak elmagyaráznia, hogy menet közben ne ugorjanak ki a vonatból.

¹⁰⁰ Dr. Benedek Károly – Dr. Világhy Miklós: A Polgári Törvénykönyv a gyakorlatban, 353. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1965.

¹⁰¹ uo. 360.

XI. Kitérő: a károsult védelmét szolgáló speciális szabályok

A kártérítés általános szabálytól való eltérés célja a károsult fokozott védelme, érdekeinek figyelembevétele. Közelebbről megnézve ezen szabályokat azonban véleményem szerint azt látjuk, hogy az első rendelkezés nem biztosít többletvédelmet az általános felelősségi szabályokhoz képest, míg a második szabályt akár a károkozó érdekeinek védelmeként is értelmezhetjük.

E két rendelkezés a következő:

345.§ (3) A felelősség kizárása vagy korlátozása semmis; ez a tilalom a dologban okozott károkra nem vonatkozik.

(4) A kártérítési követelés három év alatt elévül.

Az első szabály (a veszélyes üzemi felelősség kizárása vagy korlátozása) jelentősége vitatott: ahogy az Opten Ptk. Kommentárban írják: „(...) e szabálynak nincs nagy gyakorlati jelentősége. E kitétel, s a szabály értelme nehezen bontható ki, hiszen a 342. § eleve csak az enyhe gondatlansággal okozott dologi, vagyoni károk tekintetében teszi lehetővé a felelősség korlátozását, illetve kizárását, ehhez képest nem jelent érdemi változást, hogy a 345. § (3) bekezdés, a kógenáciát feloldja a dologi károk esetében.”¹⁰² Ennek ellenére a rendelkezés változatlan formában szerepel az új Ptk. elfogadott szövegében is. Valószínűleg a jogalkotó külön hangsúlyozni kívánta az élet és testi épség védelmét azáltal, hogy itt is kiemelte: az ezekben okozott kárért való felelősséget nem lehet kizárni vagy korlátozni, hiszen a veszélyes üzemek ezen védett jogtárgyak sérelmét is okozhatják.

A másik idevágó szabály az általánostól eltérő elévülési időt állapít meg. Két vonatkozó véleményt mutatnék be ehhez kapcsolódóan. Az első: „(...) a speciális

¹⁰² Osztovits András (szerk.): Opten számítógépes Ptk. Kommentár

elévülési idő elteltét követően a károsult még mindig követelhet kártérítést, de immár nem a 345. §, hanem az általános felelősségi szabály, a Ptk. 339. § (1) bekezdés alapján, mindaddig, amíg az elévülés az általános elévülési szabályok szerint is be nem következik.”¹⁰³ A második: „Ez a rövidebb határidő azonban csak akkor érvényesül, ha a károsult a károkozó objektív felelősségére alapítja az igényét, ha viszont követelését az általános („vétkességi”) felelősség szabályai szerint terjeszti elő, az elévülési határidő öt év.”¹⁰⁴ Az mindkét kommentárból kiolvasható, hogy az elévülés olyan sajátos formájával állunk szemben, amikor az elévülési idő leteltével nem a bírósági úton történő jogérvényesítéshez való jog elenyészése következik be, hanem csak egy bizonyos tényállásra alapított jogérvényesítés lehetősége szűnik meg, míg egy másik tényállásra építve megmarad az.¹⁰⁵

A különbség a két kommentár szemlélete között az, hogy míg az első idézett szöveg azt sugallja, hogy az általános szabályok szerinti kártérítési igényt csak a speciális elévülési idő letelte után lehet érvényesíteni, addig a második szerint a követelés előterjesztése során választási lehetőség illeti meg a károsultat, hogy követelését az általános vagy a speciális szabályok szerint terjeszti elő. Az ok, amiért úgy vélem, hogy e rendelkezés a károkozó védelmét is szolgálja, a következő. Látszólag a károsult kedvező helyzetbe kerül azzal, hogy a speciális elévülési idő eltelte (tehát a jogérvényesítésre rendelkezésre álló törvényes határidő elmulasztása) után számára még nyitva áll az általános szabályok szerinti igényérvényesítés. Azonban úgy vélem, hogy nincs olyan jogpolitikai indok, mely a veszélyes üzemi felelősség esetében az általánosnál rövidebb elévülési időt indokolna. Az egész törvényhelyet átható jogalkotói akarat károsult érdekeinek védelme, és a károkozótól elvárt magasabb fokú gondosság megkövetelése. Miért pont az elévülési idő legyen olyan pont, ahol az általános szabályokhoz képest kedvezünk a károkozónak? Tény, hogy ettől függetlenül az elévülési idő összességében megegyezik az általánossal, sőt, ezen belül három évig még szigorúbb szabályok szerinti helytállásra is kötelezhető a károkozó. Azonban úgy vélem, hogy a tényállás célját kiteljesítené, ha a veszélyes üzem működéséből eredő károk megtérítését is öt évig lehetne követelni a tárgyi felelősség alapján.

¹⁰³ U. o.

¹⁰⁴ Dr. Petrik Ferenc (szerk.): HVG Jogkódex számítógépes Ptk. Kommentár (2. kiadás)

¹⁰⁵ Megjegyezném, hogy szintén az általánostól eltérő az elévülési idő a bűncselekménnyel okozott kár esetén: ekkor az elévülés meghosszabbodik a bűncselekmény elévülésének időpontjáig.

XII. Veszélyes üzemek találkozása

A szakirodalomban többféle elnevezéssel illetik a Ptk. 346. §-a alatt részletezett tényállást, így olvashatunk veszélyes üzemek találkozásáról, veszélyes üzemek összeütközéséről, továbbá „közös károkozás fokozottan veszélyes tevékenységgel” kifejezés is előfordul. A kérdés itteni tárgyalása igen fontos, mivel a gépjárművekkel történő károkozások megítélésénél gyakori, hogy e rendelkezés alapján jár el a bíróság.

A veszélyes üzemek találkozásának nagyobb esetkörei vannak: egyrészt az egymásnak, másrészt a kívülállónak történő károkozás.¹⁰⁶

Mindkét nagy csoportba tartozó eset megvalósítható gépjárművekkel; az így egymásnak okozott kár tekinthető a tipikus közlekedési balesetnek. Ugyanide sorolható a vad és gépjármű összeütközésének esete is, hiszen a Vtv. 75.§-a kimondja, hogy: „a vadászatra jogosult felel a vad által okozott kárért a Polgári Törvénykönyv veszélyes üzemekre vonatkozó szabályai alapján.”¹⁰⁷

A fenti két csoport további alesetekre bontható: az első esetben vizsgálandó, hogy az üzembentartók közül ki a felelős a kár bekövetkeztéért – amennyiben az egyik fél vértlen volt, a másik fél magatartása pedig felróható volt, utóbbi viseli a teljes kárt, míg ha mindkét fél magatartása felróható volt, kármegosztásra kerül sor.¹⁰⁸ Ebben az esetben az objektív felelősséget felváltja a felróhatósági alapú felelősség – ez

¹⁰⁶ Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve, 292. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

¹⁰⁷ Nagy Éva: Gépjármű és vad ütközésének aktuális problémái; IN: JURA – A Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának tudományos lapja, 19. évfolyam, 2013. I. szám, 168. o.

¹⁰⁸ Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata, 182. o. ; Complex Kiadó és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

logikailag¹⁰⁹ és jogpolitikailag is indokolt. A felróható magatartást tanúsító üzembentartó a gyakorlatban a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítója útján áll helyt a károkért – az esetek egy részében a felróható magatartást tanúsító fél elismeri magatartását, míg egyes esetekben hatósági eljárásnak kell feltárnia az eset körülményeit.

A második esetben a károkozás egyik félnek sem róható fel, a kár pedig az egyik veszélyes üzem működési körében bekövetkezett rendellenességre vezethető vissza. Ebben az esetben a kárt utóbbi üzembentartó köteles megtéríteni. Előbbi esetre példa, amikor „a szabályosan közlekedő járművek azért ütköztek össze, mert az egyik kormánya elromlott, az üzembentartónak fel nem róhatóan.”¹¹⁰ Megítélésem szerint azzal, hogy a rendellenesség bekövetkeztéből fakadó kár esetére teljes helytállási kötelezettséget állapít meg a jogalkotó, aránytalanul szigorú megítélés alá esik az üzembentartó.

Két szempont összeütközése figyelhető meg: egyrészt a veszélyes üzemek találkozása esetén vizsgálendő a felróhatóság, és eszerint kell megállapítani a felelősséget – ha pusztán ebből indulnánk ki, a károkozó mentesülhetne a felelősség alól. Jelen esetben fel nem róható okból következett be a rendellenesség, így annak bekövetkeztére semmilyen befolyása nincs az üzembentartónak (természetesen ez csak abban az esetben igaz, ha a járművet megfelelően karbantartották), az ellen nem tud védekezni – meglátásom szerint ebben az esetben (a korábban említett agyvérzéses esethez hasonlóan) egy csökkentett kompenzációra kötelezés lenne méltányos. Másrészt az is tény, hogy a veszélyes üzemi felelősség alól kizárólag akkor mentesül a károkozó, ha bizonyítja, hogy a kár a veszélyes üzem működési körén kívül eső elháríthatatlan okból következett be – ez jelen esetben nem teljesül, így mentesülés nem érhető el. A törvényi alapeset tehát erősebbnek tekinthető: jogalkotó a károsult érdekeit tartotta szem előtt azzal, hogy végső soron azonos megítélés alá kerül a felróható károkozás és az a károkozás, melynek során a károkozás egyik félnek sem róható fel, a

¹⁰⁹ Amennyiben itt is a veszélyes üzemi felelősség szabálya szerint járnánk el, mindkét félnek a másik fél kárát kellene megtérítenie. Ez sem logikusnak, sem – bizonyos esetekben – méltányosnak nem nevezhető. Erre vonatkozóan Eörsi Gyula is kifejti véleményét.

¹¹⁰ Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért, 57. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

kár pedig az egyik veszélyes üzem működési körében bekövetkezett rendellenességre vezethető vissza.

Amennyiben a kár azért következett be, mert mindkét fél tevékenységében előállt a rendellenesség, vagy a rendellenesség egyik félnél sem állapítható meg, felróhatóság pedig egyik oldalon sincs mindkét fél a saját kárát köteles viselni. Petrik véleményét teljes mértékben osztom: indokolása szerint a polgári jog általános szabályai szerint ezen károk megtérítését a másik féltől nem lehetne követelni.¹¹¹ Amennyiben feltételezzük, hogy az üzembentartók úgy jártak el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható, (megfelelő sebességgel közlekedtek, karbantartották az autójukat, nem álltak alkoholos befolyásoltság alatt stb.) a rendellenesség bekövetkeztére nem volt ráhatásuk, azt elkerülni nem tudták. A felróhatóság-alapú kártérítési kötelezettség nem áll fenn, amennyiben a károkozó bizonyítja, hogy úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható. Abban az esetben, ha mindkét félnél felmerül a rendellenesség, mindkét félnek a másik kárát kellene megtérítenie – egyéb esetekben e helyzet abszurditásának elkerülése érdekében alkalmazzák a felróhatósági alapú kárfelelősséget a veszélyes üzemi helyett.

Figyelemreméltónak tartom, hogy a fenti esetek kártérítési jogi szempontból kvázi mentesülést jelentenek: az okozott károkat nem kell megtéríteni, mindenki a maga kárát viseli.

A fenti esetkörök megfogalmazása meglehetősen absztrakt; a konkretizálás érdekében tekintsünk át néhány, a fent tárgyaltokhoz kapcsolódó bírósági döntést.

A legegyszerűbb eset, amikor az egyik üzembentartó felróható magatartásával idézte elő a kárt, a másik fél vértlen volt: ekkor a vétkes félnek kell viselnie a teljes kárt. Úgy vélem, erre vonatkozóan nem szükséges külön jogesetet bemutatnom, hiszen egyszerűen elképzelhető ilyen helyzet: pl. egy tilos jelzésnél szabályosan várakozó, kivilágított, jól karbantartott gépjárműbe (melynek vezetője vezetésre alkalmas állapotban van) hátulról nagy sebességgel belerohan egy jármű, melynek vezetője ittas

¹¹¹ Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog – Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése; 130. o.; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002.

állapotban van. Nem is kérdéses, hogy ebben az esetben ki a balesetet okozza (ki tanúsít felróható magatartást) és ezért ki felelős a károk megtérítéséért. Mivel károsulti oldalon közrehatás nem volt, a teljes kárt a károkozó viseli.

Több szempont játszik azonban szerepet a kármegosztásos eseteknél: A BH 409/2007. kimondja, hogy „a súlyos vezetéstechnikai hiba kármegosztás alapjául szolgálhat.” A perbeli esetben az úton haladt egy gépkocsi; az út jobb oldalán parkoló másik gépjármű (leendő alperesi jármű) pedig váratlanul elindult és balra kanyarodott. A felperesi gépkocsi vezetője ekkor a kormányt elrántotta, azonban az ütközést nem tudta elkerülni; ennek következtében a felperesi jármű megpördült és egy fának csapódott. A perben felhasznált, aggálytalannak minősített szakvéleményben kiemelték: a felperesi jármű vezetőjének jobbra kormányzása és az ezzel egyidejűleg alkalmazott vészfékezés vezetéstechnikai hiba volt, melynek hiányában elkerülhető lett volna a fának ütközés – az ebből eredő károk nem róhatók az alperes terhére. A bíróság a kármegosztás arányát 50-50%-ban határozta meg.¹¹²

Egy másik eset (Kúria Pfv.21204/2011/5), melyben a bíróság szintén 50-50%-os kármegosztást alkalmazott, a következő: két gépjármű ütközött; felperesi jármű elmulasztotta az elsőbbségadást, míg alperesi jármű jelentősen túllépte a megengedett sebességet, 85-90 km/órával haladt. Az első fokon eljáró bíróság a felek közrehatását a baleset bekövetkeztében 50-50%-osra értékelte, így ilyen arányú kármegosztást rendelt el. A másodfokon eljáró bíróság szerint a baleset bekövetkeztében kizárólag az alperest terheli vétkesség, jelentős sebességtúllépése miatt. A felülvizsgálat során kimondták, hogy „olyan állítás alappal nem tehető, hogy a balesetet kizárólag az alperes okozta. Az alapvető kérdés nem az, hogy ha az alperes nem közlekedik nagy sebességgel, akkor megállhatott volna, hanem elsődlegesen annak volt szerepe, hogy a felperes az elsőbbségadási kötelezettségének nem tett eleget (...)” A Kúria megállapította, hogy a KRESZ ugyan nem állít fel az általa előírt szabályok között hierarchiát, ennek ellenére „a közlekedés biztonsága alapvetően az elsőbbségi szabályok betartásával biztosítható (...) e kötelezettség az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjét a védett útvonalon közlekedő jármű sebességétől függetlenül terheli.”¹¹³ A bíróság szerint a legfőbb

¹¹² BH 409/2007.

¹¹³ Idézet a Kúria Pfv.21204/2011/5 ügyszám alatt hozott ítéletéből

tényező az elsőbbségadási kötelezettség megszegése, ehhez képest a sebességtúllépés közrehatásnak számít.

Az ítéletben egyrészt szerepel utalás arra vonatkozóan, hogy a közlekedés szabályait a KRESZ nem sorolja hierarchikus rendszerbe, másrészt a bíróság megállapítja, hogy a kártérítési igény elbírálásakor az elsőbbség meg nem adása a legfőbb körülmény, ehhez képest a sebességtúllépés közrehatásnak minősül. Az ellentmondás látszólagos: előbbi megállapításával a bíróság jogalapot teremt az egyenlő arányú kármegosztásra (az alá-fölé rendelt szabályok hiánya miatt úgy tekinti, hogy a járművezetők hasonló súlyú szabályszegést követtek el). Utóbbi megállapításával pedig fenntartja ugyan, hogy a baleset az elsőbbség megadása esetén nem következett volna be (ezért ezt tekinti elsődleges szempontnak), de a sebességtúllépést olyan súlyú szabálysértésnek tekinti, amely lényegi hatással volt a károk mértékére – alacsonyabb sebességtúllépés esetében feltehetőleg már 60-40%, vagy 70-30% lett volna a kármegosztási arány.

A harmadik esetkörre - amikor is a károkozás egyik félnek sem róható fel, a kár pedig az egyik veszélyes üzem működési körében bekövetkezett rendellenességre vezethető vissza – egy igen jellemző példát mutatnék be. Gyakran teremtett vitás helyzeteket az, amikor az egyik jármű menet közben felvert egy kavicsot, az pedig egy másik gépjárműnek csapódva kárt okozott. A hasonló esetekben az volt a kérdés, hogy a felverődő kő a veszélyes üzemi tevékenység működési körén kívüli, vagy azon belül eső rendellenességnek minősül.

Az EBH 99/2009. szerint (ugyanezen következtetésre jutottak a BH 348/2000. számú döntésében is) ez a működési körön belüli rendellenesség; indokolása a következő: „(...) a jogszabály a rendellenesség fogalmát nem szűkíti le a fokozott veszéllyel járó tevékenység eszközére. Az ugyanis mindig valamilyen konkrét módon körülhatárolható térben jelentkezik és annak egy meghatározott körében fejti ki hatását. A perbeli esetben ebbe a körbe mind a személygépkocsi, mind az általa igénybe vett közút, mind pedig az azon esetlegesen elhelyezkedő kő beletartozik.”¹¹⁴ A döntés ezután kitér arra, hogy a kő önmagában nem jelent veszélyforrást; azzá úgy válik, hogy

¹¹⁴ EBH 99/2009.

ráhajt egy nagy tömegű és jelentős erejű jármű: „a gépkocsi mozgási energiája és a kő súlya együttesen fejt ki károkozó hatást. Ezért annak felverődését a veszélyes üzem működésének körén belül jelentkező rendellenességként kell értékelni.”¹¹⁵

Számos párhuzam lelhető fel a korábbi fejezetben bemutatott szarvassal való ütközés következtében keletkező károkkal: jelen esetben is arról is van szó, hogy az úton megjelenik (jelen esetben ott van) egy olyan elem, mely a forgalomnak nem résztvevője és a károkozó gépjármű vezetője nem tud védekezni az ellen, hogy ráhajtson, ezzel okozva kárt a másik félnek. Míg azonban a szarvas esetében elismerést nyert, hogy az elháríthatatlan külső ok, a kavics esetében nem így döntött a bíróság – valószínűleg azért, mert a szarvas önmagában is veszélyforrás (szemben a kavicccsal), elég ha arra gondolunk, hogy a vad és gépjármű összeütközésére a veszélyes üzemek találkozása tényállást kell alkalmazni.

Az egymásnak okozott károk harmadik esetkörére vonatkozóan nem mutatnék be konkrét jogesetet; úgy vélem, az eddig felvázoltak megfelelő támpontot adnak egy-egy konkrét helyzet felvázolásához. Amit itt mégis kiemelnék, az az, hogy a saját kár viselését ezen helyzetekben az alapozza meg, hogy valamennyi károkozó jogi megítélése szempontjából azonos magatartást tanúsít.

A harmadik félnek történő károkozás szabályai sajátosan alakulnak: előfordulhat, hogy két veszélyes üzem összeütközése során egy harmadik személy a kárt elszenvedő alany (pl. a nagy sebességgel haladó gépkocsi elgázol egy motorost, a motor pedig a járdára repül és ott megsebesít egy járókelőt). Ebben az esetben a károsult a károkozótól egyetemlegesen kérheti kára megtérítését a tárgyi felelősség alapján. Amennyiben az egyik károkozó helytáll, ő a másiktól immáron az általános felelősségi szabályok alapján követelheti a teljesítést.¹¹⁶

E szabályozás logikája meglátásom szerint az, hogy a kár elszenvedője szempontjából közömbös, hogy hány károkozó volt, illetve, hogy a károkozók okoztak-

¹¹⁵ u. o.

¹¹⁶ Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog – Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése; 132. o.; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002.

e egymásnak kárt (és ha igen, milyen, milyen mértékűt). A károsult szempontja kizárólag az, hogy kárát megtérítsék. A káresemény pedig nem jött volna létre, a harmadik fél nem szenvedett volna el kárt, ha a (legalább) két résztvevővel lezajló baleset nem következik be, így joggal fordulhat bármelyikükhöz kártérítési igénnyel. Természetesen itt is előállhat méltánytalanság: például ha a felróható magatartást tanúsító károkozó nem hajlandó a harmadik személynek okozott káráért helytállni, a kívülálló károsult pedig a felróható magatartást nem tanúsító (tehát a másik viszonyban szintén károsulttól) követeli kárának megtérítését. Így a saját kárának viselése mellett ideiglenesen a teljes kívülállónak okozott kárért is helyt kell hogy álljon.

A veszélyes üzemek találkozására vonatkozó legjelentősebb változtatás az új Ptk.-ban, hogy a bírói gyakorlatot törvényi szintre emeli, és itt is az üzembentartót nevezi meg, mint a felelősség alanyát. Természetesen a Vékás Lajos-féle javaslat megemlíti, hogy e szakasz alkalmazásában a felróhatóságot nem az üzembentartónál kell vizsgálni, amennyiben a veszélyes üzemek találkozásakor nem az üzembentartó végezte a fokozott veszéllyel járó tevékenységet.¹¹⁷

¹¹⁷ Vékás Lajos (szerk.): Szakértői javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez, 942. o.; Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2008.

XIII. Összefoglalás

Értekezésem végére érve levonnám a fontosabb következtetéseket. Személyes meglátásaimat korábban számos ponton kifejtettem így itt pusztán egy rövid összefoglalásra vállalkoznék.

A veszélyes üzemi felelősség, mint tényállás alapvonalaiban születése óta közel változatlanak tekinthető. Paradox, hogy éppen a folytonos technikai fejlődésre hivatkozva alig eszközöl rajta változtatást a jogalkotó, és számos részletszabályának kialakítását a bíróságok gyakorlatára bízza, ez azonban, mint láttuk csak látszólagos ellentmondás. Az eddigi gyakorlatot valószínűleg az új Polgári Törvénykönyv sem igazán törli meg, annak ellenére, hogy ebben megvalósulhatna a tényállás részletesebb szabályozása – az eddigi javaslatok azonban nem mutatnak sok eltérést a jelenlegi szabályozástól, ahogy az elfogadott törvényszöveg sem.

Meglátásom szerint azonban a mostani koncepciónál is mélyrehatóbb változások eszközölésére volna lehetőség: mint arról már szó volt, ezt nem a Polgári Törvénykönyvön belül képelném el megvalósítani. Hasznos lenne egy értelmező rendelkezéseket tartalmazó (a vizsgálatunk tárgyát képező paragrafusokban szereplő, félreérthetőbb, homályosabb kifejezések magyarázata), a veszélyes üzemi tevékenységek körét összefoglaló jogszabály vagy a bíróságoknak szóló iránymutatás megalkotása.

Ebben a veszélyes üzemi tevékenység pontos definíciója mellett megemlíthető lenne a szakirodalomban több helyütt előforduló jellemzés, így a jogszabály vagy iránymutatás szövegébe az a megállapítás mindenképpen bekerülhetne, hogy veszélyes üzemi tevékenység különösen a gépi erő igénybevétele, különösen a közlekedés terén, ezt követően pedig felsorolásra kerülhetne még néhány gyakoribb tevékenység-fajta. Talán még az eddigiéknél is fontosabb volna megemlíteni az összefoglalóban, hogy mely esetekben van összefüggés a veszélyes üzemi tevékenység és a kár bekövetkezte között, valamint a kármegosztás arányainak meghatározásakor alkalmazandó legfőbb

szempontokat.

A normavilágosság érdekében a jogalkotó például módosíthatná a „köteles az ebből eredő kárt megtéríteni” szófordulatot a következőre: „Aki veszélyes üzemi tevékenységet folytat, köteles megtéríteni azokat a károkat, melyek bekövetkezése okozati összefüggésben van a tevékenység veszélyességével.” Egyebekben a jelenlegi szabályozás kielégítő, mivel a cél az, hogy a bíróságok a törvény alapján megfelelően képesek legyenek eljárni, a jogvitákat erre alapozva tudják eldönteni.

A bíróságok szubjektivitása sok esetben tetten érhető, hiszen azokat a hézagokat, amelyek kitöltésére vonatkozóan nem kapnak iránymutatást a törvénytövegből vagy a korábbi gyakorlatból, saját maguk próbálják kitölteni. A korábbi gyakorlat is hosszabb idő alatt válik széles körben ismertté, így előfordul, hogy lényegi elemeikben hasonló eseteket minősítenek különböző módon a bíróságok. Ez nem elítélendő, azonban minél nagyobb szerepet kap a bírói mérlegelés, annál inkább eluralkodik a jogalkalmazási partikularizmus, melyet elsősorban a Kúria jogegységi határozatai tudnak mérsékelni. Azzal is tisztában vagyok, hogy a bíróságoknak nincs könnyű dolga olyan esetekben, ahol műszaki kérdésekben kell állást foglalniuk, esetenként több szakértő bevonásával kell döntést hozniuk, vagy a polgári jog által érintett területtől kissé távol álló mögöttes jogszabályt is (KRESZ) alkalmazniuk kell.

A gépjárművek vonatkozásában már az írás elején említettem, hogy megfontolandó lenne egy jogágaktól és jogterületektől független, univerzálisan alkalmazható gépjármű-fogalom megalkotása – szükség esetén az eddigi bírói gyakorlat intézményesítésével. Ugyancsak megfontolandó a korábbi bírói gyakorlat felülvizsgálata: az évtizedekkel korábbi gépjárművek még egészen más technikai színvonalon álltak, mint a maiak. Technikai változásoktól független fejlődés is jelentkezhet: jól példázza ezt a fent említett eset, amely bemutatta, hogy a rendszerváltás előtti időkben a közlekedési vállalatok felelőssége korlátozottabb volt az utasaik által elszenvedett károkért, mint ma.

Nagyon fontos lépésnek tartom, hogy az új Ptk.-ban már meghatározásra kerül az üzembentartó fogalma, mely talán szűkebb témám szempontjából bír a legnagyobb

relevanciával – ezt tartottam a jelenlegi Ptk. egyik legnagyobb hiányosságának. Annak ellenére, hogy a bírói mérlegelés szabadsága megmarad az üzembentartó kilétének megállapításakor, a definíció megalkotása mégis örömteli, jelentős lépés. Üdvözlendő az is, hogy az új Ptk.-ban a vonatkozó tényállás címe „felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért”, mely felváltja a jelenlegi, - talán mondhatjuk - kevésbé közérthető „veszélyes üzem működéséből eredő károk” megfogalmazást. Az új törvény vonatkozó részének címében ugyanis már nem szerepel a félreérthető „üzem” szó, mely sokak számára egyet jelent a gyárral és így utat nyit a laikusok szűkítő jogértelmezésének, mely a fokozott védekezés elmaradásához vezethet). Feltehetőleg érdemes lett volna a felelősség korlátozásáról és kizárásáról szóló bekezdés átfogalmazása is, ahogy nem tartanám elvetendő ötletnek az e paragrafusra alapozott igényérvényesítés elévülési idejének öt évre emelését sem (ti. a speciális szabályok szerint ne csak három évig lehessen követelni a károk megtérítését).

Elmondható, hogy a bíróság a hiányosságok ellenére mindeddig képes volt megoldani az írásomban tárgyalt jellegűhöz hasonló ügyeket, tehát a jogalkalmazást ellehetetlenítő, elemi hiányosságok nincsenek az 1959. évi IV. törvényben sem. Sőt, azt is kijelenthetjük, hogy a jogalkalmazást nemhogy gúzsba kötötte volna a hatályos szabályozás, hanem éppen ellenkezőleg: nagy szabadságot biztosított a bíróságoknak döntéseik meghozatala során. A jogalkalmazók döntését ma már számtalan, a témához kapcsolódó bírósági határozat, elvi bírósági határozat, polgári kollégiumi vélemény stb. segíti.

A jogszabály általam észlelt hiányosságai azért is bírnak kisebb relevanciával, mert a gépjárművekkel történő károkozási ügyek legnagyobb része nem jut el a bíróságig, hiszen a felek a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás intézménye segítségével, vagy megegyezéssel egymás között rendezhetik a károkat. Itt jegyzem meg, hogy a dolgozatban tárgyalt probléma kiterjedtségét jól jelzi, hogy az számos jogterületet érint: a Polgári Törvénykönyv a veszélyes üzemi felelősség körébe sorolja a gépjárművekkel történő károkozást, az Országgyűlés külön törvényt is hozott a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról (korábban kormányrendeleti szinten szabályozták a kérdést), a KRESZ a hasonló károk megelőzését is szolgálja, valamint számos bírósági határozat foglalkozik a biztosító és a károkozó közötti jogvitákkal.

XIV. Bibliográfia

Bata Tímea: A gépjármű veszélyes üzemi jellegének megszűnésével összefüggésben keletkezett károk megítélése; IN: Iustum Aequum Salutare; VII. 2011/4. · 183–191. o. (Forrás: http://epa.oszk.hu/02400/02445/00023/pdf/EPA02445_ias_2011_4_183-191.pdf, letöltés dátuma: 2014. január 13.)

Dr. Bárdos Péter: Kárfelelősség s Polgári Törvénykönyv rendszerében; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2001.

Dr. Benedek Károly – Dr. Világhy Miklós: A Polgári Törvénykönyv a gyakorlatban; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1965.

Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.

Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1958.

Fézer Tamás (szakmai szerk.): A kártérítési jog magyarázata;, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010.

Dr. Fézer Tamás: Kártérítési jog – Tematikus bírósági döntések, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2010

Gellért György (szerk.-lektor.): A Polgári Törvénykönyv magyarázata, 1129. o.; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1998.

Gellért György (szerk.-lektor): A polgári törvénykönyv magyarázata; KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2004.

Marton Géza: A polgári jog felelősség; Triorg Kft., lektorálta: Dr. Sólyom László

Nagy Éva: Gépjármű és vad ütközésének aktuális problémái; IN: JURA – A Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának tudományos lapja, 19. évfolyam, 2013. I. szám

Osztoivits András (szerk.): Opten számítógépes Ptk. Kommentár

Dr. Petrik Ferenc (szerk.): HVG Jogkódex számítógépes Ptk. Kommentár (2. kiadás)

Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog – Az élet, testi épség, egészség megsértésével szerződésen kívül okozott károk megtérítése; HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2002

Új Polgári Törvénykönyv – a Kodifikációs Főbizottság javaslata, 346. o. 6:533. §
(Forrás:

<http://www.kormany.hu/download/0/d7/70000/%C3%9Aj%20Polg%C3%A1ri%20T%C3%B6rv%C3%A9ny%C3%B6nyv%20-%20a%20Kodifik%C3%A1ci%C3%B3s%20F%C5%91bizotts%C3%A1g%20Javaslat%20-%20k%C3%B6zz%C3%A9t%C3%A9telre.pdf> letöltés dátuma: 2014. január 4.)

Vékás Lajos (szerk.): Szakértői javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez; Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2008.

Vékás Lajos (szerk.): A Polgári törvénykönyv magyarázatokkal, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2013.

Dr. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért; Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1961. Lektorálta: Dr. Eörsi Gyula

Vivienne Harpwood: Modern Tort Law, T & F Books UK, 2009.

XV. Tartalomjegyzék

I. Bevezetés, a dolgozat célja	2
II. A tényállás létrejötte – kapcsolat a közlekedéssel, a gépi meghajtású közlekedési eszközökkel	4
III. A veszélyes üzemi tevékenységek köre; a fogalom-meghatározás problémája	6
IV. A gépjárművek köre a veszélyes üzemi felelősség tükrében; az egységes gépjármű-fogalom hiánya	8
V. A másik probléma: ki a felelős a veszélyes üzemi tevékenység keretében bekövetkező károkért, azok megtérítéséért?	12
VI. A tömegközlekedési vállalatok, mint üzembentartók felelőssége	20
VII. Kitérő: az új Ptk. egyik fontos változása, a párhuzamos kártérítési igények kizárása.....	23
VIII. Okozati összefüggés a veszélyes üzemi jelleg és a kár bekövetkezte között	26
IX. Mentésülés a veszélyes üzemi felelősség alól.....	33
X. A kármegosztás, mint részleges mentesülés.....	40
XI. Kitérő: a károsult védelmét szolgáló speciális szabályok	44
XII. Veszélyes üzemek találkozása.....	46
XIII. Összefoglalás.....	53
XIV. Bibliográfia	56