

Pusztahelyi Réka

A VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG SZABÁLYOZÁSI KÖRNYEZETE



NEMZETI KÖZZSZOLGÁLATI EGYETEM
BUDAPEST

SZÉCHENYI 



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Szociális
Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

A kiadvány a KÖFOP-2.1.2-VEKOP-15-2016-00001
„A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés” című projekt
keretében készült el és jelent meg.

Szerző:

Dr. Pusztahelyi Réka

Szakmai lektor:

Dr. Leszkoven László

A kézirat lezárásának dátuma:

2018. szeptember 30.

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen
a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva.
A mű a kiadó írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem
reprodukálható, elektronikus rendszerek felhasználásával
nem dolgozható fel, azokban nem tárolható,
azokkal nem sokszorosítható és nem terjeszthető.

TARTALOM

BEVEZETÉS	6
I. FEJEZET: A veszélyes üzemi felelősség mibenléte	8
1.1. Veszély, veszélyviselés, felelősség, veszélyes üzemi felelősség	8
1.2. A veszélyes üzemi felelősséget megalapozó elméletek	13
II. FEJEZET: A veszélyes üzemi felelősség szabályozásának mikéntje	
2.1. A veszélyes üzemi felelősség hazai fejlődése	19
2.2. A hazai szabályozás útja a nemzetközi szabályozási megoldások tükrében: különös törvények vagy generálklauzula alkalmazása	29
2.3. A magyar szabályozás: generálklauzula és külön törvények	37
III. FEJEZET: A (fokozott) veszély megítélése a bírói gyakorlatban	
3.1. A generálklauzuláról és annak alkalmazásáról	41
3.2. A veszélyes üzemi felelősség fogalma a bírói gyakorlatban	43
3.2.1. Út az analógiától a generálklauzuláig	43
3.2.2. „Üzemveszélyesség” és elhatárolási kérdések	46
3.2.3. Üzemterjedelem	46
3.2.4. A fokozottan veszélyes tevékenység definiálása, definiálhatósága	51
3.2.5. Fokozott veszélyforrás a hatósági előírások, szabályozók tükrében a mutatványos berendezések példáján keresztül	52
3.3. A veszélyes üzemi felelősség és egyéb szigorú felelősségi tényállások elhatárolása a bírói gyakorlatban	55
IV. FEJEZET: A veszélyes üzemi felelősség tényállása a magyar kártérítési jog rendszerében	
4.1. A fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatása mint megengedett cselekmény	55
4.2. Veszélyes üzem működéséből eredő kár: okozati összefüggés vizsgálata	56
4.3. Mentésülés a felelősség alól: külső és elháríthatatlan ok fennállta	60

4.4. Veszélyes üzemek találkozása és közös károkozásuk	63
4.5. Szerződészegésért való kártérítési felelősség és a non-cumul szabály hatása a veszélyes üzemi felelősségre	66

V. FEJEZET: Az üzembentartó fogalma

5.1. Általános kérdések	68
5.2. Üzembentartó, akinek érdekében működik	69
5.3. Üzembentartói minőség átszállása	72
5.4. Károsult üzembentartó minőségben	73
5.5. Az üzembentartó polgári jogi fogalma és a gépjármű üzembentartója	74
5.5.1. A közjogi üzembentartói minőség megjelenése a polgári bírói gyakorlatban	75
5.5.2. Az üzembentartó fogalmának eltérései a közigazgatási jog és a polgári jogi felelősség területén	77

VI. FEJEZET: A károsulti magatartás jogi következményei

6.1. Mentésülés vagy kármegosztás?	79
6.2. A károsulti önhiba mint kármegosztást előidéző körülmény	80
6.2.1. A fokozott veszélyesség mint a kármegosztási arányt súlyozó körülmény kötelező értékelése	82
6.2.2. Az üzembentartó megtérítési igénye a vétőképtelen személy gondozójával szemben	82
6.2.3. Következtetések	84
6.4. Károsult beleegyezése, tudatos kockázatvállalása	85
6.4.1. Károsulti beleegyezés, kockázatvállalás veszélyes üzemi felelősséget érintő bírói gyakorlata	86
6.4.2. A károsulti beleegyezés mint jognyilatkozat minősítése	88
6.4.3. A károsult saját veszélyére való cselekvése, a kockázat vállalása	91
6.4.4. A kiemelt jogesetek értékelése	92
6.5. Veszélyes üzem működéséből eredő kárfelelősség kizárása, illetve korlátozása	93
6.6. Összegzés	94

VII. FEJEZET: Veszélyes üzem, nem vagyoni sérelem és sérelemdíj

7.1. Bevezetés	97
7.2. Immateriális sérelem és fokozott veszély	99
7.3. Sérelemdíj és veszélyes üzemi felelősség	101

VIII. fejezet: Biztosítási jog és veszélyes üzemi felelősség interakciói

8.1. Bevezetés	107
8.2. A felelősségbiztosítás alapvető sajátosságai és annak kártérítési jogi alapja	109
8.3. A felelősségbiztosítás hatása a kártérítési jogra szociológiai szempontból	112
8.4. A felelősségbiztosítás hatása joggazdaságtani nézőpontból	114
8.5. No-fault rendszerek, balesetbiztosítás és társadalombiztosítás joggazdaságtani nézőpontból	117
8.6. Összegzés	112

IX. FEJEZET: Veszélyes üzemi kártérítési felelősség és a közigazgatási jog kapcsolódása

9.1. Bevezetés	123
9.2. A hatósági szabályozó eszközök és a polgári jogi kártérítési pereskedés kapcsolódási pontjai – joggazdaságtani nézőpontból	126
9.3. Állami engedélyezésre alapított objektív felelősség doktrínája az amerikai szakirodalomban	127
9.4. A hatósági előírások betartására való hivatkozás veszélyes üzemi és általános felelősségi tényállásra alapított kártérítési perekben	129
9.5. Az objektív (közigazgatási) bírság és az objektív polgári kártérítési felelősség hasonlóságai és eltérései	130
9.6. Összegzés	135

FELHASZNÁLT IRODALOM	137
---------------------------------------	------------

FÜGGELÉK	147
---------------------------	------------

BEVEZETÉS

A fokozottan veszélyes tevékenységek szabályozási környezetében egyetlen elem csak a szigorú polgári jogi kártérítési felelősség. A napjaink kártérítési jogának preventív szerepét érő sorozatos kritika arra ösztönzött minket, hogy igyekezzünk feltárni a veszélyes üzemi felelősség jelenlegi szabályozására és bírói gyakorlatára ható egyes tényezőket és tendenciákat. Meglátásunk az, hogy a „társadalomra állami kényszert igénylő mértékben veszélyes” magatartások a különböző jogágakban megvalósuló szabályozása által a sokoldalú ráhatás nagyobb sikerrel kecsegtet, így a kártérítési jog preventív szerepének fogyatékoságait a hatósági szabályozás és szankcionálás, míg reparatív funkciójának egyes hiányait a biztosítás mint másik kárelosztási rendszer kiegészíteni képes. Kellő figyelmet kívántunk ezért fordítani a biztosítási jogi szabályozásnak és gyakorlatnak, valamint a közigazgatási jognak a kártérítési felelősség, azon belül a veszélyes üzemi felelősség területén kifejtett hatásaira. E területek és a kártérítési jog közötti interakciók véleményünk szerint alapvető fontossággal bírnak, ha a társadalomra nézve fokozott veszéllyel járó, mégis megengedett tevékenységek átfogó és komplex szabályozásában gondolkodunk. Választott kutatási módszerünk ennek megfelelően témakörönként változó volt, a nemzetközi szabályozási megoldások vonatkozásában jogösszehasonlító, a bírói gyakorlat elemzésében analitikus, a közigazgatási és biztosítási jogi interakciókat pedig jogszociológiai, illetve joggazdaságtani módszerrel is elemeztük.

A Egyed István Posztdoktori Program keretében („A jó kormányzást megalapozó közszolgálatfejlesztés” elnevezésű KÖFOP-2.1.2-VEKOP-15-2016-00001 projekt részeként) kifejtett kutatómunkánk eddig elért eredményeit kívánja e kötet összefoglalni a rendelkezésre álló keretek között, amely ezáltal magában foglalja a felhasznált irodalomban is feltüntetett korábbi saját publikációkban közölt részeredményeket, időközben formálódó véleményünkkel kiegészítve-módosítva.

A terjedelmi korlátok miatt és a kutatás eredetileg is leszűkített vizsgálati köréből adódóan e munkán kívül rekednek a Ptk. által klasszikus módon szabályozott veszélyes üzemek körén kívül eső, egyéb fokozott veszéllyel járó tevékenységek, mint például az üzemi baleset, a környezetveszélyeztető károkozó magatartás, az atomkárok vagy a géntechnológia alkalmazása által okozott károk kérdése. Szintén terjedelmi okokból nem ismertettük részletesen a nemzetközi egyezmények által szabályozott egyes kártérítési felelősségi tényállásokat, így például a légi járművek által okozott károk kérdését. Szintén kívül marad a büntetőjogi és szabálysértési jogi szankciók ismertetése. Nem kívántunk viszont lemondani olyan dogmatikai kérdések tárgyalásáról, mint a veszélyes üzemi felelősséget megalapozó elméletek, vagy például a generálklauzula-jellegű tényállásnak a bírói gyakorlatban és gondolkodásban betöltött szerepe.

A munka nagyobb részében a veszélyes üzemi felelősség kérdéseit tárgyalja, mint például a fokozottan veszélyes tevékenységgé minősítés, az üzembentartó személye, a tényállás speciális vonásai, a felelősség alóli mentesülés vagy a károsulti magatartás következményei. E kérdéskör-

ben tett általános megállapításunk az, hogy a veszélyes üzemi felelősség generálklauzula jellegű szabályozása a magyar jogban „sikerese” megoldásnak mondható, rugalmas jogfejlesztő bírói gyakorlatot eredményez, mindazonáltal érzékeljük annak a veszélyét, hogy ez e szigorú felelősségi tényállás felpuhulásához vezethet. Úgy véljük, hogy sok esetben e tényállás egyfajta általános objektív (tehát nem a felróhatósághoz viszonyított) felelősségi tényállásként is funkcionál. Másrészről viszont kritikusan kell szemlélnünk azokat az jogeseteket, amikor a bírói döntésben az üzembentartói magatartás szubjektív elemeit is értékeli (például kármegosztás esetében).

Kutatómunkánk során viszont érzékeljük a veszélyes üzemi felelősség továbbfejlesztésének lehetőségeit is. Korunk digitális forradalma nemcsak a személyes fűződő jogok, hanem általában az immateriális javak fokozottabb védelmét sürgeti. Átgondolásra érdemesnek tartjuk azt a megközelítést, amely szerint a fokozott veszély kizárólag fizikai károsító hatás lehet, és ezért az immateriális sérelem fokozott kockázatát hordozó tevékenységek nem minősülhetnek fokozott veszéllyel járó tevékenységnek. Az ember önrendelkezési szabadsága is feszegeti meglévő társadalmi-erkölcsi határait. Úgy érezzük, hogy a károsulti közrehatás, még inkább a tudatos kockázatvállalás és a károsodásba való beleegyezés a bírói gyakorlatban egyre többször próbának veti alá az élet, a testi épség és egészség mint kiemelt jogtárgyak védelmét biztosító tiltó-korlátozó parancsokat, így a felelősségkizáró és -korlátozó kikötésekhez kapcsolódó semmisséget.

I. FEJEZET: A VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG MIBENLÉTE

1.1. Veszély, veszélyviselés, felelősség, veszélyes üzemi felelősség

A veszélyes üzemi felelősség önálló alakzattá kiépülése arra vezethető vissza, hogy ezekben az esetekben valamely tevékenységben rejlő potenciális veszélyesség a jellegzetes kár-ok.¹ Indokoltnak láttuk ezért, hogy a fent megjelölt, önmagukban is rendkívül kontúrozatlan és esetről esetre változó tartalommal telített fogalmak közegében helyet keressünk a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősségnek. Ezt alátámasztja Asztalos László is, aki rámutat arra, hogy a veszély és veszélyviselés fogalmak meghatározása akkor vált igazán fontossá, amikor a veszélyes üzemi felelősség megjelenésével a veszély fogalmi köre érintkezésbe lépett a kártérítési felelősséggel.²

Kauser Lipót a *veszély fogalmát* rendkívül tágan határozza meg: valamely jövőbeli hátrányos esemény lehetséges bekövetkeztének elvárhatósága iránt alkotott vélemény. A veszély tehát valószínűségű léttel nem, hanem kizárólag pszichikai léttel bír, és azt elsősorban az adott hátrányos eredményhez vezető okokról meglévő hiányos ismereteink eredményezik³. Ez a veszélyfogalom nem jogi fogalom, ellenben a felelősség az.⁴ A felelősség szintén pszichikai jelenség, amely valamely jövőbeli bizonytalan esemény hatására előálló kötelemhelyzet előképét jelenti. Ha ez a jövőbeli esemény – tegyük hozzá, különös esetben – materiálisan hátrányos, tehát vagyoni hátránnyal, még szűkebben kárral járhat, akkor a felelősséghelyzet egyben veszélyhelyzet is, és általában kártérítési kötelmet keletkeztet. Kauser elmélete alapján tehát a felelősség és veszély halmazok egymást átfedő metszetében foglalhat helyet a veszélyes üzemi felelősség. Kauser Lipót figyelmeztet arra, hogy a veszély egyébként valamennyi kárfelelősségi alakzat benn erejlő eleme, így ezek a felelősséghelyzetek a veszély fogalma alá szubszumálhatók.⁵ Vannak azonban

¹ EÖRSI Gyula (1960): A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alapkérdéseiről. Klny. *ÁJI Értesítője* II. kötet 4. szám, Budapest, Akadémiai Kiadó. 371–402. 378.

² ASZTALOS László (1966): A polgári jogi szankció. Budapest, Akadémiai Kiadó. 327. skk.

³ Ez a veszélyfogalom a felelősségre illetve a kár/veszélyviselés kérdésére még nem rávetített.

⁴ KAUSER Lipót (1941): A veszély és a felelősség viszonyáról. Klny. *Magyar Jogászegyleti Értekezések* 1940. évi október havi számából. Budapest, Attila Nyomda. 17.

⁵ KAUSER 1941, 18.

olyan veszélyhelyzetek, amelyek nem felelősségi helyzetek (például *casus nocet domino*), és vannak olyan felelősségi helyzetek, amelyek nem veszélyhelyzetek (például kezes helytállása). A veszélyes üzemi felelősség tárgyalásakor azonban a veszély és a veszélyesség speciális jogi értelmével találkozunk.

Asztalos a veszély fogalmát tovább konkretizálja. Olyan természeti jelenség, amely nemcsak véletlen, hanem emberi vagy állati tevékenység is lehet, amely személyek vagy dolgok vagy érdek vonatkozásában a károsodás, a pusztulás vagy az értékcsökkenés lehetőségét rejt magában. Objektív, a tudattól független és relatív, mert adott viszonylatban jelentős.⁶ Úgy látjuk tehát, hogy a relatív veszélyfogalom egyik szegmense az, amellyel a veszélyes üzemi felelősség esetében dolgoznunk kell.

A veszély fogalmától szükséges elhatárolni a *veszélyviselés* kérdését.

A veszélyviselés a személyben, dologban vagy érdekekben beállható károsodás lehetőségének előre rendezése.⁷ „*Veszélyt viselni annyit tesz, mint valamely valószínűséggel elvárható jövőbeli hátrányos esemény ugyancsak jövőbeli szenvedő alanyának lenni.*”⁸ Asztalos arról számol be, hogy a veszélyviselés azon megfogalmazása, miszerint nem más, mint a véttlenért való kárfelelősség, abból ered, hogy a régi magyar magánjogi dogmatikában nem létezett az általános károkozási tilalom szabálya. Ha a másik fél nem felel, akkor előlép a veszélyviselés.⁹

Itt utalni kívánunk Eörsi azon gondolatára is, miszerint e felelősségi szabály a veszélyhelyzetet előállító üzembentartó számára egyfajta veszélyviselési kötelezettséget teremt, magatartása vétkességétől függetlenül. Egyik korai, de jelentős hatású munkájában¹⁰ az objektív felelősségi oldalát domborította ki a veszélyes üzemi felelősségnek, amelyet helyesebbnek tartott objektív alapú kárviselésnek nevezni. A felelősség kétszeres objektivitását eredményezi a magatartás vétkességének irrelevanciája mellett az, hogy nem valakinek, hanem *valamiért* áll fenn a felelősség. Itt kell hozzátennünk, hogy Eörsi a felelősségnek a helytállás felé irányított, Szladits által alkotott definícióját – „*Felelősség valamiért, mindenkor helytállás jelent valamely tény káros következményeiért*”¹¹ – értelmezte úgy, hogy abból nem következik, hogy a felelős személynek különböznie kellene a tulajdonostól. Ezáltal az objektív alapú kárviselés harmonikusan rokonul a tulajdonosi veszélyviseléshez. A kardinális kérdés az, mire nehezedik a kár továbbháríthatatlanságának súlya.¹²

⁶ ASZTALOS 1966, 328.

⁷ Uo.

⁸ KAUSER 1941, 20.

⁹ ASZTALOS 1966, 327.

¹⁰ EÖRSI Gyula (1947): *A tulajdonátszállás kérdéséről*. Budapest, Légrády Testvérek Nyomda.

¹¹ SZLADITS Károly (1937): *A magyar magánjog vázlat* II. kötet. Budapest, Grill Kiadó. 4.

¹² EÖRSI 1947, 26–28.

A vétkes felelősségi formák, a *quasi delictumok*, Marton szerint a kétes természetű megtérítési kötelek szerződési és szerződésen kívüli megtérítési kötelemként is előfordulhatnak. Ezek közül egyesek felelősségi alakzattá fejlődnek, mások rendszertani besorolása továbbra is kétes. Marton ide sorolja a *custodia*-felelősséget, az állattartó, az épülettulajdonos felelősségét, a vasutak, a veszélyes üzemek és a légi járművek járatóinak a felelősségét. Számunkra megfontolandó levezetésében arra mutat rá, hogy a bizonyítási szükséghelyzetnek (*Beweisnotstand*) a kár megtérítésére köteles személyre telepítése folytán nem lehet minden esetben megbizonyosodni arról, hogy a személy tevőleges vagy mulasztásban álló magatartása valóban okozati összefüggésben áll-e a bekövetkezett kárral.¹³ Ilyen esetekben a felelősségi szabályból kidomborodik a veszélyviselési-kárviselési kötelezettség.

Ezen a gondolati szálon elindulva vizsgáljuk tovább a veszélyviselés kérdését!

Grosschmid Eörsitől eltérő veszély- és veszélyviselés-fogalommal dolgozott. „A veszélyviselés ekként végelemzésben csak általános jelzője bizonyos jogbéli kihatásoknak a materiális eredmény oldaláról” – írja a hitelezőkésedelem következményeinek elemzésekor.¹⁴ Baumgarten Nándor tolmácsolása szerint Grosschmid a veszély sokrétű fogalma közül ezt az elnevezést az ellenérték iránti igényre kívánta lefoglalni, azt mondván, hogy ez a veszély valódi értelme.¹⁵ Összevetve a veszély és felelősség fogalmát, Grosschmid szerint az eladó felelőssége az áru károsodásáért, továbbá a dologban a kárveszélyviselés kérdése ugyanazon jogi tény hatására beálló, két különálló kérdés. „Egyik, mint másik, saját tengelye körül forgó önálló valami a kötelelem életfolyamában. Csupán esetleges párvonalas felruházottsága valamely ténynek, hogy mind a két irányban kihat.”¹⁶ Szladits Károly Grosschmid tanítását így tolmácsolja: „A veszély kérdése ott kezdődik, ahol a felelősség véget ér.”¹⁷ Nem feledkezhetünk meg arról, hogy e tételt Grosschmid nyomán a viszonos-kétoldalú kötelelem vonatkozásában fogalmazta meg. „A felelősség azt jelenti, hogy bizonyos körülmények az adósnak felróhatók, azok az ő terhére esnek. Ezzel szemben a veszély kérdése arra vonatkozik, hogy valamely véletlen körülménynek a hátránya melyik félre hárul.”¹⁸ Ezen a ponton tehát arra a megállapításra kell jutnunk, hogy a grosschmid-i veszély- és veszélyviselés-fogalom a felelősségi kérdéskörtől eltérő síkban létezik.

¹³ MARTON Géza (1993): *A polgári jogi felelősség*. Budapest, Triorg Kft. 29–30.

¹⁴ GROSSCHMID Béni (1900): *Fejezetek kötelmi jogunk köréből* II. kötet, VIII. fejezet: Hitelezőkésedelem. 129–130.

¹⁵ BAUMGARTEN Nándor (1933): Fejtegetés a „veszély” és a „felelősség” egymáshozói viszonyáról. In ALMÁSI et al. (1932–1933): *Glossza Grosschmid Béni Fejezetek kötelmi jogunk köréből című művéhez*. Budapest, Grill Kiadó. 610.

¹⁶ GROSSCHMID 1900 II. kötet, 980.

¹⁷ SZLADITS Károly (1941): A kötelelem lebonyolítása. In SZLADITS Károly szerk.: *Magyar Magánjog Kötelmi jog*. Budapest, Grill Kiadó. 461.

¹⁸ Uo.

Segítségünkre szolgálhat Baumgartennek egy további megállapítása, bár azt a szerződéses kötelelem vonatkozásában tette: *„Hogy felel-e valamely történés előidézője annak következményeiért, az nem azon dől el, hogy vétkesen járt-e el, vagy sem, hanem hogy felróható-e neki a szóban forgó történés. A felelősség tehát a felróhatóság kérdésén fordul. A vétkességnek csak mint a felróhatóság segédkérdésének van szerepe. (...) A véletlen tehát nem a vétkesség, hanem a felróhatóság fogalma szerint igazodik. Minél tágabb a felróható magatartások terrénuma, annál szűkebb helyre szorul a »véletlen«.*”¹⁹

Bár nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy Grosschmid, Szladits és Baumgarten az állításukat a viszonyos kötelemekre vonatkoztatták, mégis úgy érzékeljük, hogy a tétel mögött húzódó alapigazság, amely a véletlen folytán beálló hátrány viselését rendezi, a veszélyes üzemi felelősség szempontjából releváns szintre emelhető, és ott is vizsgálható. Összevethetőnek látjuk tehát a veszélyviselés és veszélyes üzemi felelősség kategóriáját.

Ebben ismét Grosschmid gondolatához folyamodunk: *„A vétkességért való kárfelelősség nem egyenlő a veszélyviselés kérdésével. Veszély itt t. i. az, amiért a másik nem felel. A nem praestándó okból bekövetkező hátrány.*”²⁰

Mindez azt jelenti, hogy csak felelősség hiányában beszélhetünk veszélyviselési kérdésről, amiből az következik, hogy a veszélyes üzemi felelősség csak akkor lehet kárviselést rendező szabály (lásd Eörsi véleményét feljebb), ha tulajdonképpen nem felelősségi szabály. Ha a vétkes magatartáson alapuló felelősségi rendszerből indulunk ki – ahogyan e felelősségi alakzat kialakulásának kezdetekor a magyar magánjog tette –, és az alóli kivételként értelmeznénk a fokozottan veszélyes tevékenységet való helytállást, akkor valóban helyesnek találnák Eörsi fenti megállapításait, miszerint a veszélyes üzemi felelősség lényegében nem más, mint a kárveszély viselését rendező objektív (azaz vétkességtől – szándékosságtól, gondatlanságtól – független) szabály. Baumgarten fenti tolmácsolásában Grosschmid azonban arra figyelmeztet, hogy a felelősség a felróhatóság, és nem a vétkesség kérdésén fordul, a vétkes károkozásért való felelősség is felelősségi szabály, veszélyviselési kérdésként nem értékelhetjük.

Az 1959-es Ptk. nem tartotta fenn a vétkes kárfelelősségi tényállást, az Mtj. nagy újítását.²¹ Eörsi pedig a veszélyes üzemi felelősségben kifejezett szigorú magatartási mércét a felróhatósági mérce rugalmatlan felső határaként magyarázta, ezáltal az üzembentartónak a kár megtérítésére irányuló kötelezettségét a Ptk. egyértelműen felelősségi szabályba foglaltan fejezi ki. A kárfelelősség preventív funkciója tehát a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójára is képes hatást gyakorolni.

Így érkezünk el Törő Károly levezetéséig. Általa is feltett kérdés, hogy ha a fokozottan veszélyes tevékenység által okozott károkért való felelősség a magatartás felróhatóságától függetlenül beáll, és az üzembentartó mentesülési lehetősége csak arra terjedhet ki, ha bizonyítani tudja,

¹⁹ BAUMGARTEN 1933, 638.

²⁰ GROSSCHMID 1900 I. kötet, 667.

²¹ Lásd a hazai fejlődést bemutató alfejezetet.

hogy az üzem működési körén (ő itt érdekköréről beszél) kívül eső és elháríthatatlan okból keletkezett a kár, akkor vajon a veszélyes üzemi felelősség egyszerűen csak veszélyviselési szabály lenne? Rámutat arra, hogy ezt a felelősséget nem lehet egyenlővé tenni a polgári jogi veszélyviselés kérdésével, mert „*e jogintézmény célját és rendeltetését tekintve túlmutat az egyszerű rendezésen, és preventív jelentőséget nyer. A veszélyes üzemre vonatkozó szabályozás felelősségi szabályozást jelent, az emberi magatartáshoz kapcsolódik.*”²²

Törő a veszélyes üzem szabályát felelősségi szabálynak tekinti tehát, és ahogyan fentebb megállapítottuk, ő is ugyanarra a következtetésre jut, a felelősségi szabály fennállta kizárja a veszélyviselés kérdésének vizsgálatát.

Mivel a fokozottan veszélyes tevékenységgel okozott károk rendezését a későbbiekben nemcsak tisztán a kártérítési felelősség, hanem a felelősségbiztosítás-kártérítési felelősség interakciója szemszögéből is vizsgálni kívánjuk, ezért még röviden érintjük a *kockázat* fogalmát.

Beck Salamon Grosschmid nyomdokát követve a veszély és veszélyviselés fogalmakat közel egyenértékűnek tekinti, de egyben meg is haladja a tanítómesterét, mert a veszélyviselés kérdését érdekszempontból értékeli, ezáltal a veszély fogalmát a saját érdekkörbe eső károsodási kockázat jelentésoldaláról közelíti meg: nem pusztán a jövőbeli esemény hátrányos következményeinek viselését tárgyalja, hanem a veszélyviselés elkerülhetőségét is, amely lényegében nem más, mint a kockázat kezelése.²³ Idevág Asztalos meghatározása is: a „*kockázat az anyagi érdekeltségnek azt az oldalát fejezi ki, hogy a várható előnyök érdekében a személyek, a dolgok és az érdekek (ideértve a várható jövedelmet és hasznot is) az elveszés vagy elpusztulás veszélyének tétetnek ki.*”²⁴ Beck felhívja arra a figyelmet, hogy a veszély megelőzése, a prevenció a régi magánjognak nemigen volt tárgya, a biztosítékadásnak nem célja a kár megelőzése, hanem a kárigény fedezetének biztosítása. Ellenben már a prevenció eszközéül szolgálnak például az abbahagyási igények, a visszatartási vagy a felmondási jog. Hozzáfűzi, minél közvetlenebb a károkozó tény, esemény és a kár közötti kapcsolat, annál inkább veszi át a szerepet megelőzéstől a kár megtérítéséről való gondoskodás.²⁵ Beck ezt követően a kár megelőzése célját szolgáló egyes jogi eszközöket tekinti át, amely körben nem szól a veszélyes üzemi felelősség kérdéséről. Úgy érzékeljük, hogy Beck a kár megtérítéséről való előzetes gondoskodás vonatkozásában a veszélyt és annak kezelését a kockázat fogalmi köre felől közelíti, tehát a kockázat kezeléséről szól, amely a veszélyes üzemi felelősség kérdésétől jellemzően távol esik.

²² TÖRŐ Károly (1964): A polgári jogi veszélyviselés elvi alapja és néhány sajátossága. *Jogtudományi Közöny* 5. sz. 287–294. 294.

²³ BECK Salamon (1939): A veszély magánjogi értékelése. In *Emlékkönyv Kolosváry Bálint jogtanári működésének negyvenedik évfordulójára*. Budapest, Grill Kiadó. 34–46.

²⁴ ASZTALOS 1966, 329.

²⁵ BECK 1939, 40.

1.2. A veszélyes üzemi felelősséget megalapozó elméletek

Az ipari forradalmakkal meginduló technikai fejlődés a technikailag fejlett európai és Európán kívüli államokban magával hozta a kártérítési jog szükségszerű megújítását, a vétlen felelősség kiképzését. Így például a gőzmozdonyok szikrái keltette tüzekkel szemben a földtulajdonosok védtelenek voltak.²⁶ A hasonló kártérítési ügyekben a nemzeti bíróságok egymástól eltérő úton, mégis rációjában hasonló döntéseket hoztak.²⁷

Az általánosan elterjedt, római jogi gyökerekkel indokolt vétkességi felelősség²⁸ rezsimjében alapvetően kivételes intézményként bevezetett vétlen felelősséget, itt: a veszélyes üzemi felelősséget, megfelelő indokokkal kellett alátámasztani. Az elméleti álláspontokat a magyar szerzők közül legnagyobb részletességgel Dezső Gyula,²⁹ majd Marton Géza ismertette,³⁰ és véleményezte. Eörsi Gyula mindezekről csak rövid áttekintést adott,³¹ egységes felelősségi elméletében a veszélyes üzemi felelősségi szabály létjogosultságát már nem kellett megalapozni. Marton objektív alapokra helyezett felelősségi elméletében pedig a kártérítési felelősségnek már olyan általános elveit határozta meg, amelyek mellett maga a veszélyes üzemi felelősségi tényállás vált meghaladottá.³²

Az alábbiakban e szerzők gondolatai mentén kívánjuk röviden összefoglalni ezeket az elméleteket. E választott speciális módszerrel célunk az, hogy bemutassuk azokat a megfontolásokat, amelyeket egyrészt a veszélyes üzemi felelősség magyarországi fejlődésének első időszakában, egészen az 1959-es Ptk. megszületéséig a jogalkotó is figyelembe vett, másrészt pedig a külföldi szabályozási megoldások alapját is képezik.

Dezső népszerű elméletként ismertette az *érdek- (haszon-) elméletet*. Eszerint a felmerült kárt annak kell viselni, akinek érdekében létesült az intézmény, vagy zajlott le az a cselekmény, amely

²⁶ Az utolsó ilyen fellelhető magyarországi döntés 1980-ban született: BH1980.254. 1984-ben járt utoljára menetrend szerint gőzmozdony magyar sínen.

²⁷ A részletes összehasonlító jogi kutatás egyik témaköréként vö. MARTIN-CASALS, Miquel ed. (2014): *The Development of Liability in Relation to Technological Change*. Cambridge, Cambridge University Press.

²⁸ A római jogi felelősségi tannak a polgári korszakbeli felelősségi elméletekbe való átültetésénél végzetes tévedésként értékelte Marton Géza azt, hogy az erőteljesen interpolált posztklasszikus római jogból kiindulva sokan úgy értékelték, hogy a klasszikus római jogban szintén feltétele volt a felelősségre vonásnak egyfajta szubjektív bűnösség (értve ez alatt személyes szemrehányhatóságot, vétkességet).

²⁹ DEZSŐ Gyula (1917): *Az objectív kártérítés tana*. Budapest, Grill Kiadó. 256. skk.

³⁰ MARTON Géza (1942): Kártérítési kötelmek jogellenes magatartásból In SZLADITS Károly szerk.: *Magyar Magánjog. IV. kötet. Kötelmi jog, Különös rész*. Budapest, Grill Kiadó. 808.

³¹ EÖRSI 1960, 371–402.

³² MARTON Géza (1931): „Veszélyes üzem”. *Polgári Jog* 4. szám, 147–161. és 6. szám, 242–255.

a kárt okozta. E tételen belül a *túlnyomó érdek elvének* lényege az, hogy ha jogszabály feljogosít valakit olyan magatartás kifejtésére, amely másoknak kárt okozhat, teszi ezt azért, mert valamely magasabb érdeknek szerez érvényt. Ebből fakad a következő: aki valamely tevékenységből hasznot húz, köteles az ezzel járó veszélyeket is viselni (*aktív interessze elve*), amelyben lényegében a *cuius commodum eius periculum* klasszikus axiómája rezonál. Eörsi Gyula szerint ezen elv a *casus nocet domino* visszájára fordított tétele.³³ Az érdek elvének azonban alapvető hiányossága, mutatott rá Dezső Gyula, hogy negatív irányban nem áll meg. Tehát nem lehet azt mondani, hogy aki egy vállalkozásnak nem látja hasznát, vagy netán a tevékenység egyenesen közhasznú, akkor nem is terhelné tárgyi felelősség.³⁴

Az úgynevezett *aktív interessze elvét*, annak klasszikus gyökerére tekintettel, Marton Géza az alábbiak szerint formulázta meg: „*Ha egy cselekvésből (aktivitás, vállalkozás) előálló káros eredményeket oly esetekben, mikor azok hováhárítását illetőleg egyik érdekelt fél vétkességében sem lehet találni szempontokat, arra a félre kívánja hárítani, aki ezt az aktivitást a maga érdekében kifejtette.*”³⁵ Marton az érdekmérlegelés elvéből kiindulva érkezett el a *méltányosság vagy túlnyomó érdek elvéhez*, amely viszont nemcsak arra alkalmas, hogy vétkes kártételért is felelősséget alapozzon meg, hanem egyben el is hárítsa a felelősségre vonást, ha a kártérítés kiszabása a károkozót tönkretenné.

Dezső ezzel szemben a *méltányosság elvéből* fakadó vitatott kérdésekre is figyelmeztetett: Az elv túlzott alkalmazása bírói önkény forrása lehet. Ennek ellenére ő is elismerte, hogy olyan biztonsági szelepről van szó, amely a vétkes felelősség területén „*a tiszta okozási elv folyományaként néha jelentkező kirívó igazságtalanságokat megszüntetné*”.³⁶

A következő elmélet a *veszélyességi elv, vagy veszélyeztetés elve*, amely Dezső szerint nem alkalmas a vétkes felelősség általános megmagyarázására. Egyrészt a veszélyesség ismerve rendkívül leszűkít: csak az előre látható hátrányos eredményekre fókuszálhat, másrészt nem alkalmazható általánosan maga a tétel sem, hogy aki cselekszik, az minden esetben a saját veszélyére cselekedjék (*Handeln auf eigene Gefahr*).³⁷ Marton szerint a veszélyeztetés elve (*Gefährdungsprinzip*) a legkevésbé sikeres elmélet a veszélyes üzemi felelősség megalapozásához, még ha a német jogi irodalomban nagymértékben el is terjedt.³⁸ A francia jog a német elgondolástól

³³ EÖRSI 1960, 374.

³⁴ DEZSŐ Gyula (1936): Kártérítési felelősségek találkozása. In ANGYAL Pál et al.: *Emlékkönyv Meszlény Artúr születésének 60. évfordulójára*. Budapest, Politzer Kiadó. 98–119. 105.

³⁵ MARTON 1942, 815.

³⁶ DEZSŐ 1917, 276.

³⁷ DEZSŐ 1917, 273.

³⁸ Véleménye szerint, ha a veszélyes cselekmény véghezvitelében az adott esetben van vétkesség, akkor az e magatartásért fennálló felelősség nem is a veszélyességen, hanem ezen a vétkeségen fog

függetlenül szintén kitermelte a saját veszélyességi momentumot központba helyező elméletét. A *risque créé* tan a tárgyi felelősséget megalapozó gondolattá vált, és formálta ki a Code Civil akkori 1384. szakasza alapján a *responsabilité du fait des choses inanimées* tanát, amely egyben a fent említett aktív interessze elvével is rokonítható.

A technikai és társadalmi fejlődés előrehaladtával azonban egyes tevékenységek vonatkozásában a veszélyeztetés elvére való hivatkozás már anakronisztikussá válik.³⁹ Megjelenik, az érem másik oldalaként, a mindennapi élettel együtt járó szokásos kockázat fogalmi köre és annak határai.

A következő, Dezső által *socialisticusnak* nevezett elmélet a kár társadalmi felosztását szorgalmazza, amelyet megszívlelésre méltónak tart, és amelynek elsődleges eszköze egyébként a biztosítás és a társadalombiztosítás. Ennek szisztematikus leágazásaként tekint a kényszerbiztosításra, mint a *kárfelosztás közgazdasági elvének* állami szabályozására. Ehhez hasonlóan Marton is a vétkes felelősség egyik legmegfelelőbb elméleti alapjának tekinti a *kárfelosztás elvét*. Ezen elv alapján a vállalkozást folytató, üzemet működtető személyt vétkes károkozásért is felelőssé kell tenni, hiszen a balesetek költségét belekalkulálni képes a termelési költségeibe és ezáltal áraiba is, így képes a kár társadalmi elosztására. Ugyanez a megfontolás tükröződik vissza egy 1901-ben hozott kúriai ítéletben is: „Aki tehát oly ipart folytat, mely természeténél fogva az alkalmazottra vagy harmadik személyekre nézve különös veszéllyel jár, már az ilyen üzem folytatásával magára vállalja az abból eredő s különben senkinek föl nem róható veszélyekért a kártérítési felelősséget és már ezen az alapon felelős minden kárért, mely ezen veszélyből származik. Az illy veszéllyel járó üzem körében előálló veszély és károsodás tehát, hacsak nem a munkás gondatlansága által okoztatik, a gazdasági vagy ipari üzem előállítási és termelési költségeihez tartozik, a kár elvállalása pedig alkatrészét képezi, minden gazdasági vállalatból járó rendes kockázatnak.”⁴⁰

Itt kell megjegyeznünk, hogy ezzel a megközelítéssel rokonítható leginkább a későbbiek folyamán még idézett amerikai szerző, Albert A. Ehrenzweig elmélete (*negligence without fault*). Szerinte a tipikusan előre látható és elháríthatatlan, a legnagyobb fokú gondosság mellett is kivédhetetlen rendellenességből eredő károkért a gépesített vállalkozás (*mechanical enterprise*) azért felel, mert a társadalom és a vállalkozás között egyfajta megállapodás született arról, hogy

alapulni. „Így nevezetesen maguknak az ún. »veszélyes üzemeknek« felelőssége is lényegében nem a veszélyességen, hanem a velük szemben fokozottan megnyilvánuló [...] prevenciószükségleten s egyzersmind a nagyvállalat nagyobb teherbíró képességében és kárfelosztó lehetőségén alapul.” MARTON 1993, 377. 270. j.

³⁹ Ugyanezt a következtetést vonja le Vészi Mátyás is. VÉSZI Mátyás (1932): *Autójog. A Magyar Jogászegylet Kir. Magyar Automobilclub díjával jutalmazott pályamunkája*. Budapest, Magyar Jogászegylet kiadása. 50.

⁴⁰ Kúria 1467/1901.

a veszélyes tevékenység engedéséért cserébe a vállalkozás folytatója kötelezettséget vállalt a keletkező károk megtérítésére. A szigorú felelősség e tevékenység folytatásának „ára”.⁴¹

Dezső valamennyi vétkes felelősséget megalapozni képes elméletként tekintett az *okozási elvre*.⁴² Dezső szerint ez a modern kártérítési jog megfelelő alapja, az embernek vétkességétől függetlenül felelősséggel kell tartoznia minden olyan kárért, amely az ő cselekvésével, személyével összefüggésben keletkezik. A Glosszában kifejtette: „A vétkességi elvet és az okozási elvet semmi esetre sem szabad két konkurráló jogalapként felfogni, mert az okozati összefüggés a vétkességen alapuló kártérítésnek is elengedhetetlen feltétele.”⁴³ Marton kritikája miatt Dezső később tovább pontosította elgondolását: „a tárgyi felelősség keretében nem a szó bölcséleti, hanem speciálisan jogi értelmében veendő”.⁴⁴

Marton kiemelte ezen kívül a *prevenció* gondolatát. A jogszabály a bekövetkezett eredményért vétkesség hiányában is felelőssé teheti a károkozót, azaz már nemcsak az átlagos, hanem a legnagyobb fokú gondossággal eljárókat is ösztönzi a károkozás elkerülésére, méghozzá nem átlagos mértékben, hanem képességeik maximális mértékéig.⁴⁵ Egységes felelősségi elméletében – amely lényegében a vétkességi elv meghaladását célozta – a prevenció elvét az érdekkelvel egyenrangúként kezelte, amely érdekkel álláspontja szerint két fokozaton keresztül gyakorol hatást a prevenció elvére. Ahogyan fentebb említettük, amíg az aktív interessze elv az egyén szintjén a felelősséget erősítő, emelő, addig a túlnyomó (társadalmi) érdekkel a társadalom szintjén a felelősséget enyhítő hatást fejt ki. Marton ezen kívül további kártérítési felelősségi elvként határozta meg a kárfelosztás elvét.⁴⁶

Egységes objektív felelősségi elméletének gerincét tehát a prevenció elve és a méltányos kárrendezés posztulátumai alkotják, szabályozási szinten pedig a vétkes kártételekért való felelősséget megalapozó általános tényállás, a Magánjogi Törvényjavaslat 1737.§-a, amely szerint: „Aki másnak jogvédte érdekét jogellenesen, de vétkesen sérti meg (vétkes kártétel), a sértettnek ebből eredő vagyoni kárát, ha máshonnan meg nem térül, annyiban köteles megtéríteni, amennyiben ezt, tekintettel a körülményekre, különösen az érdekelt felek vagyoni viszonyaira a méltányosság

⁴¹ EHRENZWEIG, Albert A. (1966): Negligence without fault. *California Law Review* Vol. 54. issue 4. 1422–1477. 1454–1455.

⁴² Dezső 1917, 289.

⁴³ DEZSŐ Gyula (1932): III. fejezet Kártérítés A) A kártérítési kötelezettség különféle alapjairól. In ALMÁSI et al. (1932–1933): *Glossza Grossschmid Béni Fejezetek kötetli jogunk köréből című művéhez*. Budapest, Grill Kiadó. 192.

⁴⁴ DEZSŐ 1936, 108–109.

⁴⁵ MARTON 1942, 816.

⁴⁶ MARTON 1942, 819–820. Vö. egy évtizeddel korábban: MARTON Géza (1931): „Veszélyes üzem”. *Polgári Jog* 4. szám, 147–161. és 1931/6. szám, 242–255.

megkívánja.” Emellett a tényállás mellett a veszélyességi elem megkülönböztető képességének hiánya folytán a veszélyes üzemi felelősség tényállásának fenntartása szükségtelen.⁴⁷

Az 1959-es Ptk. megalkotásakor Eörsi Gyula célkitűzése az volt, hogy a korábbi szubjektív vétkességen alapuló felelősségi rendszerről a polgári jogi kártérítést egy objektivizáltabb alapra helyezze át, a felróhatóságra, amely a károkozónak a károsító magatartásához való pszichikai viszonyulásán túl már a hasonló kvalitásokkal rendelkezőkkel szemben az adott károkozási helyzetben támasztott társadalmi követelményeket, elvárásokat is kifejezésre juttatja. Nézete szerint az üzembentartó is ösztönözhető a veszélyes üzem felelősségi alakzatával a balesetek elleni védekezésre.⁴⁸ Így a véleménye az volt, hogy ha megteremthető egy egységes, a magatartás értékelésén alapuló, a szubjektív és objektív felelősség ellentétét feloldó kárfelelősségi rendszer, akkor a veszélyes üzemi felelősség vonatkozásában az üzembentartótól elvárható magatartás belesimulhat az általános objektivizált magatartási mércébe.⁴⁹

Véleménye szerint a felelősség ilyen objektív felfogásával a felelősség helyébe a kárviselés lép, ezáltal merő kalkulációs és könyvelési kérdés lesz a felelősség kérdéséből. A szocialista megoldások pártján állt, mert véleménye szerint ezek észlelik a kártérítési felelősség preventív szerepén keresztül a megelőzés, az ösztönző erő fontosságát. *„Ha a polgári jogi szankció ebben a körben nem a vétkes okozás, mint tipikus kár-ok ellen irányul, hanem a különleges veszéllyel járó tevékenység során bekövetkező károkozás ellen, a vétkességre tekintet nélkül, akkor az üzembentartó érdekeltté válik a balesetek minden eszközzel való megelőzésében.”*⁵⁰

A felelősség Eörsi szavaival tehát nem a saját érdeknek mások veszélyeztetése árán való kielégíthetése ellenében kivetett, ámde a fogyasztókra áthárítható adója. *„Az érdek szerepe itt másodlagos, felhasználásával valósul meg a preventív hatás. Az érdek nem úgy kapcsolódik be, hogy aki a veszélyes üzem hasznait szedi, az viselje a károkat, hanem úgy, hogy az üzembentartó anyagi érdekévé válik a károkozás megelőzése.”*⁵¹

Összegezvén a veszélyes üzemi felelősséget megalapozó elméleti elgondolásokat, Marton Gézával egyetértve valóban arra a következtetésre juthatunk, hogy a rendkívül sokszínű megközelítés azért született meg, mert az objektív felelősségi tényállás létjogosultságát és szabályozási mikéntjét az elmúlt korok igazolni kívánták. Mint látjuk, Marton egységes objektív kárfelelősségi rendszerében lényegében nem is kaphatna helyet a méltányossági felelősség átfogó jellegű alkal-

⁴⁷ MARTON 1993, 245.

⁴⁸ EÖRSI Gyula (1961): *A jogi felelősség alapproblémái. A polgári jogi felelősség.* Budapest, Akadémiai Kiadó. 324.

⁴⁹ Uo.

⁵⁰ EÖRSI 1961, 360–361.

⁵¹ Uo. A kártérítés és a biztosítási jog interakcióit vizsgáló fejezetben rámutatunk arra, hogy e hatást alapvetően devalválja a felelősségbiztosítás vagy a kártérítés egyéb fedezete.

mazása mellett a veszélyes üzemi felelősség. Eörsi pedig, magánjogi hagyományainkat részben átmentve olyan egységes felelősségi rendszer kidolgozására törekedett, ahol nem a tényállások sokfélesége biztosítja a vétkességi (szándékos-gondatlan) és vétlen felelősség harmóniáját, hanem az egységes zsinórmérce, a felróhatóság. Eörsi tehát a magatartási mérce objektivizálásával kívánta kiküszöbölni a szubjektív felelősség hiányosságait. Itt kell azonban megjegyeznünk, hogy ha a veszélyes üzemi felelősségnek csak a hatályos szabályozását és gyakorlatát tekintjük át, akkor is észlelhetők az egységes felelősségi rendszer ellenére fennmaradt dogmatikai problémák, továbbá nemcsak a jogirodalom és a jogalkotás, de még inkább a jogalkotás és a bíró gyakorlat széttartása is.

II. FEJEZET: A VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG SZABÁLYOZÁSÁNAK MIKÉNTJE

2.1. A veszélyes üzemi felelősség hazai fejlődése

Az Optk.-ra támaszkodó, vétkességi szemléletű magyar kártérítési jogi gondolkodásban alapvető áttörést jelentett az 1874. évi XVIII. törvénycikk a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés miatti felelősségről.⁵² Az objektív felelősség előrenyomulása valósult meg ezzel párhuzamosan, még 19. század fordulóját megelőzően, az üzemi balesetek területén is: az ipartörvényekben (1872, 1884) és az ipari munkások baleseti védelméről szóló törvénnyel (1893). A bírói gyakorlat egyrészt hamar felismerte azt a lehetőséget, hogy a vaspályák vétkes kártérítési felelősségét kiterjessze a dologi károk körére, valamint analógia útján az egyéb fokozott veszéllyel járó tevékenységekre is. Így vált irányadóvá az objektív felelősség a későbbiekben nemcsak a gőzvasutak, hanem a villamos vasutak által okozott károkra is. A századfordulót követően a bírói gyakorlat tovább tágította a tényállás kereteit a gépi erővel működtetett egyéb közlekedési eszközökre, így az akkorra a magyar utakon „tömegesen” megjelenő automobilonokra is,⁵³ továbbá egyéb gépekre és fokozott veszéllyel járó tevékenységekre.^{54 55}

⁵² ZLINSZKY Imre (1874): A vaspályák felelőssége és kártérítési kötelezettsége. *Jogtudományi Közlöny* ápr. 22. 133–134.

⁵³ LŐW Tibor (1918): Törvénykezési szemle. Újabb bírói határozatok a kártérítési jog köréből. *Jogtudományi Közlöny*, 19. sz. 150–152., 150.: Az automobil veszélyes üzem. Vö.: KOLOSVÁRY Bálint (1908): Automobiljog, különös tekintettel az új osztrák automobil törvényre. *Erdélyrészi Jogi Közlöny* 37–38. szám. 368.-377. Kolosváry Bálint, a tárgyi felelősség előrenyomulásával szemben, a kártérítési felelősség általános alapjának továbbra is a vétkességet tekintette, amely alóli szórványos kivételként jelentkeznek a tárgyi felelősséget alapító egyes törvényi, jogszabályi rendelkezések (*variae causarum figurae*). Vö. KOLOSVÁRY Bálint (1907): *A magyar magánjog tankönyve* II. kötet. Budapest, Politzer kiadó. 307.

⁵⁴ Itt különösen tanulságos Dezső Gyula felsorolása, ahogyan sorra veszi a korabeli bírói gyakorlat (1900–1930) fejleményeit. Vö. DEZSŐ 1932, 221–222.

⁵⁵ A veszélyes üzemi felelősség magyarországi fejlődésére, a magánjogi törvénykönyvtervezetek szabályozási megoldásait is beleértve vö. MÁZI András (2001): A veszélyes üzemi kárfelelősség magyarországi fejlődése. *Studia Iuvenum Iurisperitorum* 1. szám, Pécsi Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Kar. 81–118.

Itt kell megjegyeznünk, hogy az 1900-as Polgári Törvénykönyv-tervezet hiába javasolta a veszélyes üzemi felelősség kiterjesztését, akár a lóvontatású vasutakra vagy az automobiloakra is, 1907-ig nem volt olyan bírói döntés, amely az autóbaleset esetében eltért volna a magánjogi vétkesség elvétől.⁵⁶ Az analógia alkalmazása kapcsán már érintettük ezt a döntést, hogy a nem ipari üzemek, azaz a nem gazdasági-haszonszerzési célú veszélyes tevékenységek körében áttörést az automobiljog fejlődése hozhatott, mivel – Arányi János előadása szerint – a gépkocsibalesetek kapcsán a Kúriának azt a szakadékot is át kellett hidalnia, hogy ezekben az esetekben a veszélyes tevékenységet nem üzemszerűen, vállalkozásként üzik.⁵⁷ Rögzül az 1930-as évek elejére az üzembentartói fogalom is.⁵⁸ Kialakul a veszélyes üzemek találkozására irányadó gyakorlat, amely az általános, vétkességi szabályoknak, de emellett hároméves elévülési időnek az alkalmazását rendelte.⁵⁹ Az általános szabályok alkalmazhatóságát azonban korlátozták abból a szempontból, hogy csak a vétkesség nélküli tárgyi felelősség az, ami egyik üzembentartó javára sem vehető figyelembe, ellenben más felelősségi alakzat igen, így a veszélyes üzem fenntartója felel alkalmazottjának vétkes cselekményeiért.⁶⁰ Érvényre jut végül a károsulti közrehatás értékeléseként a kármegosztás lehetősége is.⁶¹ Eldől az a kérdés is, hogy a tárgyi felelősség fennállása nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a károsult más speciális vagy akár az általános vétkességi tényállásra is alapozhassa kártérítési igényét, amelyre egyébként az általános elévülési idő az irányadó.⁶²

⁵⁶ Barát Sándor számol be erről. Vö. BARÁT Sándor (1932): *A gépjárműbaleseti felelősség magán- és büntetőjoga. A Magyar Jogászegylet Kir. Magyar Automobilclub díjával jutalmazott pályamunka.* Budapest, Magyar Jogászegylet kiadása, 14. Vö. 9340/1906. sz. kúriai határozat.

⁵⁷ ARÁNYI János (1937): A gépkocsi, mint veszélyes üzem. In ARÁNYI et al.: *Ünnepi dolgozatok Dr. Szladits Károly egyetemi tanári működésének harmincadik évfordulója alkalmából.* Budapest. 7–12. 7.

⁵⁸ SZIGETI László (Sz-i) (1933): Üzembentartó fogalma tárgyi felelősségnél. *Polgári Jog* 6. szám. 321–322.

⁵⁹ Kúria 551. sz. polgári elvi határozata; SCHUSTER Rudolf (1929) ismerteti a bírói gyakorlatot. *Jogtudományi Közlöny* 22. szám. 216.

⁶⁰ SZIGETI László (Sz-i) (1931): Két veszélyes üzem balesete. *Polgári Jog* 2. szám 77–79.

⁶¹ ZOLTÁN Emil (1931): Tárgyi felelősség és kármegosztás. *Jogtudományi Közlöny* 13. szám. 129–130.; SCHLEIFFER Pál (1934): Jogegységi tanács elé kerül a veszélyes üzem felelősségének kérdése. *Jogtudományi Közlöny* 34. szám 231–214. Szigeti László, Marton Gézával egyetértve viszont a kár megosztására lehetőséget csak akkor lát, ha a károsult az okozásban valóban közrehat, tehát együttokozás áll fenn, önmagában azonban magatartásának vétkessége az üzem tárgyi felelősségével szemben nem értékelhető. Vö. IFJ. SZIGETI László (1934): Tárgyi felelősség és kármegosztás. *Polgári Jog* 9. szám. 531–532. A Kúria 70. sz. határozatával (1934) eltért a kármegosztást kizáró 545. sz. jogegységi határozattól. Ismerteti SZIGETI László (1935): A m. kir. Kúria 70. számú jogegységi döntvénye. *Polgári Jog* 2. szám. 107–109.

⁶² MAKRA Lajos (1932): A veszélyes üzemből bekövetkezett balesetből származó kártérítés elévülési ideje. *Jogtudományi Közlöny* 22. szám. 134. Ellentétes álláspontot képviselt: LŐW Tibor (1932): Igények halmazata. *Jogtudományi Közlöny* 23. szám. 140.

A véltlen kártérítési felelősség bírói gyakorlata a vaspályák kártérítési felelősségét körülíró szabályokat nemcsak hogy jelentősen kiterjesztette, hanem módosította is. A bírói gyakorlatban nemsokára megjelent azonban az a tendencia is, amely kiforralta a veszélyes üzemi felelősség határait, számol be minderről Beck Salamon. Így amíg korábban a tilos átjárásért minden esetben a vasút felelt, addig a nyílt pályán való átvágásért, az ott bekövetkező balesetekért a vasút nem volt felelőssé tehető. A korábbi gyakorlattal szemben az 1930-as évek végén olyan döntés is született, amely kimondta, hogy az álló vonatról leszálló utas balesetéért a vasút már nem felel, mert csak a mozgó vasút veszélyes üzem.⁶³ Megállapítása az, hogy a véltlen felelősségi tényállások törvényi kialakítása mögött erőteljes szociális szemlélet, a kár társadalmi felosztásának gondolata húzódik meg. Úgy érzékeli, hogy ez a gondolat az 1930-as évek végén már meggyengült, akár a véltlen felelősség által kitermelt veszélyes üzem fogalomra, akár az üzem nagy terjedelméből fakadó véltlen felelősség eseteire tekint.⁶⁴

A bírói gyakorlat fejlődésével párhuzamosan a magánjogi törvénykönyvtervezetek rendelkezéseiben is érlelődnek a veszélyes üzemi felelősség szabályai.

A Magyar Általános Polgári Törvénykönyv Tervezete (1900) a véltlen felelősség számos esetkörét fogta egy csokorba – a tiltott cselekményektől (II. cím) elválasztva, a „Törvényből folyó egyes kötelmek” (XVI. cím) alatt: felelősség véltlenül okozott vagy másnak vétkességéből eredő kárért. Többek között itt szabályozta az épület által, az állat által, a veszélyes anyag tartásával, a veszélyes üzem működtetésével, és az ipari tevékenység folytatásával okozott károkért való felelősséget.

A véltlen felelősség körét tovább nyitotta az 1913-as Ptk.-tervezet, amely egyrészt közös cím alatt helyezte el a felelősségi fejezeteket (Tiltott cselekmény és véltlen károkozás), másrészt megteremtette annak a lehetőségét, hogy méltányossági szabály alapján a bíróság a véltlen személyt is magatartása következményeiért felelőssé tegye. Zoltán Ödön a tervezet ezen újításáról úgy számol be, mint amely jelentős rést ütött a vétkességi elven. *„Nemcsak mint ritkán előforduló kivétel jöhet alkalmazása tekintetbe, hanem elvi éllel ad a bírónak felhatalmazást arra, hogy – elhagyva a vétkességi alapot – a konkrét eset körülményeire, különösen a felek vagyoni viszonyaira figyelemmel, a méltányosság megkívánta keretek között elmarasztalja azt a károkozót, aki nem is volt vétkes”*⁶⁵

E szabályt a Magánjogi Törvényjavaslat (Mtj. 1928) is fenntartotta, és a bírói gyakorlat alkalmazásba is vette az Mtj. e rendelkezéseit.⁶⁶ Mint láthatjuk, az Mtj. megjelenésekor a bírói gyakorlat

⁶³ BECK Salamon (1938): A véltlen felelősségi gondolat újabb gyakorlatunkban. *Polgári Jog* 14. évf. 9. szám. 482–486.

⁶⁴ BECK 1938, 485.

⁶⁵ ZOLTÁN Ödön (1952): Méltányosság és kártérítési jog. *Jogtudományi Közöny* május. 212–217. 212.

⁶⁶ MARTON 1993, 170–173.

már általános fogalomként kezelte a veszélyes üzem kategóriáját, ahol a tárgyi felelősség alapját már nemcsak az üzem veszélyességére, de „*annak terjedelmére és természetére is fektette, ami a véletlen üzemi kár alapján támasztható kártérítési kötelek lehetőségét a technika haladásával párhuzamba helyezte*”.⁶⁷

A Magánjogi Törvényjavaslat a véletlenül okozott károkért való felelősség szabályai élére, Marton szavaival élve, vezérelvként az 1913-as tervezetben is megjelenő méltányossági szabályt helyezte (Mtj. 1737. §). A törvényjavaslat Marton megerősítő helyeslésével találkozott. Ahogyan kifejtette, a vétkességen alapuló és a vétkes felelősség tényállásai egymással nem ütköző, hanem kiegészítő viszonyban állnak. A törvényi rendelkezésekben is azonos súllyal kell szerepelniük, és a bíróság is bátran folyamodhat a méltányossági szabály alkalmazásához. Meglátása szerint „*ha egyszer a vétkes felelősség teljes általánosságban be van fogadva, mint ahogy az 1737. §-ban történik, akkor a vétkes felelősség kimondása voltaképp feleslegessé vált, mert a messzebbmenő felelősség szükségképp magában rejtje a közelebbmaradót*”.⁶⁸ A 1737. § és az azt követő speciális tényállások viszonyát, illetve e tényállások szabályozását ebből következően viszont túl komplikáltnak tartotta. Marton értelmezése szerint többek között a veszélyes tevékenységek folytatóját terhelő kártérítési tényállások (1740. §⁶⁹ és 1741. §⁷⁰) specialitása és önálló szabályozásának oka az, hogy ezekben az esetekben a bíróság nem nyúlhat a méltányosság alkalmazásához, ezek tisztán objektív felelősségi tényállások. Ezt alapvető hibaként értékeli, hiszen a tényállás a kérdéses károkozó üzem terjedelmére sincs tekintettel, és ezáltal a társadalmi kárelosztás elve sem

⁶⁷ ALMÁSI Antal (1926): *A kötelmi jog kézikönyve*. Budapest, Tébe Kiadóvállalat. 830.

⁶⁸ MARTON Géza (1933): Az objektív felelősség elve a magánjogi törvénykönyv javaslatában. *Magyar Jogászegyleti Értekezések és Egyéb Tanulmányok* I. 1–2. szám. 53–84. 66.

⁶⁹ Aki gyúlékony vagy egyébként veszélyes anyagot tart készletben, felel azért a kárért, amely az ily anyag veszélyes hatásából másra háramlik, hacsak nem bizonyítja, hogy a kár elhárítására szükséges minden óvintézkedés meg volt téve.

^{Aki} robbanó anyagot tart készletben anélkül, hogy ezt jogos érdek védelme szükségessé tenné, vagy hogy állásánál fogva erre köteles volna, a felrobbanásból másra háramló kárért, erőhatalom esetét kivéve, feltétlenül felel.

⁷⁰ Aki önállóan oly ipari vagy egyéb foglalkozást folytat, vagy bármely célra oly üzemmódot alkalmaz, amely természeténél fogva különös veszéllyel jár, felel az ilyen iparüzésből, foglalkozásból vagy üzemmódból akár alkalmazottjára, akár harmadik személyre háramló kárért, hacsak nem bizonyítja, hogy a kárt erőhatalom okozta.

Ekként felelnek különösen a vasúti, sikló-, géperejű hajózási, vízvezetéki, gázt és villamosságot szolgáltató, építő- és bányavállalatok, továbbá mindazok, akik gépkocsit, felvonógépet, repülőgépet vagy léghajót járatnak.

Ezt a felelősséget előre sem kizárni, sem korlátozni nem lehet.

működhet megfelelően, a kisiparosokat a kártérítés tönkretelheti. Megjegyzi továbbá, hogy a veszélyesség mozzanatában egyébként sincs semmi felelősség alapító vagy súlyosító körülmény.⁷¹

Ellenkező nézeteket vallott Nizsalovszky Endre.⁷² Véleménye az, hogy a 1737. §-ba foglalt méltányosság továbbra is csak kiegészítő szerepet töltsön be a kártérítési felelősség vétkességén alapuló rendszerében. Meglátása szerint a méltányosságon alapuló kártérítés elve a bírónak hatalmas szabadságot ad, de egyben hatalmas döntési kényszert is helyez a vállára. Bár a magyar bíró a kodifikált polgári jog hiányában nagyobb szabadsághoz szokott, mint német társa, azonban a vétkességén alapuló felelősségi tényállás megtartása mégsem következetlenség az Mtj. részéről, hanem egyértelmű jelzése annak, hogy a jogalkotó nem akar e téren lemondani törvényhozói kötelességéről.⁷³

Nizsalovszky szerint kártérítési kötelezettség három esetkörben állhat be: 1) vétkesség és jogellenesség esetében 2) vétkesség hiányában, de a jogellenesség megállapíthatósága esetében, ha a méltányosság megkívánja 3) vétkesség és jogellenesség hiányában, de a törvényben taxatív felsorolt esetekben.⁷⁴ Előadása szerint e három fokozat variálódása eredményezi azután azt a sokrétűséget, amelyet Marton Géza kifogásolt. A variánsok közül az alábbiakban a veszélyes üzemi felelősséggel rokonítható tényállásokat emeljük ki.

Az első csoportban a vétkesség vélelmezett, de van helye ellenbizonyításnak, amely mentesüléshez vezet: így a gyúlékony vagy egyébként veszélyes anyag tartója felelősségére vonatkozó tényállás esetében (1740. § első bekezdés). A második csoportban az ellenbizonyítás csak a magatartás vétlenségét eredményezi, de a méltányosságra tekintettel a kártérítésre még kötelezhető a károkozó (például háziállat tartóját terhelő felelősség 1739. § második bekezdése szerinti tényállásban). A harmadik csoportba tartozó esetekben viszont kizárólag az erőhatalom mentesíthet, de ez a csoport nem egységes, mert amíg a robbanóanyag jogos érdek nélküli tartása vélelmezett vétkes cselekmény, addig az üzembentartó a veszélyes üzem által okozott károkért vétlenség esetében is felel, és ez utóbbi esetében a jogellenesség sem tényálláselem.⁷⁵

A Nizsalovszky-féle felosztás annyi korrekcióra szorul, hogy a bírói gyakorlat az erőhatalom mellett mentesítő körülményként elfogadta a károsulti önhibát és a harmadik személy elhárítha-

⁷¹ MARTON 1933, 72.

⁷² NIZSALOVSZKY Endre (1933): Az objektív felelősség a magánjogi törvénykönyvben. *Jogállam* 4–6. füzet. 141–150.

⁷³ Ide illeszkednek ifj. Szigeti László gondolatai: „Nincsen jogalkalmazás méltányosság, de nincsen igaz méltányosság egyénileg alkalmazandó, előre megállapított jogszabály nélkül. Legyen a törvény méltányos, hogy a jogalkalmazás törvényes lehessen.” SZIGETI László (1936): A méltányosságról. *Polgári Jog* 6. szám. 365–373.

⁷⁴ NIZSALOVSZKY 1933, 146.

⁷⁵ NIZSALOVSZKY 1933, 147.

atlan cselekményét is. E felosztás rációját viszont igazolta az a tény, hogy a bírói gyakorlatban a méltányossági kártérítés a veszélyes üzemi felelősségi tényállás mellett kiegészítő hatást nem fejtett ki. Tehát, ha az üzembentartó kimentette magát a tárgyi felelősség alól, akkor méltányossági alapon sem kötelezték a kár megtérítésére.⁷⁶ Eörsi Gyula meglátása szerint hiába terjedt el széles körben, az objektív felelősség továbbra is mint kivételes intézmény létezett a szubjektív felelősség mellett.⁷⁷ Eörsi viszont arról is beszámol, hogy a méltányosságon alapuló kártérítés elterjedt a bírói gyakorlatban, sokszor akkor is hivatkoztak arra a bíróságok, ha tételes jogi alapja nem volt, vagy akár a méltányosság az ellenkező döntést is indokoltta tette volna.⁷⁸

Hozzáteesszük, az Mtj. a véltlen kártérítés vonatkozásában a károsulti közrehatás kérdésére is kitért. Általános jelleggel állapította meg a véltlen kárfelelősség esetköreiben, hogy a károsult nem követelhet a véltlen kártétellel járó felelősség alapján kártérítést, ha a kár egyedül az ő hibájából keletkezett (kizárólagos önhiba). Ha a károsult a kár keletkezésében közrehatott, akkor az általános szabályok alkalmazására és kármegosztásra került sor (1112. §).

Balás P. Elemér az Mtj. kártérítési jogi fejezetéhez írt megjegyzéseiben üdvözölte a véltlen kártérítési felelősség megjelenését. Véleménye az, hogy a technikai civilizáció korában, amikor egyre inkább a dolog kerül az előtérbe, az emberi érintkezések java része elszemélytelenedik, már meghaladottá vált az egyes individuumból kiinduló, vétkességre alapított magánjogi felelősség. Véleménye szerint a kártérítési jog fő személye a sértett, ennek ellenére a Javaslat a kártérítési szabályokat ennek ellenére a kártevő köré szervezi. Számunkra fontos megállapításra jut, miszerint valójában sorrendben először a károsodás, azon keresztül a károsult személye, és majd csak ezután válik az fontossá, hogy a bekövetkezett kár megtérítésére hivatott vagyont a jogalkotó kijelölje.⁷⁹ A veszélyes üzemi felelősség vonatkozásában gondolatai különösen hasznosak, hiszen nemcsak tény, hogy az üzembentartó és a tényleges károkozó személye gyakran különbözik, hanem a szigorú felelősségi tényállás elvi alapjával egyenesen ellentétben állna, ha a károkozó szubjektumából indulna ki a felelősségre vonás. Balás meglátása az, hogy ez az új szemléletmód hatja át a veszélyeztetési elvre alapított felelősséget, tehát a veszélyes üzemi felelősséget.⁸⁰ Kritikát fogalmazott meg viszont az Mtj. szerkezetét illetően. Szükségét látta az átszövegezésének: az üzemek tárgyi felelősségét nemcsak a veszélyesség, hanem a nagy terjedelem is kiválthassa, tehát mindazon esetekben tárgyi felelősség legyen alkalmazható, ha az általános felelősségi alakzat alkalmazása méltánytalan lenne.⁸¹

⁷⁶ Utal erre BENKŐ Gyula (1955): A kártérítési jog elvi kérdései. *Jogtudományi Közlöny* 4. szám. 239–250. 247.

⁷⁷ EÖRSI Gyula (1958): *Kártérítés jogellenes magatartásért*. Budapest, KJK. 15.

⁷⁸ Eörsi 1958, 122.

⁷⁹ BALÁS P. Elemér (1934): A kártérítés a Magánjogi Törvénykönyv javaslatában. *Magyar Jogászegyleti Értekezések és Egyéb Tanulmányok* 2. évf. 5. szám. 47–92. 56–57.

⁸⁰ BALÁS 1934, 58.

⁸¹ BALÁS 1934, 71.

A korabeli szakirodalomban elterjedt értékelés ugyanis a veszélyes üzemi felelősséget úgy közelítette meg, mint tárgyi felelősséget: azaz aki a dolognak vagy tevékenységnek a használt látja, az viselje annak kárát is. A veszélyes üzemi felelősségi tényállást (tényállásokat) tehát elsődlegesen kockázatviselési szempontból közelítették meg és magyarázták.⁸²

Az 1940-es években a veszélyes üzemi felelősség bírói gyakorlata további szerves fejlődésnek lehetünk tanúi, amelyet jól példáz a Kúria 1947-ben hozott döntése,⁸³ amely a vétekarányos kárfelelősség elvének alkalmazásával megosztotta az olyan veszélyes üzem működéséből eredő baleset folytán a bekövetkezett kárt, amelynek bekövetkezte körül a károsult kellő gondossággal kiválasztott megbízottja is vétkes volt. E döntés arra a kollízióra adott választ, hogy vajon a veszélyes üzem üzembentartója mentesül-e a tárgyi felelősség alól abban az esetben, ha a megbízott az általa kiválasztott megbízott vétkes magatartása következtében érte kár.⁸⁴ A döntés számunkra leszűrhető tanulsága, hogy további vétkességi, szubjektív elemek jelentkeztek a veszélyes üzemi felelősség objektív jellemzői között. Mindez alappal vezet ahhoz a véleményhez az 1950-es évek derekán, hogy a veszélyes üzemi felelősség sem tisztán tárgyi jellegű, hanem a vétkes felelősség nyomait viseli magán.⁸⁵

Eörsi is ugyanerről számol be. A veszélyes üzemi felelősség objektív jellege ellenére a bíróságok döntéseik indokolásában továbbra is gyakorta keresték az üzembentartó vétkességét is alátámasztó körülményeket.⁸⁶ Állapították ezt meg nem máskor, mint a Ptk. megalkotásának küszöbén, amikor is a vétkességi elv elsődlegessége látszik kibontakozni, a szocialista tartalmú, nevelő és ösztönző hatást kihangsúlyozó kártérítési elv, a prevenció elvének égisze alatt, a szovjet-orosz Ptk. erőteljes befolyása mellett. Való igaz, hogy a szovjet-orosz Ptk. ismerte a méltányossági, tehát vétlen kártérítést,⁸⁷ azonban mégsem ez a szakasz,⁸⁸ a forradalmi dacból⁸⁹ eredő vétlen

⁸² Vö. SZLADITS 1937, 301.

⁸³ Kúria 1946/1947. sz. ítélete.

⁸⁴ A döntést ismerteti: KÁLMÁN György (1948): A megbízó felelősségének kérdéséhez. *Jogtudományi Közöny* március 20. 64.

⁸⁵ BENKŐ 1955, 246.

⁸⁶ EÖRSI 1958, 127.

⁸⁷ Itt kell hozzáfűznünk, hogy az Mtj. 1737. § és a szovjet-orosz Ptk. 406. § hasonlatossága közötti bármilyen kapcsolat felfedezésétől mereven ódkodott Marton Géza, hiszen teljesen eltérő jogfejlődés (visszafejlődés) eredményei. Vö. MARTON 1933, 55–56.

⁸⁸ Súlyom László ezzel az objektív felelősségi tényállással kapcsolatban megjegyzi, hogy a szovjet irodalomban csak 1938-at megelőzően nyert elfogadást, azt követően már döntően a vétkességi felelősség mellett érveltek a szovjet-orosz írók is. Vö. SÓLYOM László (1977): *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Akadémiai Kiadó, 157.

⁸⁹ MARTON 1933, 55–56. Marton szóhasználata.

kárfelelősségi szabály, hanem a 404. szakaszba foglalt, a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott kárért való felelősség tényállása gyakorolt hatást az 59-es magyar Ptk.-ra. Ha a kimentési okokra tekintünk, ez a tényállás még kevésbé mutatta fel a tárgyi felelősség ismérveit, hiszen a károkozó mentesülhetett a felelősség alól, ha bizonyította, hogy a kár vagy ellenállhatatlan erő, vagy a károsult szándékos, illetőleg durván gondatlan magatartása folytán következett be.⁹⁰

Az 1959. évi IV. törvény, a Polgári Törvénykönyv alapvetően új alapokra helyezte a deliktuális kártérítési felelősséget,⁹¹ egybefoglalva a szerződésen kívüli károkozásért való felelősség egyes eseteit. A kártérítés reparációs célzata a felelősség kiterjesztése irányában hatott, és objektivizált zsinórmérték alkalmazását tette lehetővé, megjelent „az adott helyzetben általában elvárható magatartás” elve.⁹² A veszélyes üzemi felelősség területére azonban nemcsak az általános felelősségi tényállás változása gyakorolt hatást. E speciális tényállásra irányadó rendelkezések körében a Ptk. kodifikációja során, az egyes szövegtervezetek és a hozzájuk fűzött vélemények az alábbi markáns különbségekre mutatnak rá, amelyek a régi magyar magánjogi és az általunk ismert, az új Ptk. által is átvett szabályozási megoldás között keletkeztek.

Az Mtj. vívmányai közül a legnagyobb veszteséget a nagy terjedelmű üzemekkel szemben megállapítható objektív, méltányossági elven álló kártérítési felelősség szenvedte el, ez az esetkör a fellehető kiegészítő javaslatok ellenére nem jelenik meg a hivatalos szövegváltozatokban (1956, 1957, 1958, 1959)⁹³ Hiába kelt a nagy terjedelmű üzemek véttlen felelősségének a védelmére Törő Károly az 1958-ban benyújtott észrevételeiben. Egyik legerőteljesebb érve az volt, hogy ha a méltányossági szabály védelembe veszi az egyébként vétkes károkozót, akkor vele szemben a véttlen károsult miért nem érdemelhet ugyanilyen méltányosságot.⁹⁴ A tényállás megfogalmazásában is – a fokozott veszéllyel járó tevékenység – követi a szovjet-országi mintát. Amíg

⁹⁰ Ismerteti BENKŐ 1955, 244. Érdekességként jegyezzük meg, hogy ettől kissé eltér a francia szövegváltozatból a Marton által fordított magyar szöveg, amely ellenállhatatlan erő helyett a *vis maior* kifejezést használja. Vö. MARTON 1933, 55. 4. lj.

⁹¹ A Ptk. deliktuális kártérítési jogi fejezete körüli vitájához lásd: SÓLYOM 1977, 180.

⁹² Nem szabad azonban megfeledkezni arról, hogy a reparáció nem a polgári jogi felelősség egyedüli elve, hanem a felelősségre vonás módja. Vö. EÖRSI 1958, 42. Más szerzők a reparáció helyett az *in integrum restitutio* kifejezést is gyakran használják. Vö. például SEBESTYÉN Péter (1954): Hozzászólás Marton Géza és Herczeg Istvánnak a kártérítési felelősségről szóló tanulmányaihoz. *Jogtudományi Közlöny* november–december. 491–498. 492.

⁹³ Az alábbiakban az Igazságügyi Minisztérium által a nyilvánosság számára hozzáférhetővé tett adatbázis anyagaira támaszkodunk. „Az 1952. évi Pp., az 1959. évi Ptk. és az 1977. évi Ptk. Novella előkészítő anyagai.” Elérhető: <http://impp.mhk.hu/> (A letöltés dátuma 2018. 06. 10.)

⁹⁴ TÖRŐ Károly 1958. február 5. napján kelt véleményező levele, 5.. Forrás: 1959-es Ptk. előkészítő iratai adatbázis: <http://impp.mhk.hu/> (A letöltés dátuma 2018. 06. 10.)

az 1956-os, 57-es és 58-as szövegváltozatok is tartalmaztak egyfajta irányadó felsorolást, hogy mely tevékenységeket kell fokozott veszéllyel járónak tekinteni („különösen ha számottevő gépi erőt alkalmaz, vagy energiát vesz igénybe, robbanó vagy mérgező anyagot tárol vagy használ”), addig az 1959-es szövegváltozat ezt már elhagyja. Alapvető eltérés az is az Mtj. rendelkezéseitől, hogy a szövegtervezetek határozottan kivették az üzemi balesetet a Ptk. hatálya alól, azt tisztán munkajogi kérdésnek minősítve.

Vita folyt a kimentési okok rendszerét illetően is. Az Eörsi által cizellált megközelítéssel találkozunk az 1957-es tervezetben: „ha a kárt ellenállhatatlan erő, kívülálló harmadik személy elháríthatatlan cselekménye vagy kizárólag a károsult súlyosan felróható magatartása okozta.” Ezzel szemben az 1959-es szöveg (Marton javaslatára) már egységesen határozza meg az elháríthatatlan külső okot mint mentesülési okot. „A javaslat a kimentő okoknak e hagyományos hármas tagolását elejtette; a kimentési körülmények jelenlegi szabályait ugyanis elsősorban a jogtudomány képviselői részéről érte indokolt bírálat. A jelenlegi jog megoldása főleg azért volt következetlen, mert a károsult még olyan elháríthatatlan közrehatását is csak akkor vette figyelembe, ha magatartása egyben vétkes is volt. Ebből következett, hogy ha vétőképtelen személy kizárólag maga okozta a kárt, a veszélyes üzem mentesülésére sor nem kerülhet. [...] Ha a jog egyáltalán a kimentést lehetővé teszi, akkor az elháríthatatlan külső okok között elvi alapon különbséget tenni nem lehet.”⁹⁵ A három oknak egybefoglalása mellett érvelt maga Eörsi Gyula is, a tervezet elkészítője. Véleménye szerint e három különálló ok megtartása ahhoz a szabályozási elégtelenséghez vezet például, hogy „a veszélyes üzem a felelősség alól mentesül, ha egy gyerek egy másikat az autó elé lök, de nem mentesül, ha a gyerek maga ugrik az autó elé vagy ha egy állat rohan a járműnek és ez vezet az elháríthatatlan károkozásra”.⁹⁶

Az 1959. évi IV. törvény, a Polgári Törvénykönyv tehát az Mtj.-ben még több szakaszban részletezett, speciális tényállásokat egybefoglalva, egyetlen, általánosan megfogalmazott veszélyes üzemi tényállást alkotott. A tényállások egységesedése és egybefoglalása mögött az a megfontolás érzékelhető, hogy lehetetlen felsorolni és ilyen formában akár maradéktalanul csoportosítani az ide tartozó és folyamatosan változó körű tényállásokat, ezért nyúlt szükségképpen a jogalko-

⁹⁵ Az 1959-es javaslat indokolása, 319. Vö. Az 1959-es Ptk. előkészítő iratai adatbázis. Forrás: <http://impp.mhk.hu/> (A letöltés dátuma: 2018. 06. 10.) Itt kell megjegyeznünk azonban, hogy az indoklás szerint az agyvérzés általában az üzem működésével közvetlen kapcsolatban nem áll, tehát külső oknak minősülhetett. Ezt az esetkört azért fontos itt kiemelni, mert a szakirodalomban is vitatott volt (Marton, Eörsi), hogy az üzembentartó rosszsulléte folytán okozott kárért a felelősségre vonás igazságtalan, másrészt pedig, ahogyan itt látjuk, a tevékenység folytatásának körébe tartozik-e az üzembentartó aktuális fizikai-pszichikai állapota, az abban beálló probléma.

⁹⁶ EÖRSI Gyula (1958b): A Polgári Törvénykönyv Tervezetének vitájához. *Jogtudományi Közöny* 1–2. szám. 1–6. 5.

tó egy végletekig letisztázott és kellőképpen általános szabályhoz. A másik ok pedig az, hogy ha visszatekintünk az okcsoportok Nizsalovszky Endre-féle csoportosítására, akkor lényegében az egyik halmazalkotó tényező, a méltányossági kártérítés kiesett, míg a jogellenes és a megengedett veszélyhelyzet-teremtés közötti különbségtétel a felelősségnek az egységes és csak fokoztaiban megmutatkozó vétkességi-felróhatósági alapra helyezése folytán jobbára irrelevánssá vált.

Ennek oka talán abban is fellelhető, hogy a vétkesség, az általános kártérítési alakzat tényállási elemeként hatást gyakorolt a speciális felelősségi alakzat szabályainak alkalmazására. Mindenesetre az a következtetés is leszűrhető ebből a tendenciából, hogy az Mtj. vétlen kárfelelősségi szabályai és a Ptk. szigorú tényállása ellenére a bírói gyakorlatban mindig is volt egy, a vétkesség-felróhatóság irányába hajló, visszarendező hajlam.

Az objektív és a szubjektív felelősség egymásnak való szembefeszüléséből eredő elméleti problémák jelentős részét feloldotta Eörsi Gyula újszerű megközelítése, amely nem elhatárolta egymástól, hanem ugyanazon a felróható okozáson alapuló felelősségi skálán helyezte el a vétkes (szándékos vagy gondatlan) és a vétlen (nem szándékos és nem is gondatlan, mégis felróható) károkozásból eredő felelősséget.⁹⁷ „A vétkességért és a még objektíve elhárítható okért való felelősség modern szocialista viszonyok között nem ellentétpárok, hanem az utóbbi az előbbi rugalmasan megfogalmazott szabályának merev formulával kifejezett határeseté lett.”⁹⁸

A hagyományos vétkességi (szándékos, illetve gondatlan) fogalmi rendszerben kifejezve, Eörsi szerint a vétkességen alapuló és a vétlen felelősség közötti elhatárolás történelmi-technikai alapja a *casus minor*, azaz a véletlen. A *casus minor* területe az egyes ember individuális lehetőségei (tőle elvárhatóság) és az objektíve fennálló lehetőségek közötti különbségből eredt, amely fejlődése során összeszűkült és elrelativizálódott. Az átalakuló, objektívizálódó vétkességi zsinórmérték így egyre nagyobb területet hódított el a véletlentől. Ezt a folyamatot tovább erősítette a termékfelelősség megjelenése és a felelősségi jogszabályok által teremtett vélelmezett vétkesség. Az elrelativizálódást pedig e követelménymérce differenciálódása hozta, amely más elvárásokat támaszt egy laikussal, mint egy szakemberrel szemben. Eörsi meglátása tehát az volt, hogy az objektívizált magatartási mérce, az elvárhatóság bevezetése által már felszámolható a korábbi vétkességi felelősség és veszélyes üzemi felelősség merev különállása. Egy terület azonban általa is lefedetlen maradt, a fent említett belső *vis maior* kérdése. Egy agyvérzés nem áll összefüggésben a veszélyes üzem elfogadott üzemi működésével (Marton), tehát annak bekövetkezése ezen értelmezés szerint külső oknak minősül. Ennek ellenére a veszélyes üzemi felelősség fennáll, hiába volt e körülmény egyébként elháríthatatlan. Eörsi ezen a területen tehát érzékeli azt, hogy átalakított – objektívizált – vétkességi mércéje sem képes már hatni, ezért saját tételének ellentmondva elismeri azt, hogy kénytelen az alakzat túlterjeszkedni a rugalmas vétkességi-felróhatósági zsinórmérték legfelső határán, és a belső *vis maior* tekintetében a vét-

⁹⁷ EÖRSI Gyula (1970): *Kötelmi Jog. Általános rész*. Budapest, Nemzeti Tankönyvkiadó. 242–243.

⁹⁸ Eörsi Gyula (1972): A szerződésen kívüli felelősség és a Ptk. reformja. *Jogtudományi Közlöny* 3. szám. 65–75. 65.

len károkért is felelőssé teszi az üzembentartót, igazolva ezt azzal, hogy az esetek többségében egyébként a belső működés rendellenességei mögött az üzembentartó felróható mulasztása áll.⁹⁹ Összefoglalva: veszélyes üzem esetében a kompenzációs-kártalanítási kötelezettség gyakorlatilag három területet ölel fel: mégpedig a vétkes károkozását, a véletlenért való felelősség területét és a felelősség nélküli kártalanítási mezőnyt.

Továbbgondolva Eörsi rendszerezését, láthatóvá válik, hogy hihetetlen jelentőséggel bír a károsító külső tényező elháríthatatlansága. A véletlen kárfelelősség talaján állva ugyanis a meghatározott mentesülési szabályok lényegében az okozati kapcsolat hiányára irányították figyelmünket: az üzembentartó nem felel, ha bizonyítja, hogy valamely mentesülési ok (azaz külső és elháríthatatlan ok) természetéből következően a kár nem az üzemi működés következtében állt elő. Ezzel szemben a felróhatósági mércéhez igazított veszélyes üzemi felelősség esetében az üzembentartó mentesülése elsődlegesen nem az okozati összefüggés hiányával rokonítható, hanem az általános alakzatban megkívánt felróhatóságnak a speciális alakzatbeli tényálláspárja hiányával (lefordítva a rugalmas tételt az annak felső határáként kifejezett, üzembentartótól elvárt magatartásra: *mindent megtett, amely adott helyzetben elvárható volt* a külső károsító ok elhárítása érdekében). Mindez viszont véleményünk szerint továbbnyitja a veszélyes üzemi felelősség szubjektívizálódásának, „felpuhulásának” lehetőségét.

Végezetül megjegyezzük, hogy a Ptk. 1977. évi novelláris módosítása a speciális alakzat megfogalmazásán nem változtatott, de beillesztette az emberi környezetet veszélyeztető tevékenységet a veszélyes üzem törvényi fogalmi körébe, a vadállat tartóját terhelő felelősség esetköre mellé.

Az új Polgári Törvénykönyv a tényállást változatlanul hagyva, a felelősségi alakzat elnevezését pontosította, illetve az alszabályok körében kisebb változtatásokat hozott.

2.2. A hazai szabályozás útja a nemzetközi szabályozási megoldások tükrében: különös törvények vagy generálklauzula alkalmazása

A magyar jogalkotó a Magánjogi Törvényjavaslatnak a későbbiekben részletezett, vonatkozó rendelkezései megszövegezésekor már azon szabályozási megoldás mellett döntött, hogy a törvénykönyvben helyezi el a veszélyes üzemi felelősségi szabályokat, és a kauzális szabályozás helyett a bírói jogfejlesztésnek teret adó és arra építő általános tényállást (pontosabban tényállásokat) alkalmaz. Az 1959-es Polgári Törvénykönyvvel ezt az absztrakciót emelte a legmagasabb szintre, amikor is a rendkívül sokrétű, a bírói gyakorlatban jelentős esetgazdagságot felmutató fokozott veszéllyel járó tevékenységekre egyetlen generálklauzulát határozott meg.

⁹⁹ EÖRSI 1972, 67.

Ha a fokozottan veszélyes tevékenységgel okozott károkért való felelősség vonatkozásában a jogalkotó és a jogalkalmazó közötti „munkamegosztásra” tekintünk, akkor Eugênio Battesini csoportosítását követve három szabályozási típusba sorolhatjuk az egyes országokat: zárt, nyílt és vegyes típusba.¹⁰⁰ A zárt típusra szolgál példaként a következőkben ismertetett Németország, ahol a bíróság a törvényben konkrétan meghatározott fokozottan veszélyes tevékenységek körét még analógia útján sem tágíthatja. A nyílt típus példája az Egyesült Államok, ahol a *strict liability* a bírói gyakorlat formálja. Mind a két szabályozási típus jellegzetessége lehet, hogy a fokozottan veszélyes tevékenységért való felelősséget szűk körben tartják. A harmadik, a vegyes típus jellemvonása, hogy a jogalkotó által meghatározott egyes veszélyes üzemek, fokozottan veszélyes tevékenységek (vagy dolgok) listáját a bírói gyakorlat bővítheti, analógia útján, vagy pedig az általános tényállás értelmezése által. Azokban az országokban, ahol a fokozottan vagy különösen veszélyes tevékenységért való kárfelelősség általános tényállásban rendezett, ilyen Magyarország, Olaszország és Portugália, a tevékenység veszélyességének alacsonyabb szintje is elegendő annak alkalmazásához, tehát a bírói gyakorlat azt folyamatosan tágíthatja. Ezáltal a bírói gyakorlat a jogalkotó akaratától folyamatosan eltávolodhat, eltérő megfontolásokat, súlyozást vihet a kártérítési jog rendszerébe.

A magyar Polgári Törvénykönyv által követett szabályozási megoldás, a generálklauzula alkalmazásának részletesebb vizsgálatát megelőzően szükségesnek látjuk röviden ismertetni az európai államokban alkalmazott megoldásokat, illetve a magyar jogalkotó által is a jövőben megfontolandó tendenciákat.¹⁰¹

Előrebocsáthatjuk azt, hogy az európai államok szabályozásában, azokban is, ahol eddig a veszélyes üzemi felelősséget a külön törvényi szabályok uralták, az utóbbi időkben a kártérítési jogi terület reformjavaslataiban a generálklauzula bevezetésének igénye terjedő tendenciát mutat, az analogikus jogalkalmazás mellett, illetve annak hiányában a sporadikus szabályozás által teremtett hézagok betöltésének sürgető szüksége által hajtva.

Ausztria: különös tényállások és analógia alkalmazása. Az alább felvázolandó reformtörekvések ellenére az osztrák jog a veszélyes üzemi felelősségre nézve általános szabályt a mai napig nem alakított ki.

Az egyes veszélyforrások szerint meghatározott felelősségi tényállások (*Gefährdungshaftung*) különös törvényi rendelkezésekben jelentkeznek. Az eltérő mértékű veszélyességhez viszont ará-

¹⁰⁰ BATTESINI, Eugênio (2005): Tort Law and Economic Development: Strict Liability in Legal Practice. *The Latin American and Iberian Journal of Law and Economics* 2005. Vol. 1: Iss. 1, Article 2. 7–9.

Forrás: <http://lajle.alacde.org/journal/vol1/iss1/2> (A letöltés dátuma: 2018. 07. 10.)

¹⁰¹ Lásd részletesen: PUSZTAHELYI Réka (2017a): A fokozottan veszélyes tevékenységért vagy dologért való kárfelelősség az európai államokban. Szabályozási megoldások és tendenciák. *JURA* 23. évf. 2. szám. 399–410.

nyos mértékben kapcsolódnak kimentési szabályok. A felelősség szigorodásának lépcsőzetessége is abban nyilvánul meg, hogy minél magasabb a valószínűsíthető kockázat, annál inkább megtagadja a jogszabály az üzembentartótól a mentesülés lehetőségét.¹⁰² A különös törvények útján megvalósuló szabályozás elkerülhetetlen hézagokhoz és minősítési ellentmondásokhoz vezet.¹⁰³

Az osztrák bírói gyakorlatnak ezért meghatározó sajátossága az analógia alkalmazása,¹⁰⁴ amellyel az újonnan jelentkező, fokozott veszéllyel járó tevékenységekre a meglévő fragmentált felelősségi szabályok alkalmazását kiterjeszteni kívánják.¹⁰⁵

Svájc: különös tényállások mellett az analógia tilalma. A svájci dogmatikában a vétkességtől független felelősségi tényállásokra az okozatosságon alapuló felelősség kifejezés (*Kausalhaftung*) terjedt el. A veszélyes üzemi felelősségi alakzat különös törvényi rendelkezésekben jelentkezik. Az osztrák gyakorlattal szemben a kifejezetten nem nevesített esetekre a svájci bíróságok viszont egyenesen bűnnek tartják a törvényi rendelkezések analógia útján való kiterjesztő értelmezését.¹⁰⁶

Németország: különös törvények, analógia kerülése és kiegészítő megoldás (Verkehrssicherungspflichten). Németországban a veszélyes üzemi felelősség szintén különös törvényi rendelkezésekben, a BGB-n kívül szabályozott esetekben jelentkezik, így például a német közlekedési ágazati törvényekben. A német joggyakorlat is vonakodik az analógia alkalmazásától.¹⁰⁷ Az ezáltal keletkezett űrt az úgynevezett védő-óvó mellékkötelezettségek (*Verkehrssicherungspflichten*) bírói joggyakorlat általi kifejlesztésével töltötték ki, amely bírói döntések többek között a fokozott veszéllyel járó egyes tevékenységek vonatkozásában is szigorúbb felelősséget állapítottak meg.¹⁰⁸

¹⁰² KOZIOL, Helmut – APATHY, Peter – KOCH, A. Bernhard (2014): *Österreichisches Haftpflichtrecht. Band III. Gefährdungs-, Product- und Eingriffshaftung* 3. Auflage. Wien, Jan Sramek Verlag. 11.

¹⁰³ KOZIO–APATHY–KOCH 2014, 8.

¹⁰⁴ Az analógia visszafogott alkalmazásáról számol be Honsell. Vö. HONSELL, Heinrich (1997): Die Reform der Gefährdungshaftung. *ZSR (Zeitschrift für schweizerisches Recht)*. 297–314. Forrás: <http://www.honsell.at/pdf/ZSR1997.pdf> (A letöltés dátuma: 2017. 07. 10.) 7.

¹⁰⁵ Mivel az analógia alkalmazása csak részben képes e problémák leküzdésére, ezért Koziol is a generálklauzula bevezetését szorgalmazta. Vö. OERTEL, Christoph (2010): *Objektive Haftung in Europa: rechtsvergleichende Untersuchung zur Weiterentwicklung der verschuldensunabhängigen Haftung im europäischen Privatrecht*. Mohr Siebeck. 254–256.

¹⁰⁶ HONSELL 1997, 5–6.

¹⁰⁷ Jegyzi meg Büyüksagis és van Boom. VÖ. BÜYÜKSAGIS, Erdem – VAN BOOM, Willem H. (2013): Strict Liability in Contemporary European Codification: Torn Between Objects, Activities, and Their Risks, *Georgetown Journal of International Law*, Vol 44. 610–640. 614.

¹⁰⁸ FEDTKE, Jörg – MAGNUS, Ulrich (2002): Germany. In KOCH, B. A. – KOZIOL, H. Eds.: *Unification of Tort Law: Strict Liability. Principles of European Tort Law* Vol. 6. Kluwer Law International. 148.

Franciaország: általános tényállás alkalmazása, de nem releváns elem a fokozott veszélyesség. A francia szabályozási megoldás a dolgok által okozott károkért (a dolgok tetteiért) való felelősségi tényállásból kiindulva, a *Gefährdungsprinzip*től teljesen függetlenül bontakozott ki. E véttlen kárfelelősségi tényállásokban nem központi kérdés a dolog veszélyessége, vagy a fokozott veszélyforrás.

A francia kártérítési jogra az általános szabályok alkalmazása jellemző mind a mai napig, amely a bírói jogfejlesztés számára hatalmas teret enged.¹⁰⁹ A 19–20. század fordulójától kezdődően a legfelsőbb bíróság a *Code Civil*nek a dolgok által okozott károkért való felelősséget (*le dommage est causé par le fait d'une chose*) megalapozó 1242. § (1384. §) első mondatát véttlen felelősségi formaként értelmezte.¹¹⁰

A *Code Civil* a speciális felelősségi szabályok körében jelenleg a termékfelelősséget (1245–1245-17. §§) és a környezeti károk megtérítését (1246–1252. §§) szabályozza. A kódexen kívüli speciális törvények közül kiemelkedik a közúti közlekedési balesetekből eredő kártérítési igényeket rendező 1985. július 5-i törvény, a *loi Badinter*.¹¹¹

A „Verkehrssicherungspflicht” alkalmazását azonban komoly kritika éri. Hein Kötz már 1970-ben generálklauszula bevezetésére tett javaslatot. KÖTZ, Hein (1970): Haftung für besondere Gefahr – Generalklausel für die Gefährdungshaftung. *Archiv für die civilistische Praxis*. 170. Bd., H. 1 (Januar). 1–41. 14.

¹⁰⁹ MORÉTEAU, Olivier (2013): French Tort Law In the Light of European Harmonization. *Journal of Civil Law Studies* vol. 6. issue 2. 759–801. 760. Forrás: <https://digitalcommons.law.lsu.edu/jcls/vol6/iss2/> (A letöltés dátuma: 2017. 06. 10.) Saleilles nevéhez fűződik a veszélyes üzemi felelősséget megalapozó elmélet (*la théorie du risque créé*), amelyet a közlekedési balesetek elszaporodása hatására dogozott ki, hiszen ezekben az esetekben az „akié a haszon, az viselje a károkat” elmélet nem volt alkalmazható. Aki a társadalom tagjait fenyegető veszélyhelyzetet teremt, az viselje az ezzel járó kockázatot. Saleilles, R.: *Les accidents du travail et la responsabilité civile* (1897); Joserrand, L.: *De la responsabilité du fait des choses inanimées* (1897).

¹¹⁰ Az első ügy egy vontatóhajó-gőzgép felrobbanása volt: Teffaine-ítélet, 1896. A következő mérföldkövet a Jeand’heur-ítélet jelentette, ugyanis e döntés nem magát a dolgokat, hanem a dolgok tartását-őrzését helyezte e felelősségi tényállás középpontjába. A francia bírói gyakorlat fejlődésének részletes bemutatásra lásd: TERRÉ, François – SIMLER, Philippe – LEQUETTE, Yves (2005): *Droit civil. Les obligations*. 9. éd. Paris, Dalloz..728–734.

¹¹¹ *Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation*.

Véleményünk szerint a francia kötelmi jogi reformtörekvések¹¹² a veszélyes üzemre vonatkozó szabály bevezetését többnyire azért nem szorgalmazták, mert a „dolgok kártételeiért” való felelősség mellett egy további szigorú felelősségi tényállást már feleslegesnek tartottak. Az alábbiakban ismertetendő olasz modellben ennek pont az ellenkezője valósul meg.

Olaszország és Portugália: két párhuzamos generálklauzula és speciális törvények.

Az olasz szabályozási módszer átmenetet képez a német-osztrák-svájci és a francia megoldás között. Egyaránt megjelenik ugyanis a törvényi szabályozásban a veszélyeztetés elve és a dolgok őrzetéért való felelősség is, mind a kettő általános klauzula formájában.

Az olasz Polgári Törvénykönyv (*Codice Civile Italiano*) 2050. §-ában a veszélyes tevékenységet való felelősség általános szabályát szövegezi meg: Bárki, aki másnak valamely természeténél fogva vagy az alkalmazott eszközök okán veszélyes tevékenység kifejtésével kárt okoz, felel a károk megtérítéséért, kivéve, ha bizonyítja, hogy a károsodás elkerülése érdekében szükséges minden megfelelő intézkedést megtett.¹¹³ Megfogalmazását tekintve ez a generálklauzula valahol átmenet a vétkességen alapuló és a veszélyességen alapuló felelősség között, gyakorlatilag viszont a mentesülés szinte lehetetlen.

Az olasz Ptk. 2051. szakasza pedig szoros rokonságot mutat a francia *Code Civil* 1242. (korábbi 1384.) szakaszának szabályával: Mindenki felelős az őrzetében tartott dolog által másnak okozott károkért, kivéve, ha bizonyítja, hogy a károsodás előre nem látható, véletlen esemény következménye.¹¹⁴

A portugál jog szabályozása az olasz Ptk.-hoz hasonlóan kettős, vegyes természetű. Egyrészt francia hatásra jelentkezik a dolog által okozott károkért való felelősség szabálya [*Codigo Civil* 493. § (1)], amely átmenetet képez az objektív és a szubjektív felelősségi alakzatok között. A fele-

¹¹² Catala-javaslat (2005): *Avant-projet de réforme du droit des obligations et du droit de la prescription*. Angol nyelvű fordítása: CATALA, Pierre: Proposal for Reform of the Law of Obligations and the Law of Prescription (English translation: John Cartwright and Simon Whittaker 2007, Oxford). Forrás: http://www.justice.gouv.fr/art_pix/rapportcatatla0905-anglais.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 07. 20.); A Terré-javaslat (2011). Vö. MORÉTEAU 2013, 772. Időközben 2010-ben M. Laurent Bételle szenátor szintén előterjesztette kártérítési jogi törvényjavaslatát. 2017 márciusában új és teljesebb törvényjavaslat-változatot tett közzé az igazságügyi minisztérium. Forrás: http://www.justice.gouv.fr/publication/Projet_de_reforme_de_la_responsabilite_civile_13032017.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 08. 10.)

¹¹³ Vö. az olasz eredeti szöveg angol fordítása. Forrás: <http://italiantortlaw.altervista.org/civilcode.html> (A letöltés dátuma: 2017. 08. 10.)

¹¹⁴ Akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a körén kívül álló olyan külső ok okozta a kárt, amely előre nem volt látható és nem volt elhárítható. Vö. OERTEL 2010, 247.; SPITZMILLER, Rebecca (2011): *Selected Areas of Italian Tort Law: Cases and Materials in a Comparative Perspective*. Fagnano Alto, il Sirente.. 38–39.

lős kimentheti magát, ha bizonyítja, hogy nem volt tudomása a hiányosságról, amely a dolgában keletkezett, és a meghibásodást követően olyan rövid időn belül állt be a károsodás, hogy ellenintézkedések megtétele nem volt lehetséges, vagy hivatkozhat arra is, hogy senki sem háríthatta volna el a bekövetkező károkat.¹¹⁵ A portugál Ptk. a veszélyes tevékenységért való felelősséget is szabályozza, olasz társához hasonlóan. A tevékenység akkor minősül veszélyesnek, ha a felhasznált eszköz folytán vagy annak ellenére veszélyes.

Anglia: a tort of negligence mércéjének szigorodása. Az angol jogirodalom szerint a *common law* rendszerében nem lehet élesen megkülönböztetni a szubjektív és az objektív, azaz szigorú felelősséget. Sokkal inkább egymásba hajló, mint elhatárolható kategóriákat jelentenek.¹¹⁶ Az emellett létező speciális törvények¹¹⁷ lefednek a magyar jog szerint is veszélyes üzemenk minősülő tevékenységeket, a szigorú felelősséget a mentesülési okok korlátozásával vagy kizárásával teremtik meg.

Amíg az amerikai jogfejlődésben a veszélyes tevékenységért való kártérítési felelősség iskolapéldáját jelentette a *Rylands vs. Fletcher* ügy, és alapot jelentett a veszélyes tevékenységből eredő károkért való felelősség kifejlődéséhez, addig az angol jogra ilyen hatást nem gyakorolt.¹¹⁸ Az angol gyakorlat minden lehetséges módon igyekezett korlátozni a szigorú, vétlen felelősségi forma elterjedését,¹¹⁹ a *common law* területén nincs újabb, bíró alkotta szigorú felelősségi tényállás.¹²⁰

A *tort of negligence* általánosságánál fogva viszont biztosítani tudja a fokozottan veszélyes tevékenységekből eredő kártérítési igények megfelelő érvényesülését, a gondossági követelmények egyébkénti állandó emelkedése folytán is.¹²¹

Közös európai kártérítési modellszabályok.

¹¹⁵ OERTEL 2010, 247–248.

¹¹⁶ ROGERS, W. V. Horton (2002): England. In KOCH, B. A. – KOZIOL, H. eds.: *Unification of Tort Law: Strict Liability. Principles of European Tort Law* Vol. 6. Kluwer Law International. 101. Oliphant rámutat azonban arra, hogy a felelősséget megalapozó vétkességet az angol jog erőteljesen objektív nézőpontból közelíti meg, amely a konkrét személy személyes képességeitől független. OLIPHANT, Ken (2015): *Basic Questions of Tort Law from the Perspective of England and the Commonwealth*. In KOZIOL, Helmut ed.: *Basic Questions of Tort Law from a Comparative Perspective*. Wien, Jan Sramek Verlag. 412.

¹¹⁷ Lásd például: Water Industry Act (1991), a Reservoir Act (1975), a Gas Act (1975), a kereskedelmi hajózási törvényben (Merchant Shipping Act 1995) az olajszállítás, a Nuclear Installations Act (1965), valamint ennek minősül a polgári légitörvényről szóló törvény (Civil Aviation Act 1965).

¹¹⁸ ROGERS 2002, 114.

¹¹⁹ OLIPHANT 2015, 415. 5/136. p.

¹²⁰ ROGERS 2002, 108.

¹²¹ SÓLYOM 1977, 140.

A szabályozási modellek vizsgálatában végezetül ki kell térnünk arra a két modellszabályra, amely az európai kártérítési jog jövőjét nagyban befolyásolni fogja. Ezek az Európai kártérítési jogi alapelvek (*Principles of European Tort Law*; PETL)¹²² és a Közös elvi keretrendszernek (*Draft Common Frame of Reference*, DCFR) a szerződésen kívül okozott károkért való felelősségről szóló Hatodik Könyve.

A PETL a rendkívül veszélyes tevékenységből eredő károkért való felelősségre általános szabályt állít. Látnunk kell azonban, hogy ezen általános klauzula a kutatócsoporton belül kialakult heves, mégis érdekfeszítő viták nyomán pusztán a rendkívül veszélyes tevékenységekkel okozott károkért való felelősséget kívánja szabályozni.¹²³ A nézeteltérés a döntésképtelenség veszélyével fenyegetett. Ennek feloldására az alább tárgyalandó szabályt az elfogadható közös nevezőként a rendkívül veszélyes tevékenységekre korlátozva sikerült csak megszövegezni.¹²⁴

A vonatkozó rendelkezés (Art 5:101.) szerint az a személy, aki rendkívüli veszélyes tevékenységet folytat, szigorúan felel a tevékenység által megvalósított kockázatból jellemzően következő kockázatokért és az abból ténylegesen származó kárért. Azon a tényen kívül, hogy a tevékenység ne legyen az élettel együtt járó szokásos kockázat,¹²⁵ a tevékenységnek előrelátható és különösen jelentős károkockázattal kell járnia, még a működtetéséhez szükséges legnagyobb fokú gondosság mellett is. Két tényező befolyásolja ezt, a gyakoriság és a súlyosság. Amíg a gyakoriság valószínűségi kérdés, addig a súlyosságot nemcsak az okozott kár nagysága, hanem a sértett védett jogi érdek fontossága is befolyásolja.

A PETL más szabályai is reagálnak a veszélyesség megemelkedett szintjére. Egyrészt a PETL 4:201. szakasza alapján a bíróság a károkozó tevékenységből fakadó veszély súlyára tekintettel (*gravity of the danger*) a bizonyítási terhet megfordíthatja. Ha tehát a meghatározott tevékenységből fakadó veszély meghaladja a mindennapi élettel együtt járó szokásos szintet – de anélkül,

¹²² Az Európai Kártérítési Jogi Kutatócsoport (*European Group on Tort Law*, EGT) által 2005-ben publikált PETL, mint egy rendkívül részletes összehasonlító jogi munka eredményeként leszűrt közös európai kártérítési jogi modellrendszer. V. ö. European Group on Tort Law eds. (2005): *Principles of European Tort Law. Text and Commentary*. Wien–New York, Springer. A European Group on Tort Law honlapja: www.egtl.org (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)

¹²³ KOZIOL, Helmut (2015): *Basic Questions of Tort Law from a Comparative Perspective*. Wien, Jan Sramek Verlag. 237.

¹²⁴ WIDMER, Pierre (2012): La responsabilité pour choses et activités dangereuse dans les Projets européens. 8. In Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRECA): *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projetseuropéens d'harmonisation*. Paris, IRJS Éditions . 255 skk

¹²⁵ Widmer rendkívül szkeptikus e kivételt illetően. Szerinte akár ahhoz az abszurd helyzethez is elvezethet, hogy sem a géntechnológiai tevékenység, sem a nukleáris anyagok nem fognak ebbe a körbe tartozni a technikai előrehaladás miatt. WIDMER 2012,260.

hogyan elérné a PETL 5:101. szakaszába foglalt rendkívüli szintet –, akkor ugyan a felelősség még vétkességen alapul, de a károkozó vállára helyeződik át a bizonyítási kötelezettség.¹²⁶ Másrészt Widmer elgondolása szerint a PETL 4:202. szakaszába foglalt vállalati felelősség (*Enterprise Liability*) is hordoz bizonyos értékelést a tevékenység veszélyességéről.

A bizonyítási teher megfordításának szabálya szervesen táplálkozik a PETL szabályai mögött húzódó egyik koncepcionális elméleti megfontolásból, amelyet a rugalmas felelősségi rendszer névvel illethetünk. Eszerint a polgári jogi felelősség a súlyosságnak vagy szigorúságnak különböző fokozatain halad keresztül, mérlegre téve a különböző prioritásokat, értékeket.¹²⁷ Ezáltal egy folyamatos és megszakítatlan láncolat keletkezik, amelybe lépcsőzetesen besorolható a polgári jogi kártérítési felelősség teljes tartománya, kezdve a sort a skála egyik végén elhelyezkedő tisztán vétkes magatartásokkal és bezárva a tisztán objektív felelősségi formákkal.¹²⁸ A felelősség szigorodását eredményező tényezők közül a tevékenység veszélyessége csak az egyik. Alapvetően eltér tehát a PETL által felállított rendszer a vétkes és vétkes, azaz az objektív-szubjektív felelősség dichotóm megközelítésétől.¹²⁹

¹²⁶ PETL 4:201. § (1) *The burden of proving fault may be reversed in light of the gravity of the danger presented by the activity.*

¹²⁷ Widmer szerint a rugalmas felelősségi rendszer gondolata Walter Wilburg grazi professzor elméletéből táplálkozik, aki szerint a szerződés kikényszeríthetőségét meghatározott alapelveknek a fokozatos, ugyanakkor a szerződési egyensúly eléréséhez szabott alkalmazása biztosíthatja (*freedom, certainty, justice*). Az elméletet angol nyelven ismerteti és elemzi: HAWTHORNE, L. (2012): Walter Wilburg's 'flexible-system approach' projected onto the law of contract by means of the European Draft Common Frame of Reference Principles. *The Comparative and International Law Journal of Southern Africa* Vol. 45, No. 2 (July). 189–226.

¹²⁸ Widmeren kívül Koziol is üdvözli ezt az elgondolást, és a PETL 2:102. szakaszának segítségével (*protected interests*) bemutatja a modell törvény által felállított prioritásokat: a legfontosabb az emberi élet, egészség és testi épség, ezután már kisebb védelem vonatkozhat a tulajdonjogra, ideértve az immateriális javakat, utolsóként pedig a gazdasági haszon és a szerződéses kapcsolatokra irányul a figyelem. Mérlegelési szempont a felelősség formája is, nagyobb védelem illesse a károsultat a szándékos magatartással szemben. Utolsóként pedig figyelembe veendő a károkozó érdekei, például ha a károkozás hatalmasságában áll, megengedett joggyakorlás következménye vagy közérdekből történt. Vö. KOZIOL, Helmut (2013): Harmonising Tort Law in the European Union: Advantages and Difficulties. In *ELTE Law Journal* 1. 73–88. 88.

¹²⁹ WIDMER, Pierre (s. d.): *La responsabilité pour choses et activités dangereuse dans les Projets européens*. 5.

A DCFR¹³⁰ a Hatodik Könyv második fejezetében a szándékosság vagy gondatlanság hiányában fennálló felelősség körében a témánk szempontjából két tényállást tárgyal: a gépjárművek által okozott károkért való felelősséget (*Accountability for damage caused by motor vehicles*; VI.-3:205.), a veszélyes anyagok, illetve azok kibocsátása miatti szigorú felelősséget (*Accountability for damage caused by dangerous substances or emissions*, VI.–3:206). Ezen túlmenően, az ingatlanok nem biztonságos állapotából másra háruló károkért való felelősséget a VI.-3:202. § szabályozza, azonban e szigorú felelősségi tényállás már a *veszélyes üzemi felelősség* fogalmi körén kívül reked.¹³¹ Mint látjuk, a DCFR általános veszélyes üzemi felelősségi szabályt nem kísérelt meg felállítani.

2.3. A magyar szabályozás: generálklauzula és külön törvények

Az európai modelleket követően röviden tekintsük át a magyar szabályozási rendszert! A Ptk. 6:535.§-a első bekezdésében, Veszélyes üzemi felelősség szakasz cím alatt az alábbi generálklauzula jellegű szabályban fogalmazza meg e szigorú felelősségi tényállást, mint a deliktuális felelősség egyik különös alakzatát: Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. Mentésül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

Az általános szabályt két utaló norma egészíti ki. A Ptk. a környezetet veszélyeztető tevékenységgel megvalósított károkozást és a veszélyes állat tartását is (részben) ide sorozza. E két tényálláskörre a későbbiekben még visszatérünk.

A Polgári Törvénykönyvön kívül egyes veszélyes üzemeket, más nemzeti jogokhoz hasonlóan, külön törvényi rendelkezésekben is szabályoznak, aminek oka jellemzően a Ptk. szintjét is

¹³⁰ Az osnabrücki, Christian von Bar vezetésével működő Study Group on a European Civil Code az Európai Szerződési Jogi Alapelvek (*Principles of European Contract Law*) megalkotását követően, 2009-ben publikálta a *Non-Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another* című kötetet (rövidítése: PEL Liab. Dam.), amely a szerződésen kívüli kártérítési felelősség modellszabályait tartalmazta. Ugyanebben az évben a Research Group on EC Private Law (Acquis Group) kutatócsoportjával közösen adták ki a közös elvi keretrendszernek (*Draft Common Frame of Reference*; DCFR-nek) az utómunkálatokat követően lezárt és a kiegészített szövegét (*outline edition*), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law* címmel, amely magába foglalta a PEL Liab. Dam. szabályait.

¹³¹ A PETL és a DCFR kártérítési szabályainak összefoglaló elemzését adja Juhász Ágnes tanulmánya. Vö. JUHÁSZ Ágnes (2018): Az európai kártérítési jog egyes kérdései című fejezet. In BARTA Judit – BARZÓ Tímea – CSÁK Csilla (megjelenés alatt): *Magyarázat a kártérítési joghoz*. Budapest, Wolters Kluwer.

meghaladó tárgyi felelősség. Ide sorolhatjuk az atomkárokból eredő felelősséget,¹³² ide tartozott az 1959-es Ptk. hatálya idején részben a bányakárokért való felelősség is. Ide soroljuk a légi járművek üzemeltetőjét terhelő felelősséget¹³³ vagy a géntechnológiai tevékenységgel okozott károkért való felelősséget.¹³⁴ E felelősségi esetkörök jellemzően nemzetközi egyezményekkel is szabályozottak.¹³⁵

A bányászati tevékenységről szóló törvény hatályos rendelkezései¹³⁶ már nem különböztetik meg a bányászati tevékenységgel okozott egyéb károkat a bányakároktól, így ezekben az esetekben a Ptk. veszélyes üzemi felelősségi szabályai már nem alkalmazandók, hanem a Ptk. 6:564. §-a – kártalanítás jogszerű károkozásért – az irányadó. Véleményünk szerint ez azonban nem jelenti azt, hogy a bányászati tevékenység veszélyes üzemi minősége megszűnt volna,¹³⁷ sokkal inkább a felelősség további szigorítása (feltétlen felelősség) más jellegű kártelepítési kérdéssé alakítja ezt a helytállási szabályt.

Speciális sajátosságokkal bír a környezetet veszélyeztető tevékenységből eredő károkért való felelősség.¹³⁸ A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény és a

¹³² 1996. évi CXVI. törvény az atomenergiáról. Az atomkárokért való felelősség szabályainak részletes magyarázatára vö. KOCSIS Bianka Enikő – SZILÁGYI János Ede (2017): Az atomenergia jogi szabályozása a felelősségi kérdések tükrében. *Publicationes Universitatis Miskolcensis. Sectio Juridica et Politica* Tomus XXXV. 311–324.

¹³³ A Montreáli Egyezmény: bizonyos összehatár alatt (113 100 SDR) pusztán az okozati összefüggésen alapuló abszolút felelősséggel terhelik a légi járművek üzemeltetőit, feltéve, hogy az utas halálát vagy testi sérülését okozó baleset a légi jármű fedélzetén, vagy valamely beszállási vagy kiszállási művelet közben történt. Vö. SIPOS Attila (2016): A légifuvarozó kárfelelőssége az utasok baleseteiért. *Jogtudományi Közlöny* 3. szám. 139–151.

¹³⁴ Vö. a géntechnológiai tevékenységről szóló 1998. évi XXVII. tv. 27. §.

¹³⁵ Így például a légi járművek vonatkozásában irányadó a Varsói Egyezmény (kihirdetve az 1936. évi XXVIII. törvénnyel) és a Montreáli Egyezmény (kihirdette a 2005. évi VII. törvény). Az Európai Közösség is módosította korábbi rendeletét az Európai Parlament és Tanács 889/2002/EK rendelettel. Az atomkárokért való polgári jogi felelősség alapját képező nemzetközi egyezmények az 1960. évi Párizsi Egyezmény és az 1963. évi Bécsi Egyezmény.

¹³⁶ 1993. évi XLVIII. tv. 37. §.

¹³⁷ Vö. BDT2003.835. A bánya általában önmagában is veszélyes üzemnek minősül, és a fokozott veszélyességet nem szünteti meg pusztán az a tény, ha a bányászati tevékenységgel az adott helyszínen felhagynak. A bányászat fokozott veszélyessége a föld természetes állapotának radikális megváltoztatásából következik.

¹³⁸ Vö. CSÁK Csilla (2013): *A környezetjogi felelősség magánjogi dogmatikája*. Miskolc, Miskolci Egyetem. 17–70.

növényvédelmi tevékenységről szóló 43/2010. (IV. 23.) FVM rendelet a fokozott veszéllyel járó tevékenységből eredő károk megtérítésére rendelik a Ptk. 6:535. §-a alkalmazását. Csák Csilla is rámutat azonban arra, hogy a környezetveszélyeztető tevékenység nem minden esetben minősül fokozott veszéllyel járó tevékenységnek is – még ha jellemzően az is –, továbbá, hogy a speciális törvény által meghatározott felelős személy sem mindig az, akit a Ptk. szabályai alapján üzembentartónak kell tekinteni.¹³⁹

Így fordulhat elő az, hogy az autópálya üzemeltetése általában nem minősül veszélyes üzemnek – sem a pályatest ellenőrzése,¹⁴⁰ sem a szalagkorlátok kivitelezési módja,¹⁴¹ sőt, az autópályán a vad megjelenése sem¹⁴² –, az ezen mulasztások, hiányosságok miatt bekövetkező balesetekért az autópálya üzemeltetője az általános felelősségi szabályok szerint, de szigorú elvárhatósági mérce alkalmazásával tehető felelőssé. Ellenben ha közút üzemeltetése fokozott zajterheléssel, rezgéssel, levegőszennyezéssel jár, akkor a környezetet veszélyeztető tevékenység miatt objektív kártérítési felelősséggel tartozik az üzembentartó, és az utaló szabály folytán a veszélyes üzemi felelősség szabályai alkalmazandóvá válnak.¹⁴³ A vörösiszap-katasztrófa vonatkozásában született döntés is rámutat a párhuzamosságra, az üzembentartó felelőssége mind a speciális törvényi rendelkezés, mind a veszélyes üzemi felelősség szabályai alapján megállapítható.¹⁴⁴

Az állattartót terhelő szigorú felelősség nem új keletű a magyar magánjogban. A Magánjogi Törvényjavaslatban bevezetni kívánt tárgyi felelősség védelmére kelt Nizsalovszky: „Az objektív felelősség terjedelmének megállapítása körében éppen ezért bizonyos szerephez jut az a kérdés, hogy mennyiben van módja a károsodásnak kitett személynek arra, hogy a károsodást megelőzze. És ebből a szempontból van jelentősége annak, hogy valamely üzem, illetőleg károsító objektum mennyiben van helyhez kötve.”¹⁴⁵ Az állat elkóborolhat, elszabadulhat, jelentős személyi és dologi károkat okozhat. Ha természetét tekintve kiszámíthatatlan vagy agresszív, veszélyes állatnak minősül,¹⁴⁶ akkor az állat tartását a jogalkotó a fokozott veszéllyel járó tevékenységhez teszi hasonlatossá. Megkülönböztető tényezőként kell értékelnünk, hogy eltér egymástól az állat

¹³⁹ CSÁK Csilla (2017): A kártérítés szerepe a környezetjogi szabályozásban. *Miskolci Jogi Szemle* 12. évfolyam 2. különszám. 90–99. 97.; Vö. BDT2014.3179.

¹⁴⁰ Pályatest közötti légrés: 2006.10.; közúton hagyott forgalomelterelő beton taplfa: BH2014.107.

¹⁴¹ BH2017.17.

¹⁴² HB2010.7.

¹⁴³ Kúria Pfv.III.21.480/2016/5., BDT2002.579.

¹⁴⁴ BH2014.244.

¹⁴⁵ NIZSALOVSKY 1933, 147–148. A közlekedést el lehet kerülni, de „az állattal szemben még így sem védekezhetem, mert lehet, hogy az állat jön éh hozzám”.

¹⁴⁶ A veszélyes (vad) állat fogalmi körülhatárolására, az állat által okozott károk gyakorlatára lásd: JUHÁSZ Ágnes (2012): Az állat által okozott károk és azok megítélése a hatályos magyar polgári jogban. *Publicationes Universitatis Miskolcensis Sectio Juridica et Politica* Tomus XXX/2. 481–500.

tartója és az üzembentartó fogalmi köre, illetve e szigorú tényállás mögötti jogpolitikai indokok nem tükrözik a veszélyes üzemi felelősségnek a technikai fejlődés kihívásaira adott választát. Megjegyezni kívánjuk, hogy ellentmondást eredményezhet az ebek egyedi veszélyessé nyilvánítása is,¹⁴⁷ ugyanis alapvetően ellenkezik azzal a szemlélettel, hogy egy adott tevékenység (ami jelen esetben az állattartás) veszélyességét mindig az egyedi ügy sajátosságaitól függetlenül kell megítélni.

A veszélyes állat és a vadászható állat fogalmi köreinek különválása folytán a vadászható állat által a mező- és erdőgazdálkodáson kívül okozott károkért való felelősség már nem veszélyes üzemi felelősség. Bár a bírói gyakorlatban az ellenőrzési kör fogalma jelenleg kristályosodik ki, a módosított vadászati törvény rendelkezéseinek megfelelően, mindenképpen jelzésértékű azonban, ahogyan a jogalkotó a mentesülés szintjén is elhatárolni kívánta e felelősségi tényállást a veszélyes üzemi felelősségtől. Erre mutat rá Barta Judit is cikkében.¹⁴⁸

A veszélyes üzemi felelősség szabályai közül csak a veszélyes üzemek találkozására vonatkozó szabályok alkalmazását tartja fenn a vad védelméről, a vadgazdálkodásról, valamint a vadászatról szóló 1996. évi LV. törvény 75/A. § (2) bekezdése.

A veszélyes üzemi felelősséggel csupán a kimentési szabály azonossága vagy nagy hasonlósága okán rokonítható további szigorú kártérítési felelősséget előíró törvényi rendelkezésekkel is találkozhatunk.

Így például a 2011. évi CXII. tv., azaz az Infotörvény 23. §-a; ugyanígy a nemzeti köznevelésről szóló 2011. évi CXCV. törvény 59. § (3) bekezdése, vagy a nemzeti felsőoktatásról szóló 2011. évi CCIV. törvény 56. § (4) bekezdése. E rendelkezések szintén hatással vannak a veszélyes üzemi minőségre és annak fogalmi kereteire. A szigorú felelősség kialakítása mögött húzódozó jogpolitikai indokok azonban nem mindig a fokozott veszélyforrásra reflektálnak, és olykor indokolatlanul magas elvárásokat támaszthatnak.¹⁴⁹

¹⁴⁷ Vö. az állatok védelméről és kíméletéről szóló 1998. évi XXVIII. törvény 24/A. §. Lásd ezzel kapcsolatban: FUGLINSZKY Ádám (2015): *Kártérítési jog*. Budapest, HVG-Orac. 699–702.

¹⁴⁸ BARTA Judit (2014): A vadászható állat által okozott kárért való felelősség az új Ptk.-ban. *Gazdaság és Jog* 9. szám. 21–26.

¹⁴⁹ LÁBADY Tamás (2014a): 6:535. §-hoz fűzött magyarázat. In VÉKÁS Lajos – GÁRDOS Péter szerk.: *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz II. kötet*. Budapest, Wolters Kluwer. 2268.

III. FEJEZET: A (FOKOZOTT) VESZÉLY MEGÍTÉLÉSE A BÍRÓI GYAKORLATBAN

3.1. A generálklauzuláról és annak alkalmazásáról

A tényállás jelenleg betöltött szerepét *Lábady Tamás* szóhasználata ragadja meg a legplasztikusabban: a veszélyes üzemi felelősség a deliktuális felelősség rendszerében a „*legáltalánosabb különös*”.¹⁵⁰ A szabály generálklauzula jellege a bírói mérlegelés számára hatalmas teret enged annak eldöntésében, hogy a konkrét károkozási helyzetet e felelősségi tényállás alá sorolják-e. A generálklauzulák alkalmazásának pontosan az az előnye, hogy nem engedi a jogi normák elavulását, mert a rugalmasan és kellőképpen absztrakt módon megfogalmazott szabály a bírói jogfejlesztésnek teret adva olyan tényállásokra is alkalmazható lesz, amelyekre a jogalkotó azoknak megfogalmazásakor nem is gondolhatott. Viszonylagos stabilitással rendelkező társadalmak jogrendszerei, a magánjogi életviszonyok folyton változó valósága leképezésére, gyakran alkalmaznak generálklauzulákat az észszerűség, igazságosság és jogbiztonság alapelveinek tiszteletben tartása mellett.¹⁵¹ E tétel különösen igaz a technikai fejlődés által hozott olyan újszerű károkozási helyzetekre, amelyek a veszélyes üzemi felelősségi tényállást is minduntalan próba alá vetik.

A kazuisztikus szabályozással ellentétben a kellőképpen általános szinten megfogalmazott szabály előnye, hogy a bírói jogalkalmazás által nem hagy szabályozási hézagokat. „*A jogszabály tárgyi tartalmának általánossága sem jelent mást, mint azt, hogy a jogi norma hipotézisében, diszpozíciójában és jogkövetkezményében azoknak a helyzeteknek, eseteknek, körülményeknek, folyamatoknak és magatartásoknak, amelyek a jogi norma tárgyiasságát alkotják, lényegi közös mozzanatait, vonásait, jellegzetességeit, egyszóval általánosságát fejezik ki*” – írja *Peschka Vilmos*.¹⁵²

Nem szabad megfeledkeznünk a generálklauzula jellegű szabályok árnyoldaláról sem. A jogalkalmazó egyes magánérdekek, különösen érzékeny jogtárgyak (élet, testi épség) védelme céljá-

¹⁵⁰ LÁBADY 2014a, 2268.

¹⁵¹ BÍRÓ György – LENKOVICS Barnabás (2017): *Általános tanok*. Miskolc, Novotni Alapítvány. 54–55.

¹⁵² PESCHKA Vilmos (1976): Gazdasági-társadalmi viszonyok és jogszabály. *Gazdaság- és Jogtudomány*, MTA IX. Osztályának Közleményei 10. kötet 1–2. szám. 39–81. 61.

ból a szabály alkalmazási körét túlságosan tágira is nyithatja, netán más, konkrét tényállás rovására. A generálklauzulák, keretjogszabályok alkalmazásának további veszélye „a jog felpuhulása”.¹⁵³

Véleményünk szerint pontosan erre a problémára figyelmeztet Vékás Lajos az akadémiai székfoglaló beszédében: „A klauzula próbáját a mérlegelés korrektsége és az ítélkezési gyakorlat lehető egységessége jelenti.”¹⁵⁴

Ugyanígy Peschka is idézett művében: „Egyfelől nagyon nehéz pusztán a lényegi közös jegyek, tehát az általánosság alapján a jogi norma tartalmában átfogott egyedi jelenségek, egyedi szituációk, folyamatok, magatartások konkrét körét megvonni: másfelől könnyen – éppen a jogszabályi tartalom tárgyi általánossága folytán – a jogi norma realizálódásának menetében olyan egyedi esetek, helyzetek és cselekedetek is a szóban forgó jogszabály hatókörébe kerülnek, amelyek rendezésére pedig a jogi norma nem is irányult.”

Az alábbiakban vizsgálatunk célja az, hogy értékeljük a veszélyes üzemi felelősség bírói gyakorlatának jelenlegi tendenciáit, a bírói mérlegelés egyes szempontjait, továbbá az, hogy feltérképezzük a veszélyes üzemi felelősség fogalmi körébe vont esetcsoportok sajátosságait, és lehatároljunk ezekhez nem tartozó esetköröket.

A bírót az értékelés nehézségeiben a kontúrozott fogalmak segítik. *Fürst László szerint ugyanis a jogalkalmazás két pillére a fogalmak és az értékelés.* A fogalmak gondolati energiák fecsérletétől és a már értékelt esetek felesleges újraértékelésétől óvnak meg, míg a közvetlen értékelés az atipikus esetekben szükségszerű. A kontinentális jogokban, vallja, a fogalmi sínek kiépítettek, így a veszélyes üzem fogalma is. A konkrét értékelés alá vont esetben csak abban kell állást foglalni, hogy mennyiben vonjuk meg e szigorú felelősség határait, azaz arra kell vonatkoznia a konkrét értékelésnek, hogy *veszélyes üzemről vagy üzemveszélyességről van-e szó.*¹⁵⁵

Amíg Fürst a fogalmak kiépítésében és újrafelhasználásában hatékonyságot látott, addig nem feledkezhetünk meg egy további fontos szemponttól sem. Jelentős értelmezési kérdés esetében, vajon adott tényállás vagy abban kifejtett tevékenység alapján fennáll-e a veszélyes üzemi felelősség vagy sem, a bírói ítélet alapvetően befolyásolja a károsult kártérítési igényeit, így egy adott tevékenységek a következetes megítélése szolgálja csak a jogbiztonságot.

Napjaink jellemző gondolkodási iránya a kifejtett tevékenység fokozottan veszélyes jellegére koncentrálni, függetlenül az üzemben tartás ipari vagy magánjellegétől, illetve méreteitől.¹⁵⁶

¹⁵³ BÍRÓ–LENKOVICS 2017, 94.

¹⁵⁴ VÉKÁS Lajos (1999): A szerződési szabadság alkotmányos korlátai. *Jogtudományi Közlöny* 2. szám. 56–59. 58. (Elhangzott 1997. szeptember 24-én.)

¹⁵⁵ FÜRST László (1934): *A magánjog szerkezete*. Budapest, Grill Kiadó, 26. skk.

¹⁵⁶ Jelzi ezt a régi és az új kódex fejezetcím-változása: veszélyes üzem működéséből eredő károk helyett felelősség fokozott veszéllyel járó tevékenységért.

A gondolati ökonómia (Fürst) megtartásához a konkrét károsodási helyzetek minősítésénél a korábbi bírói döntések véleményünk szerint kétféleképpen, gyakran egymásba fűződő módon nyújtanak segítséget. Az egyik esetben az adott tevékenységhez, illetve eszközhöz (lásd lejjebb) már „címkeként” társul a fokozott veszélyesség („ez veszélyes üzem”). A második esetben a korábbi döntésben formulázott indokolást hívja fel az újabb döntés, és magyarázza vele egy újszerű tevékenység fokozottan veszélyes jellegét („ezért fokozottan veszélyes”).¹⁵⁷

3.2. A veszélyes üzemi felelősség fogalma a bírói gyakorlatban

3.2.1. Út az analógiától a generálklauzuláig

A veszélyes üzemi felelősség magyar szabályozásának fejlődése elején, egészen a Magánjogi Törvényjavaslatig, a szórványosan elhelyezkedő veszélyes üzemi törvényi oszlopszabályok közötti értelmezési hálót, és abban a fokozott veszéllyel járó egyes tevékenységeket a bírói gyakorlat analógia útján csomózta meg az élet adta tényállások szálaiból.

Érdekesen nyílt meg ekkor a veszélyes üzem fogalmi köre – mutat rá Marton –, mert a századforduló *„bírói gyakorlata egyfelől a veszélyesség fogalmát lényegesen leszállította, [...] másfelől a veszélyesség mellé mint új alapot a vállalat vagy berendezés nagy terjedelmét is felelősségalapítónak ismerte el. (Kúria 84. elvi döntése; 1917). A nagyüzemek felelőssége teherbíró képesség és a kárfelosztás elvén alapul.”*¹⁵⁸

Különösen határozott lépést jelentett annak idején a vasút üzemeltetője szigorú felelősségének analógia útján való kiterjesztése az automobilokra. Hiányzott ugyanis a vasúttal az a lényegi azonossága a gépkocsinak, hogy sínen közlekedik, illetve a tevékenység gazdasági, haszonszerzési természete is. Ellenben *„a jogi szabályozás és annak tartalma vonatkozásában lényegesnek minősülő sajátosság, hogy mindkét tevékenység fokozott veszéllyel jár, közös volt – számol be erről Peschka Vilmos –, úgyszintén a kárfelelősség más lényeges mozzanatai is. A jogalkalmazó ebben az esetben is ezekre a lényeges elemekre, különösen a két tényállásban lényeges, fokozott veszéllyel járó tevékenységre alapozta a jogi norma analóg alkalmazását.”*¹⁵⁹

Tanulságos az osztrák bírói gyakorlat, ahogyan a meglévő veszélyes üzemi felelősséget megállapító rendelkezéseknek az analógia útján való kiterjesztéséhez a következő tesztet folytatja le. Egy tevékenység akkor alapoz meg szigorú felelősséget, ha annak általános és különös jellemvonásai mások érdekeit oly módon veszélyeztetik, hogy alapvetően, lényegesen kiterjeszti a modern étellel együtt járó kockázatok szintjét: így például elemi erők szabadjára engedése, erős

¹⁵⁷ Vö. Függelék.

¹⁵⁸ MARTON 1993, 381, 302. jegyzet

¹⁵⁹ PESCHKA Vilmos (1966): Gondolatok a joghézagról és a jogi analógiáról. *Jogtudományi Közlöny* 3. szám. 129–141. 139.

gépek nagy sebességen működtetése vagy gyúlékony és más hasonló anyagok használata.¹⁶⁰ Az analógia alkalmazásának szükségessége mellett azonban komoly hangsúlyt helyez a külföldi szakirodalom és a bírói gyakorlat is annak megengedhetőségére.¹⁶¹

Mindezek alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy előnyére szolgál a magyar bírói gyakorlatnak, hogy a magyar jogalkotó a kizárólag különös törvényi szabályozás helyett az általános tényállás útját választotta. Itt kell megjegyeznünk, hogy a generálklauzula mellett ellentmondásnak tűnhet, ha a veszélyes üzemi felelősség jelenlegi bírói gyakorlatát is az analógia alkalmazásával jellemezzük, mégis úgy érzékeljük, hogy a veszélyes üzemi felelősség területén a bírói gyakorlat által alkalmazott egyik gondolati eszköz továbbra is az analogikus hozzárendelés, ahogyan az újabb esetek minősítése során a bíróságok a korábbi bírói döntésekből építkeznek.¹⁶²

3.2.2. „Üzemveszélyesség” és elhatárolási kérdések

Fürst fent idézett különbségtételéhez igazodva elsőként az üzemveszélyességre, azaz a tevékenység fokozottan veszélyes jellegéből kiinduló bírói mérlegelésre, illetve fogalomalkotásra kívánjuk a figyelmet irányítani.

A bírói értelmezés által egyfajta precedensekként kialakultak (kialakulnak) a fokozottan veszélyes tevékenységek esetei, amely listától a jogbiztonság követelménye viszonylagos stabilitást vár el. A szóban forgó tevékenység veszélyességét az eset konkrét körülményeitől elvonatkoztatva kell vizsgálni. Ha az adott tevékenységnek vagy helyzetnek az egyedi esetben fennálló konkrét veszélyessége lenne mérvadó, egyrészt elmosódna a határ a *veszéllyel fenyegető helyzet teremtése* és a veszélyes üzem között, másrészt pedig minden egyes üzemről esetről esetre kellene eldönteni, hogy veszélyes-e vagy sem. Megjelenhetnének az úgynevezett részleges veszélyes üzemek, ahol a tevékenység veszélyessége csak bizonyos helyzetekben nyerne értékelést, ami a legnagyobb jogbizonytalansághoz vezetne – figyelmeztetett ifj. Szigeti László.¹⁶³

¹⁶⁰ KOCH – KOZIOL (2002): Austria. In KOCH, B. A. – KOZIOL, H. eds.: *Unification of Tort Law: Strict Liability. Principles of European Tort Law* Vol. 6. Kluwer Law International. 19.

¹⁶¹ Az áthatolhatatlansági elmélettel (*Lückenlosigkeitsaxiom*) szemben a lényegi azonosságot kereső elméletre, illetve a német bíróság analógiaellenes érvelésére vö. KOZIOL–APATHY–KOCH 2014 372–373., a svájci bírói gyakorlattal szembeni kritikára vö. HONSELL 1997, 5–6.

¹⁶² Peschka is rámutat arra, hogy nemcsak az egyedi, hanem még a tipikus szinten megfogalmazott szabály esetében is a jellemző jogi-gondolati művelet az analogikus hozzárendelés, és nem a logikai szubszumció, mert „... a jogszabályi tartalom tipikus vonásai közül egyik vagy másik a konkrét esetből hiányzik, vagy az a jogi norma tárgyi tartalmától eltérő más tipikus vonással is rendelkezik.” Vö. PESCHKA 1976, 75.

¹⁶³ ifj. SZIGETI László (1937): A veszélyes üzem felelőssége a jogegységi tanács előtt. *Polgári Jog*. 13. évf. 3. szám 177–179.

Az első problémakörre, a veszélyes helyzetet teremtő magatartás és a veszélyes üzem elhárítására példaként szolgálhat az egri vár kazamatáiban történt baleset, ahol a várba látogató, a nyitva felejtett ajtón át, a nyilvánosság elől egyébként elzárt és kivilágítatlan lépcsőre tévedt és azon lezuhant.¹⁶⁴

Tanulságos a felfújható ugrálóvár esete is, amikor a hirtelen feltámadt forgószél, a légvár könnyű súlya és hanyag rögzítése együttesen a benne ugráló gyermekek súlyos sérüléseit eredményezték. A Fővárosi Ítéltábla azonban nem osztotta az elsőfokú bíróság álláspontját, amely szerint fokozottan veszélyes tevékenységről van szó. Álláspontja szerint az extrém széljárás miatti jelentős károsodás normál körülmények között, átlagos időjárási viszonyok mellett nem következett volna be. Az ugrálóvár üzemeltetése tehát általában nem jár fokozott veszéllyel, nem minősül veszélyes üzemnek.¹⁶⁵

Ezekben az esetekben a potenciális veszélyhelyzet megszüntetése végetti megelőző intézkedések nem történtek meg, a mulasztás mozzanatában hasonlít tehát a veszélyes üzemre, viszont e tényállásokban észlelt fokozott veszélyesség nem egy folyamatosan végzett tevékenységből eredő szokásos és nem társadalmilag elfogadott kockázatot jelent, továbbá nem beszélhetünk a káresetet megelőző rendes, szabályszerű működésről sem.

Az előzőekből egyenesen következik az a tény, hogy a korábbi bírói döntésben megjelent minősítés a konkrét tényállástól elszakítva hordozza az adott tevékenységről vagy dologról azt az információt, hogy veszélyes, sőt fokozottan veszélyes (címkézés: „ez veszélyes üzem”). Mint látjuk, gyakran már nem is maga a tevékenység, hanem a tevékenység eszköze lép előtérbe.¹⁶⁶ Itt kell megjegyeznünk, hogy a nemzetközi szakirodalomban ezért érvelnek amellett, hogy jobban szolgálná a jogbiztonság követelményét, és az egyes ügyekben kiszámíthatóbb bírói döntéseket eredményezne, ha nem az egyes tevékenységekhez, hanem meghatározott dolgokhoz vagy eszközökhöz közvetlenül kapcsolná a jogalkotó az objektív felelősséget.¹⁶⁷

A fogalomalkotás a „negatív tartományban” is megvalósul. Van arra is példa, amikor a veszélyes üzemi minősítésből kizárt esetek jelentenek „precedenst”: a bírói gyakorlatban elterjedt tétel, hogy a háztartási gépek és vegyszerek nem veszélyes üzemek, továbbá az egészségügyi,

¹⁶⁴ Pf.II.20.654/2013/5. szám. Egy másik ügyben a károsult eleve nem is alapozta a veszélyes üzemi felelősségre kártérítési igényét, mert egy szabadon hagyott pincelejáratba háttal bezuhant. Vö. Kúria Pfv. IV.21.611/2011/5.

¹⁶⁵ Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.21.254/2009/6.

¹⁶⁶ E viszonylatban a gépjárművet mint veszélyes üzemet és az üzemben tartásnak a kérdését itt most nem említjük, mert a fogalomalkotás mögött értékelt szempontok sokkal inkább mutatják fel a felelősségbiztosításnak a kártérítési jogra gyakorolt hatását, ezért azzal ott kívánunk foglalkozni.

¹⁶⁷ BÜYÜKSAGIS–VAN BOOM 2013, 610–640.

diagnosztikai eljárás során alkalmazott gépek által okozott károkért való felelősség sem veszélyes üzemi felelősség.¹⁶⁸

A jelenlegi magyar gyakorlatban azonban a veszélyesség megkívánt szintje jellemzően alacsony, ezért előállhatnak olyan esetek, ahol nem lehet éles határvonalat húzni a veszélyes üzem és a nem veszélyes üzem közé. Erre példaként hozhatjuk a segédmotoros kerékpár működtetését, amely egyes döntésekben nem veszélyes üzem, míg másokban igen.¹⁶⁹ Véleményünk szerint olyan nüansznyi különbségeken is múlik a minősítés, mint hogy villanymotor vagy robbanó motor hajtással rendelkezik-e a jármű.¹⁷⁰

Érdekes a hibás kupakú bolti hipó esete, amelynek nemcsak tárolását, de árusítását is a bíróság fokozottan veszélyes tevékenységnek tekintette, és felelőssé tette a veszélyes anyag hibás csomagolásából, továbbá annak bolti elhelyezéséből fakadó fokozott potenciális veszélyhelyzetből eredő károkért az azt árusító személyt is.¹⁷¹

3.2.3. Üzemterjedelem

Vannak esetek, amikor a szigorú felelősség elsősorban nem a fokozottan veszélyes tevékenységhez, hanem az üzemterjedelemhez, azaz a veszélyes üzemhez mint kiterjedt termelési üzemhez (vállalkozáshoz) kapcsolódik, részben eltávolodva attól a kérdéstől, hogy fennáll-e az okozati összefüggés a fokozottan veszélyes tevékenység és a baleset között. Ezeket nevezhetjük más néven állandósult veszélyes üzemeknek is. Általában ezekben az esetekben a veszélyes üzem fogalmi határainak kiterjesztése a károsult érdek védelmével indokolható, mert jellemzően a károsodás már nincs okozati összefüggésben a tevékenység veszélyességével. Fürst ehhez kapcsolódóan jegyzi meg: a bíróság a felelősséget ekkor az *üzemterjedelem alapján* állapítja meg, így

¹⁶⁸ Ellenpéldákat korábban említettünk.

¹⁶⁹ Vö. GELLÉRT György szerk. (2014):: *A Polgári Törvénykönyv magyarázata* I. kötet. Budapest, KJK Kerszöv. 1245.

¹⁷⁰ A gépjármű KRESZ által meghatározott fogalmán (olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt) kívül reked a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos. E döntés kizárta a segédmotoros kerékpár üzemeltetését a veszélyes üzem fogalmi köréből, azt a kerékpárhoz hasonlítva, hivatkozott arra a döntésre, amely a kerékpár esetében nem állapította meg a tevékenység fokozottan veszélyes jellegét (Nyíregyházi Törvényszék 4.Pf.20.741/2016/4.). Ebben az esetben tehát a közvetlen értékelés a káreseményt veszélyes üzemi fogalommal szemben atipikusnak tekintette, és kirekesztette abból. Ehhez képest azonban egy viszonylag friss kúriai határozat veszélyes üzemnek minősítette a gyermekquadot, sőt ezzel összefüggésben hivatkozott arra is, hogy a segédmotoros kerékpár is veszélyes üzem (BH2017. 406.).

¹⁷¹ BH1993.678.

ez nem más, mint „a méltányos kártérítés egyik általánosított esete”.¹⁷² Ezt a jelenséget tapasztalhatjuk olykor még a mai bírói gyakorlatban is, bár visszaszoruló arányban, az ipari nagyüzemek, úgymint villamos üzemek,¹⁷³ továbbá a régi Ptk. szerinti gyakorlatban a tömegközlekedési vállalatok eszközei és környezetük¹⁷⁴ esetében.

Egyébiránt fenntartván annak hagyományos alapjait,¹⁷⁵ a vállalkozás felelőssége (*enterprise liability*) önálló alakzatban való szabályozása mellett döntöttek a PETL alkotói is (Európai Kártérítési Jogi Alapelvek 4:202. szakasz,¹⁷⁶ lásd a negyedik fejezetet). Keating úgy határozza meg a vállalkozás felelőssége lényegét, hogy aki hasznot húz valamely veszélyhelyzet teremtéséből, az a balesetektől származó költségeket is viselni tartozik; ez nem más, mint a haszonszerzés ára.¹⁷⁷ A vállalkozási tevékenységben, üzemből fellépő hiba (*defect*) károsító hatása gyakran fokozott veszéllyel járó tevékenységgel kapcsolódik össze.¹⁷⁸

A vállalkozás felelőssége, azaz az üzemterjedelem alapján értékelt veszélyes üzemi felelősség kisegíti a bírót azokban az esetekben is, amikor nehezen magyarázható, hogy az adott tevékenységhez hogyan kapcsolódhat fokozott veszélyesség, tapasztalva a konkrét eset körülményeit is. Itt példaként hozhatjuk a vízvezetékrendszer üzemeltetését. Régi hagyományok alapján a Kúria egy frissebb ügyben a főnyomócső működtetését veszélyes üzemnek tekintette.¹⁷⁹ Vajon minden későbbi esetben a főnyomócső törése miatti károkért az üzemeltető a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint fog felelni? Arra kívánunk rávilágítani, hogy sok esetben szinte lehetetlen az üzemveszélyességet az üzemterjedelemtől elhatárolni.

¹⁷² FÜRST 1934, 34. 8. lj.

¹⁷³ Villanyoszlopról leesés miatt bekövetkező kár: BDT2007.1645.

¹⁷⁴ Autóbuszmegálló síkossága miatt bekövetkező baleset: BDT2010.2357.

¹⁷⁵ Vö. EHRENZWEIG 1966, 1445–1456.

¹⁷⁶ Art. 4:202. *Enterprise Liability*.

¹⁷⁷ KEATING, Gregory C. (2001): The Theory of Enterprise Liability and Common Law Strict Liability. *Vanderbilt Law Review* Vol 54. 3. 1285–1335. 1287.

¹⁷⁸ WIDMER, P. (s. d.): *La responsabilité pour choses et activités dangereuse dans les Projets européens.* 5.

¹⁷⁹ Kúria Pfv.III.20.058/2012/4.

3.2.4. A fokozottan veszélyes tevékenység definiálása, definiálhatósága

Nem elhanyagolható tehát a korábbi döntések gyakorlatalakító hatása, nemcsak a veszélyes üzemi felelősség vonatkozásában, hanem általában is. A Zódi Zsolt által ismertetett kutatás¹⁸⁰ kimutatta, hogy amíg 2007-ben az ítéletek harminc százalékában találhattunk korábbi jogesetekre történő hivatkozást, addig ez az arány 2012-re negyven százalékra nőtt. A veszélyes üzemi felelősséget érintő ítéletek száma is ekkorra emelkedett meg jelentősen.¹⁸¹ Zódi felhívja a figyelmet arra, hogy nemcsak a veszélyes üzemi fogalmak, hanem maga a *veszélyes üzemről alkotott bírói definíció* is hogyan változott, fejlődött a korábbi ítéletekre hivatkozó újabb és újabb döntésekben. A közvetlen fogalomalkotás („ez veszélyes üzem”) helyett tehát a kontinentális értelemben vett precedensértékű újabb döntések („ezért veszélyes üzem”) konkrét értékelési szempontokat nyújtanak. „Az, hogy a veszélyes üzem lényege a csekély hiba folytán előálló aránytalanul súlyos következmény, valamikor, valahogyan bekerült a joggyakorlatba, és teljesen egyértelmű, hogy ezt a szabályt a bírói gyakorlat alakította ki.”¹⁸²

Miért is hasonlít a magyar bírói értékelés az angolszász precedenskövetés elvéhez? A kérdésre a választ Újlaki Lászlónál lelhetjük fel. Amíg a *common law*-ban ez az általános szabály – jegyzi meg –, addig a kontinentális jogokban erre akkor van szükség, ha egyébként szabályozási hézag kiküszöbölése, netán méltányosság alkalmazása vagy értelmezés útján elért eredmény erősítése kívánja meg. Ezek közül a motívumok közül a veszélyes üzemi felelősséget érintő ügyekben a bírói gondolkodást véleményünk szerint a legutolsó hajtja.¹⁸³

A BDT2010.2358. számú határozatban is megszövegezett érvelés azóta is számos döntésben köszön vissza: „A fokozott veszéllyel járó tevékenység megítélésénél a működtetés során alkalmazott eszköz jellemző vonásait kell vizsgálni, és a tevékenységgel elindítható lehetséges okfolyamat következményeit is figyelembe kell venni. Egyedileg kell mérlegelni azt a körülményt, hogy a rendeltetésszerű használat során fellépő csekély rendellenesség okozhat-e aránytalanul széles körben vagy aránytalanul súlyos mértékben károkat.”

¹⁸⁰ ZÓDI Zsolt (2014): Precedenskövetés és jogszabály-értelmezés. *Állam- és Jogtudomány* 3. szám. 60–85.

¹⁸¹ A Bírói Határozatok Gyűjteményéből történt szűrés (Ptk. 345. §-ra utaló egyedi anonimizált bírói határozatok száma) szerint a 2006-ban született 15 határozathoz képest az elkövetkező évek rohamos emelkedést mutatnak, amely 2010-ben 185 határozatot jelent. Ezt követően a döntések folyamatos csökkenését tapasztalhatjuk. Forrás: <https://birosag.hu/ugyfelkapcsolati-portal/birosagi-hatarozatok-gyujtemenye> (A letöltés dátuma: 2018. 07. 11.)

¹⁸² ZÓDI 2014, 77. Megjegyezni kívánjuk, hogy ez a definíció (csekély hiba – súlyos következmény) Eörsi általunk már korábban idézett monográfiájából is kitűnik. EÖRSI 1960, 380. skk.

¹⁸³ ÚJLAKI László (2001): *A joglátszat és megjelenési formái a magyar civilisztikában*. Monográfia. Budapest, Magyar Jogászegyleti Értekezések sorozat. 58.

Ez a definíció segítségül szolgált például a nyári bobbálya,¹⁸⁴ a mászófal,¹⁸⁵ az óriáscsúszda¹⁸⁶ vagy a vörösiszap tárolása¹⁸⁷ fokozottan veszélyes jellege megítélésében, míg negatív irányból kizárta az ugrálóvárat,¹⁸⁸ a technológiai célú víz kitermelésére szolgáló kút üzemeltetését,¹⁸⁹ a növényvédő szer forgalmazását¹⁹⁰ vagy az egri kazamaták veszélyes lépcsősorát.¹⁹¹

E definíció a bírói gyakorlat által könnyen hasznosítható, a döntés indokolásának szilárd támaszt nyújt, egy vonatkozásban azonban óvatosan kezelendő. Ahogyan korábban rámutattunk, a veszély valamilyen jövőbeli hátrányos esemény bekövetkezésének elvárhatósága iránt alkotott vélemény. Az egyedi mérlegelés tehát nem annak konkrét értékelését jelentse, hogy adott esetben milyen hatalmas károk keletkeztek.

Áttérve a szakirodalmi álláspontokra, Eörsi meghatározása szerint a fokozottan veszélyes jelleg két ellentétes jellegzetességből ered. Egyrészt van olyan tevékenység, amely azért fokozottan veszélyes, mert a körülményekhez képest túlságosan kezdetleges módon folytatják (kútásás, pinceásás, favágás kézi erővel), másrészt van olyan tevékenység, amelyben a veszélyesség a koncentrált energiafelhasználásában van.¹⁹²

Koziol véleménye szerint a veszélyesség megítéléséhez három feltétel, körülmény vizsgálata szükséges: 1) a kár bekövetkezésének valószínűsége, 2) a kár kiterjedt volta és 3) a kockázat, veszélyforrás kontrollálhatósága.¹⁹³ E tényezőket egymásra tekintettel kell értékelni, és különböző súllyal esnek latba az egyes károkozási helyzetekben.

Közt is egyetértett abban, hogy a veszélyes és veszélytelen tevékenységek közötti határvonal bizonytalan és folyamatosan változó. Szintén három tényező értékelését javasolja, ezek: a veszély intenzitása, az, hogy a veszély aránylag gyakran és hogy különösen súlyos sérülésekhez vezethet.¹⁹⁴

Eörsi szerint a veszélyesség azt jelenti, hogy a) a legkisebb vétkesség is igen súlyos következményeket vonhat maga után, mert a veszélyt magában rejtő momentum a legkisebb gondatlanság káros következményeit is megsokszorozza (veszélyesség a vétkesség körében); b) vétkességre

¹⁸⁴ Kúria Pfv. 21.259/2016/9.

¹⁸⁵ BDT2010.2358.

¹⁸⁶ Szekszárdi Törvényszék Pf. 20.006/2016/4., majd Kúria Pfv. 21.208/2016/5.

¹⁸⁷ Kúria Pfv.III.21.578/2014/4.

¹⁸⁸ Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.21.254/2009/6

¹⁸⁹ Veszprém Megyei Bíróság P. 21.394/2010/40.

¹⁹⁰ Fővárosi Ítéltábla Pf. 21.243/2012/5.

¹⁹¹ Debreceni Ítéltábla Pf. 20.654/2013/5.

¹⁹² EÖRSI 1960, 380.

¹⁹³ KOZIOL, Helmut (2012): *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*. Wien, Jan Sramek Verlag. 235.

¹⁹⁴ KÖTZ 1970, 29.

tekintet nélkül is könnyen bekövetkezhet károsodás, ha a védekezés nem eléggé intenzív, habár vétkes mulasztásról nem lehet szó (veszélyesség a vétkességtől függetlenül). Hozzáteszi, hogy a fokozott felelősségnek valójában az utóbbi a területe.¹⁹⁵

Eörsi ugyanezt a problémát érzékelt: veszélyes üzem fokozott felelőssége egyre kevésbé veszélyes tevékenységért való vétkességtől független felelősséget jelent egy olyan polgári jogi felelősségi rendszerben, amely a vétkességi elv alapján áll, és amelyben ez az egyre jobban eltűnő veszélyesség egy egyre növekvő kivételes felelősségi alakzat jogpolitikai forrása.¹⁹⁶

Véleményünk szerint Eörsinek abban igaza van, hogy a károsodás valószínűsége csökken egyes tevékenységek tekintetében, azonban napjaink kártérítési jogára már nem igaz az az állítása, hogy ez a tény egy alapvetően vétkességi – azaz értelmezésünk szerint szubjektív elemekkel átszőtt, de felróhatóságon alapuló – felelősségi rendszerben biztosítja a szigorú felelősség terjedését. A felelősségi rendszer dichotóm (vétkes-vétlen felelősség) megközelítése lassan a múlté, és azon elméletek súlya is csökken, amelyekkel a veszélyes üzemi felelősség tényállása kivételességét magyarázták. A kártérítési felelősség megváltozott ökoszisztémájában a veszélyes üzemi felelősség tényállásának specialitása már nehezen indokolható.

A fokozottan veszélyes tevékenységek fent említett magyar bírói értelmezése segítheti a bírói értékelését, de nem oldja meg a minősítés nehézségeit, és ez a definíció nehezen képes megakadályozni azt is, hogy a *fokozott veszélyesség* minősége mindinkább kimerüljön a *veszélyesség* minőségében. A bírói mérlegelés szabadsága folytán tehát a generálklauzula alkalmazása felpuhulhat, a minősítés kritériumai időben megváltoznak, amely azzal a veszéllyel járhat, hogy e szigorú tényállásba foglalt fokozott veszélyesség kritériuma degradálódhat a mindennapi élettel együtt járó szokásos kockázatok szintjére.¹⁹⁷ Ez oda vezethet, hogy e speciális felelősségi tényállás lényegét adó ismérv tűnik el, ezért megváltozhat, kiüresedhet a kártérítési jogban eddig betöltött szerepe.

Megfontolandó ezért Kötz alábbi javaslata, amely korlátozottan, de a magyar szabályozási megoldás mellett is alkalmazható lehet: a fokozott veszély megítélésékor véleménye szerint a jogalkotói értékelésből induljanak ki. A bíró a minősítés során úgy viszonyítson, hogy azokat a tevékenységeket tekintse fokozottan veszélyesnek, amelyek ugyanolyan vagy nagyobb károsodási kockázattal járnak, mint a jogalkotó által annak tekintett esetek, így például a vasút vagy a légi járművek üzemeltetése. De figyelemmel kell lenni arra is, hogy a technikai fejlődés folytán nemcsak egy adott tevékenység veszélyességének szintje, hanem annak a mindennapokban akceptálható mértéke is folyamatosan változik.¹⁹⁸

¹⁹⁵ EÖRSI 1960, 378. Nézőpontunk szerint itt a vétkesség szubjektív értelmére vonatkoztatja állítását, miszerint a csekély fokú gondatlanság, hanyagság is jelentős kárt eredményezhet.

¹⁹⁶ EÖRSI 1960, 372.

¹⁹⁷ KÖTZ 1970, 29.

¹⁹⁸ KÖTZ 1970, 169–170.

3.2.5. Fokozott veszélyforrás a hatósági előírások, szabályozók tükrében a mutatványos berendezések példáján keresztül

A veszélyes üzemmé minősítés során a bíró által értékelt tényezők közül egy speciális szempontot kívánunk még az alábbiakban röviden érzékeltetni. Feltett kutatási kérdésünk az volt,¹⁹⁹ vajon a hatósági előírások, egy tevékenység veszélyességéről alkotott közjogi szabályokban foglalt vélemény mennyiben irányadó a polgári bíróság előtt? A vizsgálatunkat egy speciális területre, a mutatványos berendezésekre²⁰⁰ és azok üzemeltetésére fókuszáltuk.

Az üzembentartó elsődleges célja a kötelező rendszabályok, a hatósági előírások, szabványok betartása, tehát a létesítéssel és az üzemeltetéssel kapcsolatos műszaki és hatósági elvárásoknak való megfelelés.²⁰¹

E berendezéseket a jogszabály melléklete I.–II.–III. veszélyességi osztályba sorolja, oly módon, hogy a meghatározott eszközök mellett leírják azokat az alapvető fizikai tulajdonságokat, működési jellemzőket, amelyek az adott osztályban felsorolt vagy még fel nem sorolt eszközökre igazak.

A vízi csúszda a rendelet szerint a II. veszélyességi osztályba tartozik. Van olyan bírói döntés, amely többek között az üzemeltetési előírások szigorúságával is igazolta a vízi csúszda veszélyes üzemmé minősítését,²⁰² más ügyben viszont a bíróság elzárkózott attól, hogy a veszélyességi kategóriákra támaszkodjon,²⁰³ miközben alapvetően megváltoztatta azt a korábbi gyakorlatot,²⁰⁴ amely a vízi csúszdát nem tekintette veszélyes üzemnek („ez veszélyes üzem” címke keletkezése).

Az utolsó példában a hajóhinta analógiájára az ugrálóvár üzemeltetését is veszélyes üzemként jelölte meg a felperes, az annak során bekövetkezett súlyos balesetre tekintettel. A bíróság indokolásában többek között kitért arra, hogy nem megfelelő az analógia alkalmazása, mert a hajóhinta a II. veszélyességi osztályba, míg az ugrálóvár az I. veszélyességi kategóriába tartozik. Ahogyan fentebb ezt jeleztük, e formális érvelésen túl a bíróság arra helyezte a hangsúlyt, hogy e

¹⁹⁹ PUSZTAHELYI Réka: Hatósági előírások betartása és az üzembentartó mentesülése a kártérítési felelősség alól – a bírói gyakorlat tükrében. Kézirat. 2017. 09. 01. (Megjelenés alatt: *Pro Publico Bono.*)

²⁰⁰ Lásd a mutatványos berendezések biztonságosságáról szóló 7/2007 (I.22.) GKM rendeletet.

²⁰¹ Ha az üzembentartó biztosan számíthat arra, hogy az általa végzett tevékenységért szigorú felelősségi tényállás alapján fog felelni, tehát a kárt – akár a károsult közrehatása esetén is – teljes mértékben vagy jelentős részben neki kell megtérítenie/viselni, akkor ugyanazt az elővigyázatossági lépést, és emiatt ugyanazt a többletköltséget, inkább felvállalja – mutat rá Szalai Ákos is. SZALAI Ákos (2015): Veszélyes üzemi felelősség – joggazdaságtani hatások. *Állam- és Tudomány.* 4. szám. 45–69. 56.

²⁰² Debreceni Törvényszék 5.P.20.738/2012/49. szám.

²⁰³ Kúria Pfv.III.21.196/2014/5.szám.

²⁰⁴ BDT2008.1866.

berendezések szokásos használata során fellépő rendellenességek aránytalanul súlyos károsodáshoz egyébként sem vezethetnek.²⁰⁵

Következtetésünk az, hogy a polgári kártérítési ügyekben a felek vagy a bíróság, még ha fel is hívják a közigazgatási jogi minősítést érvelésük alátámasztására, de az pusztán az egyik szempont azon sok más között, amit a bíróság egy tevékenység fokozottan veszélyes jellege megállapításakor figyelembe vesz.

3.3. A veszélyes üzemi felelősség és egyéb szigorú felelősségi tényállások elhatárolása a bírói gyakorlatban

A veszélyes üzemmé minősítésre ható tényezők köréből utolsóként kívánjuk kiemelni a veszélyes üzemi felelősségnek más szigorú felelősségi tényállásoktól való elhatárolási kérdéseit.

Elsőként tekintsünk az egészségügyi, diagnosztikai vagy gyógyászati célokat szolgáló berendezések meghibásodásából eredő károkért való felelősség kérdésére. Itt kell megjegyeznünk, hogy ez a terület úgy tűnik, kivételt jelent az úgynevezett *non-cumul* szabály alól. Az Eütv.-nek a Ptk. hatálybalépésével egyidejű módosítása²⁰⁶ folytán a felmerülő kártérítési igényekre a deliktualis kártérítési szabályokat kell alkalmazni, így a veszélyes üzemi felelősségi szabályok is érvényesülhetnek a szerződéses jogviszony ellenére. Az általunk az alábbiakban áttekintett bírói gyakorlat tehát az új Ptk. hatálybalépését követően is irányadó.²⁰⁷ Az egészségügyi törvény hatálya alá tartozik tehát az egészségügyi ellátás során, az egészségügyi szolgáltatók által okozott kár, amelyre az általános kárfelelősségi alakzat alkalmazandó. Kivételként jelentkezik viszont, ha az elszennvedett egészségkárosodás oka a beavatkozáshoz használt orvosi berendezés műszaki meghibásodása, hiányossága. A fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatásával okozott károkra irányadó felelősségi szabály²⁰⁸ alapján felel a kórház, ha orvosai a beteg műtétje előtt alkoholos vegyszerrel végzik a fertőtlenítést, egyben elektromos kést használnak, amely által kibocsátott szikra lánggra lobbantja a fertőtlenítő vegyszert, és a beteg súlyos égési sérüléseket szenved.²⁰⁹ A hibásan működő vesekőzúzó gép esetében is erre a következtetésre jutott a bíróság.²¹⁰

²⁰⁵ Fővárosi Ítéletábrla 6.Pf.21.254/2009/6.

²⁰⁶ Vö. az egészségügyről szóló 1997. évi CLIV. tv. 244. § (2) bekezdése.

²⁰⁷ VÉKÁS Lajos (2016): *Szerződési jog. Általános rész.* Budapest, ELTE, 257.

²⁰⁸ HAVASI Péter (2013): 6:535. §-hoz fűzött magyarázat. In WELLMANN György szerk.: *Az új Ptk. magyarázata VI./VI.* Budapest, HVG-ORAC, 465.; TÖRŐ Károly (1965): *Az orvosi polgári jogi viszony.* Budapest, KJK, 321.; Fuglinszky Ádám azon a véleményen van, hogy a termékfelelősség szabályait kell alkalmazni. Vö. FUGLINSZKY 2015, 356.

²⁰⁹ BH2005.251.

²¹⁰ BDT2016.3459.

Ritka esetben az épületkárokért és a fokozott veszélyért való felelősségi alap is konkurálhat egymással. Konkrét bírói döntés szerint, ha a fokozott veszélyforrás egy, az épület részét képező tartozék (kazán), akkor veszélyes üzem működéséből eredő kárról és nem az épület hiányosságaiából eredő kárról beszélünk, így az épület tulajdonosát az épületkárokért való felelősség szabályai szerint kártérítési felelősség nem terheli.²¹¹ Az eset különlegessége az, hogy a (vélt) rendkívüli helyzet megszüntetése érdekében a károsult maga okozta kárát, és a megbízás nélküli ügyvitel szabályai alapján érvényesített kártérítési igényt.²¹²

A vörösiszap-katasztrófa perei közül egy döntés még figyelmet érdemel, amely e két tényállás közötti viszonyra tartalmaz okfejtést. A rendelkező része a döntésnek afelől közelít, hogy az épület hiányossága olyan belső ok, amely a veszélyes üzemi felelősség alól a mentesülést kizárja, és ezért döntő jelentőségű az épület hiányosságai miatt másra háramló kár és a veszélyes üzemi felelősség elhatárolása szempontjából.

Véleményünk szerint ebben a gondolatvezetésben bújjik meg az a dogmatikai szempontból nem kifejezetten helyes, mégis praktikus indok, amely a veszélyes üzem működése és a kár közötti laza okozati összefüggés és a szigorú mentesülési szabály folytán más speciális és szigorú felelősségi tényállásokkal szemben gyakorlatilag a veszélyes üzemi felelősség prioritását és térnyerését szintén biztosíthatja.²¹³

Korábbi írásunkban tett megállapításunk az, hogy a veszélyes üzemi felelősségi tényállás generálklauszula jellege más szigorú felelősségi tényállásokhoz képest is határesetekben a veszélyes üzemi felelősség „javára” billenti a minősítés mérlegét.²¹⁴ A tényállás lényegi magját jelentő fokozott veszélyesség oly tág értelmezésre ad lehetőséget, hogy minden esetben, ahol a károsodási kockázat magas foka megjelenik, annak alkalmazása felmerülhet. Ezt nevezhetjük úgy is, hogy a veszélyes üzemi felelősség tényállásának nagy a gravitációs ereje. E jelenség mögötti valódi mozgatórugó viszont sokkal inkább Marton gondolatait követve tárható fel. Ahogyan a veszélyes üzemi felelősség fejlődésének magyar történetében áttekintettük, a Magánjogi Törvényjavaslat a méltányosság alapgondolatát kiteljesítve a vétkes kárfelelősség általános tényállását kívánta bevezetni. Az 1959-es Ptk. erről az útról letérve, de a veszélyes üzemi felelősség generálklauszujában részben megőrizve mentette át ezt az Eörsi bevallása szerint is vétkes felelősségi elemekkel átszőtt szigorú felelősségi tényállást.²¹⁵ Marton *A polgári jogi*

²¹¹ BDT2007.1644.

²¹² Legfelsőbb Bíróság Pfv.III.21.508/2009/6.

²¹³ BDT2013.2914.

²¹⁴ PUSZTAHELYI Réka (2018): *Veszélyes üzemi felelősség: az objektív kártérítési felelősség térnyerése. Gazdaság és Jog* 26. évf. 9. szám 3-8.

²¹⁵ Nem értünk egyet tehát Sólyom Lászlóval abban a kérdésben, hogy a szovjet Ptk. vétkes kárfelelősségi tényállása és az ott szabályozott veszélyes üzemi generálklauszula megléte mint követendő minta ihlette volna a magyar Ptk. normaszövegét. Vö. SÓLYOM 1977, 183.

felelősség című monográfiájában is kimutatta, hogy a veszélyeztetés elve nem magyarázza meg valójában a veszélyes üzemi felelősséget, és végképp nem képes átfogni a vétlen felelősség esetköreit.²¹⁶ Ezekből véleményünk szerint az következik, hogy általános vétlen felelősségi tényállás híján a veszélyes üzemi felelősség az, amelyik generálklauzula jellegéből adódóan, a fokozott veszély meghatározhatatlansága folytán, továbbá a bírói jogértelmezés szabadsága által ilyen szerep betöltésére törekszik.

²¹⁶ MARTON 1993, 84.

IV. FEJEZET: A VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG TÉNYÁLLÁSA A MAGYAR KÁRTÉRÍTÉSI JOG RENDSZERÉBEN

A veszélyes üzemi felelősség, ahogyan már korábban érintettük, a szerződésen kívüli kártérítési felelősség általános alakzatán túli elsőként szabályozott különös felelősségi tényállás. Amíg az I. fejezetben azt tekintettük át, hogy – különösen a kialakulásának időszakában – milyen elméletekkel igyekeztek megindokolni a vétkességen alapuló felelősségtől alapvetően különböző mechanizmusát, addig az alábbiakban a szigorú felelősségi tényállásnak az általános tényállástól alapvetően eltérő jegyeire kívánunk koncentrálni.

A deliktuális felelősség általános feltételeiként a kár bekövetkezését, a károkozó magatartás jogellenességét és felróhatóságát, valamint a magatartás és a kár közötti releváns okozati összefüggést támasztjuk, amely kiegészül azon feltétellel, hogy a károkozó magatartása felróható volt. A veszélyes üzemi felelősség a kártérítési felelősség valamennyi feltétele vonatkozásában egyedi jellemzőket mutat fel.

A felelősségi alakzat szigorúságából eredően három év alatt évülnek el az erre alapított kártérítési igények.²¹⁷

4.1. A fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatása mint megengedett cselekmény

Ha bárki másokra nézve veszéllyel fenyegető helyzetet teremt, akkor a felelősségi szabályok általában nem mozgósíthatók, mert a kártérítési felelősség eredményfelelősség. A kártérítési igény érvényesítésének a feltétele a kár bekövetkezése.

Tekintsünk most a polgári jogi felelősség eredmény-felelősség jellege alóli kivételes szabályra. A hatályos Ptk. 6:523. §-a szerint a károsodás veszélye esetén a veszélyeztetett kérheti a bíróságtól, hogy azt, aki a veszélyt előidézte, az eset körülményeihez képest tiltsa el a veszélyeztető magatartástól, kötelezze a kár megelőzéséhez szükséges intézkedések megtételére, illetve kötelezze megfelelő biztosíték adására. Reagál tehát a jog a veszélyeztető magatartásra is, még a károsodást megelőzően a magatartást jogellenessé minősíti. Azt tapasztaljuk viszont, hogy a veszélyes üzemi felelősség körébe

²¹⁷ E rövid határidő nem alkotmányellenes, vö. 921/B/1992. AB határozat. A bírói gyakorlat a hároméves elévülési idő leteltét követően sem zárja ki, hogy a kárigény az általános alakzat alapján elbírálható legyen. BH1996.256.

tartozó fokozottan veszélyes tevékenységek esetében jellemző sajátosság, hogy maga a tevékenység folytatása nem minősül jogellenesnek,²¹⁸ sőt általában jellemző, hogy folytatása egyenesen jogszerű.²¹⁹

Balás P Elemér ezt így fogalmazza meg: „A veszély felidézése általában nincs megtiltva, hanem a jogilag irreleváns, sőt talán megengedett veszélyeztetés eseteiben csak az a szabály, hogy a cselekvést úgy kell berendezni, hogy a veszélyeztetés ne fajuljon jogsértéssé.”²²⁰

Eörsi Gyula elméletében e gondolat úgy tükröződik vissza, hogy a veszélyes üzemi felelősség lényege a visszaszorított veszély. A technikai fejlődés folytán jelentkező újfajta fokozott veszéllyel járó tevékenységek folytatása azért jogszerű, mert maga a technikai előrehaladás, párosulva az üzemeltető felelős irányításával, ezt a fokozott veszélyt visszaszorítani képes. A fokozott veszély kiküszöbölésének fokozott lehetősége a veszélyes üzemi felelősség elvi alapja. A közvetlen károkozó magatartást tehát Eörsi nem a tevékenység folytatásában, hanem – mivel sikertelen volt a veszélyhelyzet visszaszorítása és kárt okozott – a lehetséges és szükséges védőintézkedések elmulasztásában jelöli meg, nézete szerint ebben áll a magatartás jogellenessége.²²¹

Megállapíthatjuk tehát, hogy a kártérítési felelősség feltételét jelentő jogellenes magatartást, amely a károkozás általános tilalmában kifejezett (Ptk. 6:518. §) jogi parancsot sérti, e kárhoz vezető mulasztással azonosíthatjuk.

4.2. Veszélyes üzem működéséből eredő kár: okozati összefüggés vizsgálata

Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. A szigorú felelősség tehát a fokozottan veszélyes tevékenységgel, tehát nem pusztán az üzem működése körében, hanem az üzem veszélyes működésével okozati összefüggésben keletkezett kárra vonatkozik.

Nem állapítható meg e szigorú felelősség, ha a kár a veszélyes üzem működéséhez térbelileg kapcsolódik ugyan, de nem abból származik, ahogyan az autóbuszban elhelyezett pokolgép ügyében erre a bíróság is rávilágított.²²²

²¹⁸ Illusztrálja ezt a mászófal-jog esetet (BDT2010.2358.), amelyben a bíróság elutasította a felperes arra vonatkozó kereseti kérelmét, hogy az 1959-es Ptk. 341. §-a alapján tiltsa el az üzemeltetőt a tevékenység folytatásától.

²¹⁹ Erre mutat rá Szladits Károly: „aki veszélyes foglalkozást űz, vagy ilyen üzemmódot alkalmaz, ezt általában joggal teheti, de csak a saját kockázatára.” Vö. SZLADITS 1937, 303. Vö. DEZSŐ Gyula (1936): Kártérítési felelősségek találkozása. In ANGYAL Pál et al.: *Emlékkönyv Meszlény Artur születésének 60. évfordulójára*. Budapest, Politzer Kiadó. 98–119. 102.

²²⁰ BALÁS 1934, 73.

²²¹ EÖRSI 1958, 100.

²²² BH2000.200.

E szigorú felelősség körében az okozati összefüggés speciális tartalmat nyer, kizárólag a veszélyes tevékenységből eredő károkért fog az üzembentartó a veszélyes üzemi felelősség alapján felelni, Nizsalovszky szavaival élve azokért a károkért, amelyek az úgynevezett „veszélyességi momentummal” állnak kapcsolatban.²²³

E mögött is az az értékelés rejlik, hogy az adott tevékenységhez jellemzően milyen károsító hatás kapcsolódik.²²⁴ A bírói gyakorlat olykor távoli okozati kapcsolatot is értékel, mint például abban az ügyben, ahol a felperes kára abból keletkezett, hogy a helikopter hangjától a lovak megbokrosodtak, és ő a kocsiról leesett.²²⁵ Máskor viszont az okozati összefüggés vizsgálatát nem engedi túl a konkrétan folytatott veszélyes tevékenységen. Értve ez alatt például a vasút esetében a pályafenntartást, illetve gépjárművek esetében az autópályák üzemeltetését, még ha ezek a tevékenységek alapvető fizikai keretét, így fizikai értelemben vett feltételét is szolgálnak a fokozottan veszélyes tevékenységek folytatásának.²²⁶

A Ptk. 6:521. § alapján nem állapítható meg az okozati összefüggés azzal a kárral kapcsolatban, amelyet a károkozó nem látott előre, és nem is kellett előre látnia. Ez az előreláthatósági klauzula azonban nem minden esetben egyezik meg a tevékenység veszélyessége körében említett „előreláthatósággal”. Grosschmid különbséget tesz ténybeli és károsságbeli (damnosítási) előreláthatóság között. Ténybeli előreláthatóság: a sebes hajtásból, puska elsütéséből, harapós eb tartásából akár emberhalál is származhat (értelmezésünk szerint: fokozott kockázattal jár). A károsságbeli előreláthatóság a konkrét körülmények értékelését jelenti: abból kár származhat. Véleményünk szerint a Ptk. által szabályozott előreláthatóságot a grosschmid-i károsságbeli előreláthatósággal tudjuk párhuzamba állítani. Ezzel szemben, a veszélyes üzemi felelősség vonatkozásában, a tevékenység folytatásából esetlegesen származó károkra végzett spekuláció a ténybeli előreláthatóság kérdésével rokonítható. A grosschmid-i ténybeli előreláthatóság fogja meghatározni az üzembentartó arra vonatkozó döntéseit is, hogy milyen védőintézkedésekkel kívánja majd a veszélyt visszaszorítani. Ezen az úton pedig már el is érkeznünk az elháríthatatlanság-elháríthatóság kérdésköréhez, azaz a mentesüléshez.

²²³ NIZSALOVSZKY Endre (1949): *Kötelmi jog I. Általános tanok*. Budapest, MEFESZ. 257–261.

²²⁴ Nemcsak az okozati összefüggés, hanem már inkább fokozott veszéllyel járó tevékenységnek a fogalmi eleme hiányzik viszont abban a tényállásban, ahol az úszómű évek óta étteremként funkcionált, és a vendég a vízbe esve lelte halálát. Vö. Fővárosi Törvényszék P. 25.949/2012/92.

²²⁵ BH1984.114.

²²⁶ Véleményünk szerint ide kapcsolódó problémát generál az Európai Parlament és Tanács 2012/34. sz. irányelve is, amelynek megfelelően megtörtént a vállalkozó vasúti társaság és a pályafenntartó, azaz a pályahálózatot működtető társaság elkülönítése. Vö. BH2016.115.

A bírói gyakorlat az okozati kapcsolat vizsgálata körében különböző okszerű szempontokat vesz figyelembe (közvetlen-közvetett, távoli vagy rendkívüli károk, adekvát kauzalitás tana²²⁷). A Ptk. 6:521. §-ába foglalt fent említett előreláthatósági klauzula is ilyen okszerű szempont. Általában igaz, hogy az okozatossági kapcsolat vizsgálata csak addig terjedjen, amíg a kár okozásáért a magatartás kifejtője felelősségre vonható, mert a kárt, mint magatartása lehetséges következményét előre látta vagy látnia kellett volna. Ha a grosschmidi ténybeli előreláthatóság alapján tudjuk, hogy adott tevékenység veszélyessége milyen káresemény(ek)hez vezethet, és ezekre a károkra tartjuk fenn a szigorú felelősséget, akkor, ha ilyen károk következnek be, azok adekvát okaként a fokozottan veszélyes tevékenység már előttünk áll. Továbbá, ha tudottan külső körülmény hatott is közre a károsodáshoz vezető okfolyamatban, még abban az esetben is a kár releváns okaként a veszélyes tevékenység folytatását, pontosabban az ahhoz kapcsolódó szükséges és lehetséges védőintézkedés elmulasztását jelölhetjük meg. Mindezek alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a Ptk. 6:521. §-ába foglalt előreláthatósági szabály a veszélyes üzem működéséből eredő károk tekintetében nem fogja befolyásolni az üzembentartó felelősségét, a megtérítendő károk mértékét.

Szladits véleménye az, hogy önmagában abból, hogy a baleset az üzem működési körében következett be, „rendszerint vélelmezni lehet, hogy egyszersmind az üzem működésével áll okozati kapcsolatban”.²²⁸ Véleményünk szerint az okozati összefüggés vélelme helyett a szigorú felelősség előre látható károkra korlátozása az, amely jellemzően mentesíti a károsultat az okozati összefüggés bizonyítása alól. Ezt támasztja alá a fordított bizonyítás is, amely az üzembentartó kötelezettségévé teszi a tényállás hiányosságainak bizonyítását a mentesülése érdekében. Az okozati összefüggés károsult által bizonyítandó feltétele a veszélyes üzemi felelősség körében jellemzően a mentesüléshez vezető, tehát az üzembentartó által bizonyítandó külső és elháríthatatlan ok (ilyen értelemben vett) negatív feltételévé alakul.²²⁹

Ugyanis a károsodás előreláthatósága, kalkulálhatósága a mentesülési ok körében is viszaköszön. Az üzembentartó mentesül a felelősség alól, ha a tevékenység körén kívül eső és elháríthatatlan okból keletkezett a kár (lásd alább részletesebben). Az okozati összefüggés hiánya miatti kimentési lehetőség történeti kialakulásában illeszkedett az egyébként meghatározott mentesülési esetekhez, Nizsalovszky szavaival élve „nem volt elvi különbség közöttük”.²³⁰ Ez okból az okozati összefüggés hiányára az üzembentartó általában nem is hivatkozik.

²²⁷ A *bonus pater familias*ra szabott átlagos emberi előreláthatóság mértékéhez igazított adekvát kauzalitás tana Marton szerint a véletlen felelősség eseteiben nem is működik. Vö. MARTON 1993, 126.

²²⁸ SZLADITS 1937, 303.

²²⁹ Az okozati összefüggés károsult általi bizonyítása helyett az üzembentartó az, aki a mentesülési ok bizonyításával az okozati összefüggés hiányát kimutatni kénytelen. Nizsalovszky itt utal a bírói gyakorlatra, a 84. sz. jogegységi döntvényre. Vö. NIZSALOVSZKY 1949, 262.

²³⁰ NIZSALOVSZKY 1949, 258.

Kérdéses viszont, hogy minden esetben ítéleti bizonyossággént²³¹ fogadható-e el az okozati összefüggés megléte, ha olyan káresemény történik, amely adott fokozottan veszélyes tevékenységre jellemző káros eredmény. Véleményünk szerint nem, amit az alábbi példával illusztrálunk. A felpere-sével szomszédos gyógyfürdő épületében a kitermelt gyógyvíz metángáztartalmát egy külön kiveze-tő csövön keresztül az épület alatti szennyvízcsatorna-rendszerbe irányították. A felperes épületében robbanás következett be. Mivel az ügyben olyan egyéb tények is felmerültek (gázpalackrobbanás), amelyek kétségesé tették, hogy valóban a metángáz feldúsulása volt a kár oka, ezért a bíróság a felperes terhére értékelte a bizonyítási hiányosságot, és elutasította kártérítési követelését.²³²

Itt kell szót ejtenünk az úgynevezett állandósult veszélyes üzemekről is. Ahogyan a veszélyes üzem fogalmánál erre kitértünk, a veszélyes üzemi felelősség alapjaként szolgálhatott az üzem nagy terjedelme is, amely azt eredményezte, hogy az üzem működésével – tehát nemcsak az annak keretei között végzett veszélyes tevékenységgel – összefüggésben keletkezett károkra is a bírói gyakorlat az objektív felelősséget alkalmazta, például az autóbusz-megálló síkossága miatti baleset²³³ vagy a villanyoszlop kidőlése miatt bekövetkező haláleset.²³⁴ Ettől némiképp eltér viszont az a kiterjesztett szigorú felelősség, amely a gépjárművek üzembentartóit terheli, amikor például az ajtó kinyitásával okozott kárért is felelnek.²³⁵ Ennek elsődleges oka ugyanis kártérítési jogon kívül eső tényező, a felelősségbiztosító helytállási kötelezettsége terjedelmét meghatározó fogalom, a „*gépjármű üzemeltetése során okozott kár*” kategóriája.²³⁶

Az üzem működési köre nemcsak magát a felhasznált eszközt, hanem a folytatott veszélyes tevékenység valamennyi feltételét (így az emberi tényezőt is) magában foglalja,²³⁷ sőt a bírói gya-korlatban számos döntés a tevékenység körébe, a működési körbe tartozó tényezőként értékelte az azt körülvevő fizikai környezetet is (útburkolat, közlekedésben résztvevők).²³⁸

Idetartozónak ítélte a modellrepülőgép működtetésével kapcsolatban az irányítására szolgáló rádióhullámok frekvenciazavarát is.²³⁹

²³¹ Vö. Az ítéleti bizonyosság elméleti és gyakorlati kérdései. A Kúria joggyakorlat-elemző csoportjának összefoglaló véleménye és mellékletei. 2018. január 29. Elérhető: <http://www.lb.hu/hu/joggyakorlat-elemzo-csoportok-osszefoglalo> (A letöltés dátuma: 2018. 07. 11.)

²³² A Kúria mint felülvizsgálati bíróság ítélete: Pfv.III.20.182/2015/4.szám. Előzménye a Szegedi Ítéltábla BDT2015.3394. számon publikált döntése.

²³³ BDT2010.2357.

²³⁴ BDT2007.1645., BH2008.183.

²³⁵ Ezekben az esetekben ugyanis már érzékelhetőn nincs kapcsolat a fokozottan veszélyes tevékenység és a keletkezett kár között.

²³⁶ Lásd részletesen, a bírói gyakorlat elemzésével: FUGLINSZKY 2015, 366–370.

²³⁷ Fuglinszky szóhasználatában: *funkcionális veszély-fogalom*. FUGLINSZKY 2015, 365.

²³⁸ Felpattanó kő esete: EBH1999.99.; kutya megjelenése az úttesten: EBH2001.524.

²³⁹ BDT2010.2236.

Legszélsőségesebb esetként tarthatjuk számon azt a döntést, amely a légkört és az időjárási viszonyokat, és ezért a kialakult vihart is a légi jármű működési körébe tartozó tényezőként értékelte.²⁴⁰

A bírói gyakorlatban működési kör értelmezése különösen a veszélyes üzemek találkozása esetén bír jelentőséggel, a rendellenesség felmerülése mint felelősségi-kárveszélytelepítési szempont vonatkozásában.²⁴¹

4.3. Mentésülés a felelősség alól: külső és elháríthatatlan ok fennállta

Ahogy a magyar történeti fejlődést elemezve rámutattunk, az egységes mentesülési ok: külső és elháríthatatlan ok az 1959-es Ptk. vívmánya. E kategória alatt a szakirodalom jellemzően az alábbi esetcsoportokat különbözteti meg:

- erőhatalom (*vis maior*),
- károsult közrehatása,
- harmadik személy cselekménye,
- más külső erő, esemény (például állat magatartása).²⁴²

Az elháríthatatlan külső esemény vizsgálatát megelőzően rá kell világítanunk a *vis maior* és az elháríthatatlan külső ok viszonyára. Marton tanítása szerint a *vis maior* kategóriája a római jogi *custodia*-felelősség, mint szigorú felelősség elemeként már létezett, és fennmaradt a vétkességi megközelítésű felelősségben is. A *vis maior* mint erőhatalom alapvetően halálra volt ítélve egy olyan dogmatikai környezetben, amely a vétkességi elv alapján a felelősség határát az elvárható gondos gazda felelősségében húzta meg. A *vis maior* reneszánszát eredményezte az objektív felelősség, azonban egyben indukálta a fogalom további kutatását is. Megjelent a *vis maior* fogalmának szubjektív és objektív értelmezése. A szubjektív értelmezés alkalmazását Marton elvetette, mert pusztán mennyiségi különbséget tudott e megközelítés felmutatni a rendes *diligentia*-

²⁴⁰ Fővárosi Bíróság P.21.946/2009/56. A Kúria ezzel nem értett egyet.

²⁴¹ Például: „jogsabály 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 közúton haladó gépjármű esetén ebbe a körbe mind a személygépkocsi, mind az általa igénybe vett közút, mind pedig a számára aktuális közlekedési helyzet beletartozik.”

²⁴² Vö. UJVÁRINÉ ANTAL Edit (2014): *Felelősség*. Miskolc, Novotni Alapítvány. 129. Ugyanígy: HAVASI 2013, 467. Fuglinszky Ádám még külön kiemeli a másik jármű elháríthatatlan felbukkanását. Továbbá a *vis maior* fogalmán belül a természeti eseményeket megkülönbözteti. Vö. FUGLINSZKY 2015, 371.

érték és a rendkívüli felelősségi mérték között. Az objektív értelmezés azonban a veszélyes üzemi felelősség felső határát igazságtalanul magas szintre helyezte, mert a mentesülés kizárólag az elemi erővel fellépő, mindenkire nézve elháríthatatlan eseményre korlátozódott. Szükségessé vált tehát, hogy a *vis maior* fogalmába olyan relativizáló elemet vegyenek fel, amely egyben meg is fosztotta a fogalmat valódi tartalmától. *Megjelent az elháríthatatlan külső esemény kategóriája.* Marton a felelősségi elméleteket (aktív interessze elve) elemezve és a prevenció elvét segítségül hívva megállapítja, hogy a *vis maior* fogalom valódi értelmet akkor nyer, ha a prevenciónak mint első felelősségi elvnek a véghatárát jelzi. Az üzembentartó akkor mentesülhet a felelősség alól, ha nem azt bizonyítja, hogy hibátlan volt, hanem azt, hogy *a kár emberileg egyáltalán nem volt elkerülhető.* Azonban ilyen, tisztán objektív felelősségi rendszert a gyakorlatban nem mindig lehet alkalmazni.

Mások aktivitása által elindított kényszerhelyzetben igazságtalan lenne ugyanazt a magas teljesítményt elvárni a kártérítésre kötelezettől, mint amelyet saját tevékenységi körében felmutatni tartozik. Az ilyen idegen érdekkörbe eső tevékenységből (külső ok) eredő károkért való felelősség körében indokolt a felelősséget a személyes gondatlanság szintjéig csökkenteni. Marton mindebből következően megállapítja, hogy *vis maior* nemcsak külső ok lehet, hanem bármely *ellenállhatatlan esemény*, amely eleve kizárja a prevenció-lehetőséget.²⁴³

A beavatkozó idegen aktivitással szembeni fellépésre miért köteles az üzembentartó? Azért, mert ha a védekezéshez szükséges aktivitást nem fejtené ki, azt a látszatot keltené, hogy az idegen aktivitást a magáévá teszi. Ugyanez igaz a károsult kárelhárító magatartására is. Viszont mivel idegen beavatkozás kényszeríti őt cselekvésre, ezért az idegen érdekkörben való cselekvés folytán igazságtalan volna ugyanazt a magas teljesítményt megkövetelni. Lényegében a mentesüléshez vezető ok külső jellege pontosan jelzi az idegen érdekkör meglétét, a saját érdekeltség hiányát. Marton szerint téves az elméletnek azon tanítása, hogy *vis maior* is megköveteli a külső eredetet. A természeti jelenségek helyett a *vis maior* itt az *ellenállhatatlan esemény* fogalmát takarja. A *vis maior* lehet belső ok (például a sofőr rosszulléte, tengelytörés, durrdefekt), azonban a felelősség alól ezekben az esetekben az üzembentartó nem mentesülhet (tulajdonképpen értelemben vett tárgyi felelősség).

Eörsi arra világít rá, hogy az erőhatalom azáltal válik relevánssá, hogy valakinek az üzemén vagy tevékenységén keresztül vagy a működés során okoz kárt, tehát az okozati viszonyba ez a működés is belesodródik. Rávilágít arra, hogy a szélsőségesen objektív felfogása az erőhatalomnak lényegében kimenthetetlenné teszi az üzembentartó felelősségét, azt feltétlenné teszi, míg a túlzóan szubjektív megközelítéssel e felelősség beletorkollik a vétkességen (felróhatóságon)

²⁴³ MARTON Géza (1939): *Vis maior és elháríthatatlan külső ok.* In *Emlékkönyv Kolosváry Bálint jogtanári működésének negyvenedik évfordulóján.* Budapest, Grill Kiadó. 284–299.

alapuló felelősségbe.²⁴⁴ Nem tartja helyesnek viszont az erőhatalmat függetleníteni az elhárítás konkrét lehetőségeitől, mind annak technikai-műszaki lehetőségére, mind az azzal járó arányos költségekre tekintettel. Ezáltal az erőhatalom Eörsinél relatív megközelítést nyer, mindamellet, hogy azt objektív értelemben preferálja: nem a konkrét veszélyes üzemre szabja, hanem az elhárítás általános lehetőségeiből indul ki.²⁴⁵ Hozzáfűzi máshol, hogy a védekezés eredményességét és így a prevenciót rontaná bármely individualizáció a mentesítő ok elháríthatatlansága megállapításában.²⁴⁶

Havasi Péter ugyanezt hangoztatja: az elháríthatatlanság akkor állapítható meg, ha – a technika adott fejlettségi szintjére és a gazdaság teherbíró képességére is figyelemmel – objektíve nem áll fenn a védekezés lehetősége. Ezt a körülményt azonban mindig a konkrét ügyben, az adott társadalmi viszonyok közepette kell értékelni, szem előtt tartva, hogy az egyensúly megteremtése mellett is az a végső cél, hogy a kár elkerülhető legyen. A lényeg: *létezik olyan megoldás, amellyel a kár elkerülhető lett volna.*²⁴⁷

A természeti esemény sem minősül minden esetben elháríthatatlannak. Eörsi példája erre a robbanóanyagba csapott villám.²⁴⁸ A nagy mennyiségű csapadék megjelent a vörösiszap-per alperesi érvei között is,²⁴⁹ míg a kialakult a vihar volt a „vis maior” a kisrepülőgép esetében. Ez utóbbiban a Kúria az átlagos légköri viszonyokat messze túllépő vihart külső körülményként értékelte ugyan, de nem ítélte meg úgy, mint elháríthatatlan eseményt: „kellő előrelátással vagy megfelelő technikai felszereltséggel a veszély felismerhető lett volna”, mert a gép rendelkezhetett volna a vihangóc felismerésére alkalmas műszaki berendezéssel.²⁵⁰

Az elháríthatatlanság nemcsak objektív, hanem szubjektív elemeket is magában foglal, így például a féktávolságon belül az autó elé szaladó gyermek esetében a gépjármű vezetője számolhatott ilyen lehetőséggel, tehát megtehetette volna azokat a szükséges intézkedéseket (lassítás), amely a baleset elkerüléséhez vezetett volna.

Összegzésképpen elmondhatjuk, hogy a mentesüléshez megkívánt külső ok elháríthatatlansága egyidejűleg foglal magában objektív és szubjektív szempontokat, és egyben relatív jellegű.

²⁴⁴ Ugyanezt érzékeli Kőhidí Ákos is, amikor az elháríthatatlanság fogalmának elszubjektivizálódásáról szól. KŐHÍDI Ákos (2015): Az elháríthatatlanság fogalmának relativizálódása a magyar polgári jogban. In KESERÚ, Barna Arnold – KŐHIDI, Ákos szerk.: *Tanulmányok a 65 éves Lenkovich Barnabás tiszteletére.* Budapest–Győr, Széchenyi István Egyetem Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kara. 225–242.

²⁴⁵ EÖRSI 1958, 107–108.

²⁴⁶ EÖRSI 1960, 386–387.

²⁴⁷ HAVASI 2013, 466.; Vö. BH2003.321., EBH2002.748.

²⁴⁸ EÖRSI 1960, 386.

²⁴⁹ Kúria Pfv.III.21.578/2014/4.

²⁵⁰ Kúria Pfv.IV.21.734/2012/8.

Fokozatosságot is észlelünk a mentesüléshez szükséges elháríthatóság vonatkozásában, mivel igazodik ahhoz az elváráshoz, hogy milyen előzetes intézkedések megtételére köteles a veszély visszaszorítása érdekében az üzembentartó.

4.4. Veszélyes üzemek találkozása és közös károkozásuk

A Ptk. 6:539. §-a rendezi azt a kérdést, ha veszélyes üzemek egymásnak okoznak kárt. A veszélyes üzemek találkozásakor tehát két függetlenül folytatott veszélyes tevékenység fog egymásra hatást gyakorolni. Tipikus eseteit a közlekedési balesetek képezik, illetve az utaló szabály alapján²⁵¹ ide soroljuk a vadászható állatért, illetve fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség találkozása esetét is. Ha a járművel, eszközzel az ütközéskor éppen nem folytatnak fokozottan veszélyes tevékenységet, e szabály nem alkalmazható,²⁵² kivéve, ha üzemi hiba okozta a leállítását vagy irányíthatatlanná válását.²⁵³ Bár Marton ellenezte,²⁵⁴ de a bírói gyakorlatban kezdetektől az az álláspont jegecesedett ki, hogy ilyenkor a vértlen felelősségi szabályt félretéve a vétkességi szabályok szerint mérendő össze a két üzembentartó felelőssége, és azáltal állapítható meg a kárviselési-kártérítési kötelezettség. Érdekes módon az általános kártérítési szabályok mellett alkalmazták a veszélyes üzemekre irányadó rövidebb, hároméves elévülési határidőt. Véleményünk szerint amiatt, mert az érvényesített kártérítési igény alapja továbbra is a veszélyes üzemi felelősség volt, nem pedig a vétkességen alapuló.²⁵⁵

A Ptk. megalkotásakor a fő rendezési szempontot fenntartották, csupán újabb lépcsőt beépítve a rendszerbe, figyelembe vették azt az objektív tényezőt, hogy melyik üzem működési körében beálló rendellenesség okozta a balesetet. Az 1959-es Ptk. így szólt: „*Ha a kárt több személy fokozott veszéllyel járó tevékenységgel közösen okozta, egymásközi viszonyukban a felelősség általános szabályait kell alkalmazni.*”²⁵⁶ Viszont, nemcsak a magatartás felrőhatósága vizsgálata vonatkozásában, hanem volt olyan bírói döntés, amely az elévülés kérdésében is az általános öt-éves időt tekintette irányadónak.²⁵⁷ Felrőhatóság és rendellenesség hiányában, Eörsi javaslatát²⁵⁸ követve, nem kárfelelésre került sor, hanem a dologi-tulajdonosi kárviselési szabály rögzítésére: nincs más jogalap a kár követelésére, tehát mindenki viseli a saját kárát.

²⁵¹ Vtv. 75/A. § (2) bekezdés.

²⁵² A daru egy parkoló tehergépkocsira dőlt rá: Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.872/2016/7.

²⁵³ EÖRSI 1958, 105. Újabb bírói gyakorlat ezt követi: Kúria Pfv.VIII.21.069/2011/4.szám.

²⁵⁴ MARTON 1993, 400. 439. lj.

²⁵⁵ PUSZTAHELYI Réka (2015): *A magánjogi elévülés*. Miskolc, Novotni Alapítvány, 129.

²⁵⁶ BH2017.53.

²⁵⁷ Fővárosi Ítéltábla Pf.22.238/2012/9.

²⁵⁸ EÖRSI 1958, 119.

A hatályos Ptk. szövege finomította elődje megfogalmazását – továbbra is Eörsi gondolataihoz híven. Ugyan az általános felelősségi szabályokra utalást elhagyta, de továbbra is az egyik vagy mindkét üzembentartó magatartásának felróhatósága dönti el elsődlegesen a felelősség kérdését. Sőt, ha más a tényleges károkozó, akkor az ő felróható magatartását az üzembentartónak kell beszámítani.²⁵⁹

Véleményünk szerint, mivel továbbra is a veszélyes üzemi felelősség alakzatán *belüli* speciális esetről van szó, a hároméves speciális elévülési határidő alkalmazása indokolt.

Ha egyik üzembentartónak sem volt felróható sem a saját, sem a neki beszámítható károkozó magatartás, akkor a második lépcsőben annak kell a kárt megtérítenie, akinek a tevékenysége körében bekövetkezett rendellenesség okozta a kárt.

Mint korábban említettük, a bírói gyakorlat a rendellenesség fogalmát nem szűkíti le a fokozott veszéllyel járó tevékenység eszközére. A tevékenység ugyanis mindig valamilyen konkrét módon körülhatárolható térben jelentkezik, és annak egy meghatározott körében fejt ki hatását. Így például az üzem működési körében beálló rendellenességként értékelt a felpattanó kő,²⁶⁰ az úttesten hirtelen felbukkanó gazdátlan kutya,²⁶¹ vagy akár egy másik ütközés elkerülése érdekében tett szabálytalan vezetési manőver.²⁶² Eltérő helyzet állt elő abban a balesetben, amikor az első autóra ráugró szarvas a szemközti sávba átvágódva ütközött a szembejövő másik autóval. A bírói döntés szerint e tényállás eltérő jellegzetességei voltak, hogy: egyrészt a két gépjármű között nem volt közvetlen fizikai kontaktus, másrészt a felpattanó kő esetétől eltérően a szarvas mozgását az első autó nem befolyásolta különösebben. Ezért a bíróság azt állapította meg, hogy az első gépjármű működési körén kívül eső oknak minősül a szarvas magatartása.²⁶³

A Ptk. rendelkezése szerint ha mindkét üzem működési körében volt olyan rendellenesség, amely a balesethez vezetett, vagy pedig egyiknél sem, akkor mindenki viseli a saját kárát.

Itt kívánjuk megjegyezni, hogy a Ptk. jelen rendelkezéseiben az általános szabályok körében fellelhető kármegosztási és a közös károkozóra irányadó belső elszámolási szabályokhoz képest a közrehatás, az okozásban részvétel mint szempont nem érvényesül. A károsulti közrehatás az egymásnak kárt okozó veszélyes üzemek esetében ugyanis nem értelmezhető. A veszélyes üzemek találkozására vonatkozó kárviselési-kárelosztási szabályokat megfelelően alkalmazni kell a nem veszélyes üzem károsult irányában fennálló, a veszélyes üzemek által közösen okozott ká-

²⁵⁹ A bírói gyakorlatban felróható magatartásként értékelt tényezők például a jelentős sebességtűllépés, az elsőbbségadási kötelezettség megsértése.

²⁶⁰ EBH1999.99.

²⁶¹ EBH2001.524.

²⁶² BH2006.49.

²⁶³ A veszélyes üzemek ütközésének jelenlegi bírói gyakorlata részletes elemzésére vö. FUGLINSZKY 2015, 406–423.

rokért való felelősség vonatkozásában az egyetemlegesen kötelezettek egymás közti megtérítési igényeire azzal a különbséggel, hogy az utolsó lépcsőben a kárt egyenlő arányban viselik.²⁶⁴

A működési körben felmerülő rendellenesség vizsgálata egy másik kérdésre is ráirányítja a figyelmet. Mint látjuk, a Ptk. most vizsgált szakasza nemcsak a szigorú felelőséggel tartozók egymás közti kártérítési igényeit rendezi, hanem a veszélyes üzemeknek mint közös károkozóknak harmadik károsulttal szembeni helytállásuk esetében a belső elszámolási kérdést is. Erre tekintettel látjuk fontosnak azt, hogy az üzem működése köre a mentesülés vonatkozásában (azon kívül eső és elháríthatatlan ok), illetve a veszélyes üzemek találkozása vonatkozásában (üzem körében beálló rendellenesség kategóriája) ugyanazt jelentse.

E két vonatkozás messzemenő azonosítása – mármint, hogy mi tartozik az üzem működési körébe (például, hogy a közlekedési helyzet adott esetben beletartozó-e) – azonban egy további problémához vezethet. Felmerül ugyanis a kérdés, hogy vajon a balesetben érintett egyik veszélyes üzem (tegyük fel, a közlekedési baleset szereplői két gépjármű és egy gyalogos) üzembentartója hivatkozhat-e a nem veszélyes üzem károsulttal (gyalogossal) szemben arra, hogy a másik veszélyes üzem balesetet eredményező működése az ő viszonylatában elháríthatatlan külső oknak minősül (például már nem tudta elkerülni az ütközést, ami miatt gyalogos is sérült). Véleményük szerint ilyen értelmezés a Ptk. fenti rendelkezéséből nem vezethető le, illetve alapvetően ellentmondana a károsulti érdekvédelem elvének, ha a közlekedési balesetben érintett gépjárművek üzembentartói (és ne feledkezzünk meg a háttérben álló felelősségbiztosító helytállásáról sem) közül bármelyik kikerülhetne a kár megtérítésére egyetemlegesen kötelezettek közül. Más kérdés, hogy belső, elszámolási viszonylatban a balesethez vezető okfolyamatot elindító gépjármű üzembentartója lesz az, aki – a károkozó magatartás felróhatósága vagy a belső rendellenesség miatt – a kárt viselni lesz köteles.

Ha a kárt többen közösen úgy okozták (például sokszereplős közúti baleset), hogy vannak, akik a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint felelnek, míg mások az általános alakzat szerint, az elszámolási kérdésben rejlő ellentmondást valószínűleg elrejtí a bírói gyakorlatban kijegecsedett azon tétel, hogy olyankor a szigorú felelőséggel tartozókat a kártérítési kötelezettség nagyobb részben sújtsa, a közrehatás arányánál vegyék figyelembe a fokozott felelősséget.²⁶⁵

²⁶⁴ Ptk. 6:539. § (4) bekezdés: E § rendelkezéseit kell alkalmazni az üzembentartók egymás közötti viszonyában abban az esetben is, ha több veszélyes üzem közösen okoz kárt, azzal, hogy felróhatóság és rendellenesség hiányában a kárt egyenlő arányban viselik.

²⁶⁵ Vö. PK 37. Ha a közös károkozók között olyan is van, aki nem az általános érvényű felelősségi szabály (Ptk. 339. §) alapján, hanem a Ptk. 345. §-a – tehát fokozott felelősséget megállapító rendelkezés – alapján felel, a közrehatás arányának megállapításánál a tevékenység fokozott veszélyességét, illetőleg az ilyen tevékenységgel okozott károkért való fokozott felelősséget is megfelelően figyelembe kell venni.

4.5. Szerződésszegésért való kártérítési felelősség és a non-cumul szabály hatása a veszélyes üzemi felelősségre

„A jogosult a kártérítési igényét a kötelezettel szemben akkor is a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szabályai szerint érvényesítheti, ha a kár a kötelezett szerződésen kívül okozott károkért való felelősségét is megalapozza” – rögzíti a Ptk. 6:145. §-a a kötelezettel szemben érvényesíthető párhuzamos deliktuális kártérítési igény kizárását. A non-cumul névvel illetett szabály a szerződésszegésért való kártérítési felelősségnek a felek által a szerződésben jóváhagyott, illetve a felállított érvényességi korlátok között átszabott kockázatelosztását van hivatva védeni. Ne hivatkozhatson a károsult szerződő fél olyan felelősségi alapra, amellyel a szerződésben rögzített kárfelelősségi-kárelosztási szabályokat kikerülhetné. Korábbi írásunkban az igényhalmazokat és a szerződéses jogviszony relevanciájának határait vizsgáltuk.²⁶⁶ Ott megfogalmazott véleményünk az, hogy a kontraktuális kártérítési felelősség rezsimjét alkotó pillérek, így azok a szabályok, amelyek meghatározzák a szerződésszegésért fennálló felelősséget, a kimentés módját, és kizárják a párhuzamos kártérítési igény érvényesítését, kogens szabályok kell, hogy legyenek. Ezt a véleményünket továbbra is fenntartjuk, mindamellett jelezzük, e kogencia nem végtelen, a felek felelősségkizáró és -korlátozó kikötéseket alkalmazhatnak. A szakirodalom túlnyomó részben²⁶⁷ a szerződésszegésért való kártérítési szabályok (kimentés, megtérítendő károk köre és mértéke, non-cumul szabály) diszpozitivitása mellett érvel, ezért bizonyos fokú ellentmondást érzünk: a felek megállapodással a kontraktuális felelősségi szabályoktól eltérhetnek, akár oly módon is, hogy deliktuális felelősségi alapon engedik a károsult kártérítési igényét érvényesíteni. Mások a non-cumul diszpozitivitása kérdésében nem foglalnak állást, de kiemelik a felelősségkizáró vagy -korlátozó kikötések fontosságát.²⁶⁸

Eörsi Gyula monográfiája (*Elhatárolási problémák az anyagi felelősség körében*, 1962) nyomán a korábbi bírói gyakorlat a szerződéses jogviszony ellenére, a konkuráló kontraktuális és deliktuális jogi alapok közül választva, a veszélyes üzemi felelősség speciális szabályai alapján ítélte meg a károsult kártérítési követelését, elsősorban a károsult számára biztosított nagyobb mérvű jogvédelemre tekintettel (szigorúbb bizonyítási teher és nehezebb mentesülés az üzem-

²⁶⁶ PUSZTAHELYI Réka (2016): Igényhalmazatok a szerződésszegési jogkövetkezmények rendszerében, különös tekintettel a Ptk. 6:145. §-ára. *Pro Futuro* V. évf. 2. szám. 60–78.

²⁶⁷ Vö. VÉKÁS Lajos (2014): Ptk. 6:145. §-hoz fűzött magyarázat. In GÁRDOS Péter – VÉKÁS Lajos szerk.: *Kommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez* II. kötet. Budapest, Wolters Kluwer. 1544.; NOCHTA Tibor (2016): *Kártérítési jog*. Budapest, Lex Praxis. 39.

²⁶⁸ CSÉCSY Andrea (2014): 6:145. §-hoz fűzött magyarázat In OSZTOVITS András szerk.: *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja* III. kötet. Budapest, Opten Kft. 363. Vö. még FUGLINSZKY 2015, 75.

bentartó vállán).²⁶⁹ Kérdésünk viszont, vajon ez az egyetlen érv, amely a kontraktuális felelősséggel szemben a veszélyes üzemi felelősség prioritását biztosította a korábbi bírói gyakorlatban? Eörsi hivatkozott munkájában ugyanis a személyszállítási szerződések kapcsán kifejti, hogy a kollíziót feloldó fő szempont a veszélyes üzemi minőség, a tevékenység fokozottan veszélyes jellege, és nem az, hogy a kár szerződésszegés következtében állt elő, tehát hogy a felek között volt-e szerződéses viszony.²⁷⁰ Majd hozzáteszi: „*Itt előtérben kétség kívül nem a személyfuvarozási szerződéssel szembeni védekezés van, hanem a veszélyes üzemek kártételei elleni védekezés. Annál is inkább így van ez, mert az utas halála vagy sérülése olyan következmény, amely, ha szerződésszegésnek minősül is, meg is haladja a szerződésszegés körét.*”²⁷¹ Nézete szerint az élet és a testi épség mint jogtárgyak védelme nem a személyszállítási szerződésre vonatkozó rendelkezéseken keresztül, hanem a veszélyes üzemi felelősség szabályain keresztül valósul meg.

Kemenes István véleménye az, hogy „*ha a szerződésszegő magatartás veszélyes üzemi tevékenységgel valósul meg, ez esetben az objektív kontraktuális kártérítési felelősség, illetve a veszélyes üzem objektív felelőssége tartalmilag nem különbözhetnek egymástól, lényegében egybeesnek, egymást lefedik.*”²⁷²

Leszkoven László arra figyelmeztet, hogy ha a törvényi rendelkezésekben megjelenő szerződéses és a szerződésen kívüli kárfelelősséget vetjük össze, méghozzá a kimentés szigorúsága és a megtérítendő károk mértéke tekintetében, akkor ez az összevetés elnagyolt lesz és csalóka. „*A két felelősségi rendszer ugyanis a konkrét jogviszonyokban ezerféle arcot ölthet. A szerződésszegéssel okozott károk megtérítésére irányuló felelősség esetében a szerződő alanyok kárérzékenysége, polgári jogi szabályokra vonatkozó ismerete, az adott szerződésen belüli alkupozíciója és így tovább képes átszínezni [...] a kimentésre és a kár mértékére vonatkozó szabályokat.*”²⁷³

Itt kell megjegyeznünk, hogy a Szegedi Ítéltábla ingyenes szerződés esetén a non-cumul szabályát nem tartja alkalmazandónak.²⁷⁴ Ez az értelmezés valóban alátámasztja azt az általános kívánalmat, hogy a károsulti érdek fokozottabb védelemben részesüljön, méghozzá oly módon, hogy megerősíti a kártérítési igény érvényesíthetőségét, egyben meg is „nehezíti” a bíróság helyzetét. Ezáltal ugyanis a károsult mind a két jogcímen előterjeszheti majd keresetét, keresethalmazat (látszólagos tárgyi keresethalmazat; új Pp. 173. §) jelentkezhethet.

²⁶⁹ Az új Ptk. nem hivatalos miniszteri indokolása szerint a szerződésszegésért való felelősség új szigorú szabálya ugyanilyen jogvédelmet tud nyújtani.

²⁷⁰ EÖRSI Gyula (1962): *Elhatárolási problémák az anyagi felelősség körében*. Budapest, KJK. 82.

²⁷¹ EÖRSI 1962, 83.

²⁷² KEMENES István (2017): A kontraktuális kártérítés egyes kérdései. *Magyar Jog* 64. évf. 1. szám. 1–10. 4.

²⁷³ LESZKOVEN László (2016): *Szerződésszegés a polgári jogban*. Budapest, Wolters Kluwer. 164.

²⁷⁴ Szegedi Ítéltábla 2/2016. (XI. 24.), polgári kollégiumi véleménye.

V. FEJEZET: AZ ÜZEMBENTARTÓ FOGALMA

5.1. Általános kérdések

Az üzembentartói minőség kialakításával jelöli ki a magyar jog azokat a személyeket, akik adott fokozottan veszélyes tevékenységekből másra háramló kárért felelőssé tehető, akik a kár megtérítésére kötelezhetőek. Az alábbiakban azokat a szempontokat kívánjuk áttekinteni, amelyek az üzembentartó személyének kijelölésekor több vagy kevesebb relevanciával bírhatnak.

A Ptk. szűkszavú meghatározása szerint a károkért a tevékenység folytatója felel: „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni”²⁷⁵ – e magas absztrakciós szinten álló tétel pedig a konkrét esetekben jelentős értelmezési nehézségeket generál.

A tevékenység folytatása, az üzemben tartás az a magatartás, amelyet Eörsi véleménye szerint a veszélyes üzemi felelősség befolyásolni képes, méghozzá vétkességre tekintet nélkül.²⁷⁶ Az üzemben tartás mint összetett magatartás elemei közül a kártérítési felelősség szempontjából Eörsi szerint a meghatározó tényező a veszélyforrással szembeni védekezés, egy olyan általános aktivitásra kötelezettség, amely az észszerűség határai között megkívánt megelőző jellegű intézkedések kifejtésében áll.²⁷⁷ A prevenció nézőpontjából tehát a tevékenység megkezdésekor és általában e védekezési kötelezettség kifejtésére köteles személy az üzembentartó. Az *általában* alatt értve azt, hogy az üzembentartó személyének a felelősségre vonás céljából való kijelölése a jogbiztonság követelményének megfelelően bizonyos fokú stabilitást kíván, amely mentes a konkrét eset irreleváns sajátosságaitól, ezek közül egyik ilyen jellemző a használat ideiglenes átengedése. Erre a tartósságra utal a tevékenység *folytatása*, így tehát az üzembentartói minőség ismétlődő, rendszeres és tartós üzemben tartást feltételez a bírói gyakorlatban.

A régi Ptk. hasonló rendelkezése alapján formálódott ki a bírói gyakorlatban az üzembentartó fogalma: Fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának (üzembentartónak) azt kell tekinteni, aki a veszélyes üzemet fenntartja, tartósan üzemelteti, és akinek felügyelete, irányítása, ellenőrzése és a veszélyforrás elleni különleges védekezésre való kötelezettsége mellett a veszélyes üzemi tevékenység megvalósul.²⁷⁸

²⁷⁵ Ptk. 6:535. § (1) bekezdés.

²⁷⁶ EÖRSI 1960, 381.

²⁷⁷ Uo.

²⁷⁸ BH1988.273. Hozzáfűzte azt is az irányadó döntés, hogy az üzembentartói minőség ismérvei között ugyanakkor nincs feltétlenül ügydöntő jelentősége annak, hogy a veszélyes üzem kinek az érdekében működik. A Ptk. jelenleg hatályos rendelkezése alapján e bírói álláspont felülvizsgálatra szorul.

Az üzembentartó személye nem feltétlenül esik tehát egybe sem a veszélyes tevékenység kifejtésére felhasznált eszköz tulajdonosának személyével, sem a konkrét károkozó személyével.

E szigorú tényállás mögötti másik megfontolás a kártérítési felelősség reparációs funkciójára reagál. A *casus nocet domino* kifordított tételeként az aktív interessze elv az érdekkutatást teszi központi kérdéssé. Aki az adott tevékenységből hasznot húz, tehát akinek érdekében működik a veszélyes üzem, azt terhelje a bekövetkező károk megtérítésének kötelezettsége. Véleményünk szerint a Ptk. a következő szakaszában erre kihegyezve határozza meg, hogy a *tevékenység folytatójának az minősül, akinek érdekében a veszélyes üzem működik.*²⁷⁹

5.2. Üzembentartó, akinek érdekében működik

Kérdésessé vált a Ptk. hatályba lépését követően, hogy ez a fogalmi többletelem, a megfogalmazásbeli módosulás eredményez-e változást, és ha igen, milyen mértékűt az üzembentartói minőség bírói értékelésén.

Itt csak érdekességként jegyezzük meg, hogy az 1959-es Ptk. nyomán kibontakozó szakirodalomban is volt olyan szerző, aki az üzembentartó fogalmába a törvény rendelkezése alapján értette bele azt is, akinek érdekében a veszélyes üzem működik.²⁸⁰

Lábady Tamás,²⁸¹ Fuglinszky Ádám²⁸² és Havasi Péter²⁸³ véleménye is az, hogy a Ptk. fenti rendelkezése nem fogja megszüntetni az üzembentartónak a korábbi bírói gyakorlatban kialakult fogalmát, viszont az érdekszempontú megközelítés bizonyos esetekben előtérbe kerül, és változtat egyes esetek megítélésén.

Lábady Tamás rámutat arra, hogy a Ptk. üzembentartói fogalma körében a bírói gyakorlatban is megjelent azon megfontolás,²⁸⁴ miszerint: üzembentartó nemcsak a tevékenység folytatója lehet, hanem azt is annak kell tekinteni, akinek e tevékenység az érdekkörébe tartozik, akinek érdekét közvetlenül szolgálja. Hozzáfűzi, hogy ezen megközelítést a Legfelsőbb Bíróság a helikopteres vegyszeres permetezés megrendelője vonatkozásában rögzítette, de általános elvként.²⁸⁵

²⁷⁹ Ptk. 6:536. § (1) bekezdés.

²⁸⁰ Vö. Kovács Mihály: „Megemlíjtük, hogy a törvény a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytató fogalma alá vonja a veszélyforrás tulajdonosán kívül azt is, akinek érdekében a veszélyforrás működik.” KOVÁCS Mihály (1961): A bizonyítási teher viselésének főbb kérdései a polgári törvénykönyv szemszögéből *Jogtudományi Közlöny* 4. szám. 213–224. 220.

²⁸¹ LÁBADY 2014a. 2274.

²⁸² FUGLINSZKY 2015, 383.

²⁸³ HAVASI 2013, 468.

²⁸⁴ Vö. LÁBADY Tamás (2014b): A deliktuális felelősség fontosabb változásai az új Ptk.-ban. *Jogtudományi Közlöny* 4. szám. 169–179. 175.

²⁸⁵ Vö. BH2007.301. Növényvédő szerrel való permetezés megrendelője a vegyszerrel okozott károk tekintetében üzembentartónak minősült, mert az ő érdekében végezték e fokozott veszéllyel járó tevékenységet.

Egyet kell értenünk Zoltán Ödön ma is helytálló megállapításával, amire a vegyszeres permetezéssel kapcsolatban formálódó bírói gyakorlat vizsgálata során jutott: „*Úgy vélem, hogy lehet a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója az, akinek érdekében a veszélyforrás működik, hiszen például a veszélyforrást a saját érdekében működtető tulajdonos nyilvánvalóan fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának minősül. Nem feltétlenül tekinthető azonban fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának az, akinek érdekében a veszélyforrás működik. Az érdek tág fogalom, s lehet kisebb vagy nagyobb, közvetlen vagy közvetett. A veszélyforrás működéséhez fűződő érdek ezért nem dönti el a kérdést, s nem alkalmas arra, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója meghatározásának döntő kritériuma legyen.*”²⁸⁶ Az üzembentartó személyének meghatározása során nem lehet tehát döntő jelentőséget tulajdonítani annak a kérdésnek, kinek az érdekében működik az üzem, hiszen ebben az esetben akár több személy egymástól eltérő érdekköre is vizsgálat tárgyát képezheti (megrendelő, utas, autóbérlő – fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója).²⁸⁷ Véleményünk az, hogy az érdekszempontú vizsgálat kitéríti a speciális tényállást a saját vágányáról, és a mások által okozott károkért való felelősség, így a megbízott vagy a szerződéses kötelezett által harmadik személynek okozott károkért való felelősség tényállásai felé tolja.

Egyébként a példaként említett fenti repülőgépes vegyszeres permetezés ügyében a bíróság azt állapította meg, hogy a megrendelő határozta meg, milyen vegszerrel, milyen keverési arányban, és hogyan kerüljön sor a permetezésre. Ezáltal a kifejtett tevékenysége önmagában is veszélyes üzemi tevékenység, így erre tekintettel volt megállapítható az üzembentartói minősége. Ezt megerősíti egy későbbi eseti kúriai határozat (repülőgépes vegyszeres szűnyogirtás): a megrendelő nem minősül üzembentartónak pusztán azért, mert a tevékenység kifejtésére az ő érdekkörében került sor.²⁸⁸

Az érdekkör figyelembevételével azonban a károsult szempontjából azzal a jelentős előnnyel jár, hogy nem kell részletesen feltárni a megrendelő és a fokozottan veszélyes tevékenységet ténylegesen végző személy közötti, olykor igencsak bonyolult szerződéses kapcsolatot annak kikutatása érdekében, hogy az adott veszélyes tevékenység felett ki gyakorolt tényleges irányítást. A Ptk. ezen fogalmi meghatározása, még ha dogmatikailag nem is a legszerencsésebb módon, de a szigorú felelősséget további jogalanyra is kiterjeszteni képes, ezáltal a károsult számára kedvezőbb pozíciót biztosít. A kár megtérítésére több személy mint üzembentartó, egyetemlegesen lesz köteles.²⁸⁹ A közöttük lévő megállapodás a tevékenység végzésének mikéntjére vagy a kárkövetkezmények viselésére nézve a károsult kártérítési igénye érvényesítését nem fogja befolyásolni.

²⁸⁶ ZOLTÁN Ödön (1976): Gondolatok a repülőgépes vegyszeres permetezéssel kapcsolatos felelősségről. *Jogtudományi Közöny* augusztus. 449–454. 453.

²⁸⁷ Ugyanerre a problémákra világít rá Fuglinszky Ádám is. *Vö. FUGLINSZKY 2015, 382–384.*

²⁸⁸ Kúria Pfv. III.20.298/2011/7. számú határozata.

²⁸⁹ Ptk. 6:536. § (2) bekezdés: Ha a veszélyes üzemnek több üzembentartója van, őket közös károkozónak kell tekinteni.

Az érdekszempontú megközelítés további esetcsoportokra is kihatással van.

Házastársak esetében az, hogy a gépjármű a közös vagyonhoz tartozik vagy sem, hogy a gépjármű fenntartási költségeit közösen viselik-e, önmagában még nem dönti el, hogy mind a ketten üzembentartónak minősülnek-e. Ugyanígy nem váltja ki ezt a házassági együttélés sem, és a gépjármű-nyilvántartás adatai sem irányadóak. Közös üzembentartók nyilvánvalóan akkor, ha a gépjárművet mind a ketten rendszeresen vezetik, viszont az új fogalmi elemre tekintettel a nem tulajdonos, akár vezeti nem tudó házastárs is üzembentartónak minősül, ha az ő érdekében is működik az autó rendszeresen.

Az érdekkörre kiható vizsgálat a fokozottan veszélyes tevékenységet is magában foglaló rendezvény szervezőjének felelősségére is befolyással lehet. Még a régi Ptk. szabályait alkalmazó bíróság megállapította, hogy a koncert szervezőjének felelőssége a károsulttal szemben a rendezvényen látványelemként alkalmazott pirotechnikai eszköz által okozott károk vonatkozásában a szerződészegéssel okozott károkért való felelősség alapján állapítható meg, mert nem gondoskodott a nézők megfelelő biztonságáról. A Ptk. úgynevezett *non-cumul* szabálya folytán más döntésre napjainkban sem juthat a bíróság, ha a rendezvényre belépő vendég kártérítési igényéről van szó.²⁹⁰

Eltérő gondolati levezetést hordoz a következő, szintén a régi Ptk. hatálya alatt született bírósági határozat, amely az autóverseny szervezőjének felelősségét is, a driftelés során kisodródó autó által okozott károk tekintetében, a gépjármű üzembentartójához hasonlóan, a veszélyes üzemi felelősségre tekintettel állapította meg. Bár a határozat érvelésében feltűnik az érdek szempont (a felelős személy általában az, akinek érdekében a veszélyes üzem tartósan működik²⁹¹), azonban a hangsúlyt arra helyezi, hogy a rendezvény szervezője is köteles kifejteni az autóversenyzés során felmerülő fokozott veszéllyel szembeni megfelelő védőintézkedéseket, ezért felel a veszélyes üzemi felelősség szabályai alapján.²⁹² A per során megállapítást nyert, hogy a szervező nem gondoskodott megfelelő védőkorról vagy védősávról a látványos, de veszélyes pördüléseket végző autók és a közönség között. Végezetül értékelésünk alá kell vonnunk azt a nehezen eldönthető kérdést is, hogy egy nyilvános rendezvény esetében az oda ellátogatók és a rendezvény szervezője között keletkezik-e szerződéses jogviszony, amelyre tekintettel azt kellene megállapítanunk, hogy a *non-cumul* szabály folytán már nem alkalmazható a deliktuális felelősség alakzat.

Az előzőhöz hasonló helyzetet eredményez a vadásztársaság lögyakorlata. A vadásztársaság a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség szabályai szerint felel azért a kárért, amely azáltal következett be, hogy a fegyverek kipróbálására kijelölt területen a biztonságos körülményeket nem biztosította.²⁹³

²⁹⁰ BH1991.314.

²⁹¹ A határozat hivatkozik Zoltán Ödön gondolatára. Vö. ZOLTÁN Ödön (1961): *Felelősség szerződésen kívül okozott károkért*. Budapest, Közgazdasági és Jogi K. 45–46.

²⁹² BDT2017.3663.

²⁹³ EBH2001.523.

Mint látjuk, az érdekszempontú megközelítés olykor a károsult igényérvényesítésének kedvez, azonban ellentétbe kerülhet azzal az elsődleges szemponttal, hogy ki az, aki a veszélyforrás feletti tényleges és önálló ellenőrzést gyakorolja, ki tartja uralma alatt a veszélyforrást.²⁹⁴

Ha a veszélyes üzemnek *több üzembentartója van*, őket közös károkozónak kell tekinteni, tehát főszabályként egyetemlegesen felelnek a károsulttal szemben [vö. Ptk. 6:536. § (2) bek.]. Belső viszonyukban véleményünk szerint a Ptk. 6:539. §-ba foglalt, veszélyes üzemek találkozása irányadó szabály nem alkalmazható, egyrészt mert egyetlen veszélyes üzem okozott kárt, másrészt pedig a közös üzembentartók érdekállása is teljesen eltérő, így a belső elszámolási kérdéseket is az érdekszempontú megközelítésnek kell áthatnia. Mindez viszont oda vezet, hogy a közös károkozókra irányadó általános (6:524. §) elszámolási szabály (felróhatóságuk, közrehatásuk arányában, illetve egyenlően viseljük a kárt) alkalmazása sem megfelelő.

5.3. Üzembentartói minőség átszállása

Az üzembentartói minőség mint fogalom meghatározó norma kogenciáját tükrözi az, hogy önmagában, tehát az üzemben tartás személyi és tárgyi feltételeinek kialakítása hiányában az üzembentartói minőség átruházására irányuló megállapodás semmis. Viszont érvényes az a megállapodás, hogy a fél a másik által folytatott fokozottan veszélyes tevékenységből eredő károk következményeket átvállalja,²⁹⁵ tehát teljesítésátvállalásra sor kerülhet.²⁹⁶

A veszélyes üzem (például gépjármű) használatának ideiglenes átengedése az üzembentartói minőséget nem szállítja át. Ha a veszélyes dolgot ellopják, majd azzal kárt okoznak, két megoldás nyílik. Az üzembentartó hivatkozhat arra, hogy a szükséges és lehetséges intézkedések megtétele ellenére nem tudta megakadályozni, hogy a gép(jármű) avatatlan kezekbe kerüljön. Mentessülhet ugyanis a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt a tevékenység körén kívül eső és elháríthatatlan ok okozta. A másik lehetőség annak bizonyítása, hogy a dolgát eltulajdonító személy saját érdekében, saját hasznára folytatta a tevékenységet az adott tárggyal, méghozzá végleges jelleggel, így már ő minősül üzembentartónak, míg a korábbiak ez a minősége megszűnik. E két szálát Eörsi oly módon szövi egybe, hogy az üzembentartói minőség általában átszáll a tolvajra, de marad az üzembentartónál, ha a mulasztással megkönnyítette a lopást, és a lopás óta a balesetig még nem telt el hosszú idő.²⁹⁷

²⁹⁴ Vö. pl. DCFR VI.–3:208: *Abandonment*. Felhagyás a veszélyforrás feletti uralommal Vö. VON BAR, Christian szerk. (2009): *Non-Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another (PEL Liab. Dam.)*. München, Sellier. A normaszöveg magyar fordítása a mellékletek között található. Fordította: Herpai Annamária, lektorálta: Vékás Lajos.

²⁹⁵ BH1975.234.

²⁹⁶ Ptk. 6:205. §.

²⁹⁷ EÖRSI 1960, 397.

A használat tartós átengedése a tulajdonjog átruházásától függetlenül, vagy a hatósági regisztrálástól függetlenül az üzembentartó személyének megváltozását eredményezi.²⁹⁸ A használat tartós átengedése miatt üzembentartó lehet a bérlő, haszonélvező, haszonkölcsönbe vevő is.²⁹⁹ A régi bírói gyakorlatban a veszélyes üzem jogellenes használata (feketefuvar) az üzembentartói minőséget nem szállította át, a Ptk. rendelkezése szerint azonban már a jogellenesen használót kell üzembentartónak tekinteni, hiszen az ő érdekében fog a veszélyes üzem működni. Kérdéses viszont, hogy ha a fokozott veszélyforrást ellopják és használják, üzembentartónak a tolvajt kell-e tekinteni, vagy az eredeti üzembentartót? Ha az üzembentartónak fennállt a védekezési lehetősége a veszélyforrás illetéktelen személyek általi használatának, elvonásának a megakadályozására, a prevenció elve alapján üzembentartói minősége nem szűnik meg. Ellenben, ha e behatás elleni védekezésre már objektív jelleggel nem volt lehetősége, nemcsak a keletkezett kárért való felelősség alól fog mentesülni (külső és elháríthatatlan okra hivatkozással), hanem akár üzembentartói minősége is meg fog szűnni, mert nem lesz tekinthető a tevékenység folytatójának és olyan személynek sem, akinek érdekében az üzem működik. Nochta Tibor a szerviz üzembentartói minőségét a próbaút során megállapíthatónak tartja, amíg az autót a megrendelőnek nem adja át, hiszen az ő érdekkörében áll a kiemelkedően magas védekezés tanúsítása a közúti közlekedés során.³⁰⁰

5.4. Károsult üzembentartó minőségben

A károsult kifejtett magatartásából, a kockázat tudatos vállalásából származhat az a megközelítés, amely a károsultat szintén üzembentartónak minősíti. A Ptk. rendelkezésébe foglalt érdekközpon-tú megközelítés ennek alapját adná,³⁰¹ azonban az üzembentartói minőség más szegmensei³⁰² általában hiányoznak. Tulajdonképpen üzembentartói minőségét a későbbi károsultnak általában csak olyan esetekben tudjuk megállapítani – és ez a professzionális sportok köre – ahol *saját irányítása alá vett eszköz* használatában áll a fokozott veszélyhelyzet (siklóernyő, motoros vitorlázó repülő, versenyautó), és ahol az elsődleges üzembentartónak (sportegyesület, oktató) a veszély elhárítására tett intézkedései végesek.

²⁹⁸ Bérautó üzemben tartása kapcsán vö. HAVASI 2013, 469.

²⁹⁹ EÖRSI 1958, 113.

³⁰⁰ NOCHTA 2016, 122.

³⁰¹ Ptk. 6:536. § (1) bekezdés: A fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának az minősül, akinek érdekében a veszélyes üzem működik.

³⁰² Álláspontunk az, hogy az üzembentartói fogalom egyéb elemei a Ptk. szabályozási megoldása ellenére továbbra is érvényesülnek.

A mászófal-esetben a bíróság arra a megállapításra jutott, hogy az extrém sportnak minősülő mászófal működtetése körében nemcsak az üzemeltetés minősül veszélyes üzemi tevékenységnek, hanem annak igénybevétele is fokozott veszéllyel járó tevékenység. Ezért a bírósági döntés szerint az ilyen sportot űző személy és a működtető egymás közti viszonylatában az 1959-es Ptk. 345. §-a alapján (veszélyes üzemek találkozása) az általános kártérítési szabályok irányadóak.³⁰³ Véleményünk szerint azonban az extrém sportot űző tevékenysége elsődlegesen önmagára jelent fokozott veszélyforrást, míg a veszélyes üzemi felelősség lényege a mások károsodásához vezető fokozott veszélyesség. Ezért helyesebbnek látjuk ezt az esetet alább, a károsult tudatos kockázatvállalása kérdéskörében tárgyalni.

Itt kell megjegyeznünk, hogy a *non-cumul* szabály úgy tűnik, egyébként is ki fogja zárni, hogy a szerződéses kapcsolatra tekintettel ezen „üzembentartók” esetében a veszélyes üzemi felelőségre irányadó szabályok alkalmazása egyáltalán felhívható legyen.

5.5. Az üzembentartó polgári jogi fogalma és a gépjármű üzemben tartója

Az alábbiakban vizsgálódásunkat az üzembentartói fogalom speciális szegmensére is kiterjesztjük, amelyet az (új) Ptk. alkalmazási körében is megfelelően irányadó PK 40. számú állásfoglalás is inspirál: „Az üzembentartó személyének megállapításához rendszerint a gépjármű forgalmi engedélye és a rendőrhatalósági nyilvántartás adatai adnak komoly segítséget. Azt ugyanis, akinek a nevére a forgalmi engedély szól, aki a gépjármű-nyilvántartásban szerepel, az ellenkező bizonyításáig üzembentartónak kell tekinteni. Üzembentartó azonban olyan személy is lehet, akinek nincs forgalmi engedélye, és neve a gépjármű-nyilvántartásban sem szerepel.”

A közjogi üzembentartói és polgári jogi üzembentartói fogalom összevetésével egyben célunk az is, hogy értékeljük, vonható-e a jelenlegi szabályozás mellett megfeleltethetőségi kapcsolat e két üzembentartói minőség közé, amely a közlekedési jog területén felépíthető vegyes – közjogi és magánjogi elemeket is magában foglaló – szakjogi szabályozás egyik alapvető feltételét jelenti.

Az üzembentartói minőség döntő jelentőséggel bír mind a polgári jogi kártérítési felelősség, mind a szabálysértésért fennálló objektív felelősség területén is. Hiszen az üzembentartói minőség az a beszámítási pont, amely köré a polgári jogi kártérítési felelősségi tényálláson kívül a közigazgatási szankció, az objektív bírság is szerveződik.

Az üzemben tartói minőség további vegyes közjogi-magánjogi relevanciájára szolgál példaként a parkolási díj és pótdíj megfizetésére kötelezett személye. A közlekedési nyilvántartásban feltüntetett tulajdonos, illetve az ott megjelölt üzemben tartó személyére nézve a PK 40. sz. állásfoglalásban is jelzett vélelem keletkezik, miszerint a gépjármű az ő használatában volt a parkolás

³⁰³ BDT2010.2358.

időszakában is. Ezáltal rá hárul a bizonyítás, hogy nem ő volt az, aki a parkolóhelyet a díj megfizetése nélkül használta.³⁰⁴ A regisztrált üzemben tartói/tulajdonosi minőség tehát további polgári jogi hatással jár.

5.5.1. A közjogi üzemben tartói minőség megjelenése a polgári bírói gyakorlatban

Általánosságban elmondható, hogy közvetlenül a veszélyes üzem által okozott károk megtérítéséért való felelősség körében a bírói gyakorlat által kiképzett polgári jogi üzembentartói fogalom önálló, a közjogi fogalomtól, pontosabban a regisztrált üzemben tartói minőségtől független, így általában a károsult által érvényesített kártérítési perekben sem a károsult, sem mentesülése érdekében az üzembentartó sem hivatkozik arra, hogy a nyilvántartás, illetve a forgalmi engedély tartalma nem felel meg a valós üzemeltetési viszonyoknak. Ellenben a kötelező felelősségbiztosítási jogviszony közbejöttével, illetve a MABISZ visszkereseti joga érvényesítésével összefüggésben döntő jelentőségű kérdés lehet, hogy van-e bármilyen igazoló hatása a járműnyilvántartásban és a forgalmi engedélyben megjelölt adatoknak, a tulajdonosként vagy üzembentartóként feltüntetett személynek.

Egy viszonylag frissen publikált egyedi határozat irányadó tényállása a következő volt. Az alperes eladta felperesnek a gépjárművét, azonban a gépjármű „átírására” nem került sor, az iránt sem az alperes, sem a felperes nem intézkedett. A gépjármű nem rendelkezett műszaki engedéllyel, és a forgalmi engedélye sem volt meg. Mivel a nyilvántartásban továbbra is az alperes szerepelt tulajdonosként, ezért a jármű levizsgáztatása érdekében az ideiglenes forgalomba helyezési engedélyen az alperest tüntették fel, hiszen ő volt a nyilvántartásban szereplő tulajdonos. A gépjárművel a felperes balesetet okozott. A Kúria érvelése a következő volt: *„Ha a hatósági nyilvántartások a tényleges helyzettől eltérő adatokat tartalmaznak, abból nem következik az, hogy a gépjármű üzemeltetésével okozott károkért való felelősség kérdésében nem a polgári jogi kártérítési felelősség szabályainak alkalmazásával és nem a valóságos tulajdoni és használati viszonyok figyelembevételével kell döntenet.”* Hozzáfűzte továbbá: a nyilvántartás valóságtól eltérő adataira a felperes egyébként is annak érdekében hivatkozott, hogy mentesüljön az általa okozott károk megtérítésének kötelezettsége alól, ez pedig ellentmond a jóhiszemű joggyakorlás követelményének.³⁰⁵

További kérdésként merülhet fel, ki az, aki a felelősségbiztosítási szerződés megkötésére köteles. Hiszen a szerződéskötési kötelezettség közjogi eredetű, a jogszerű gépjárműhasználat

³⁰⁴ 2/2006. Polgári jogegységi határozat a parkolási díj, valamint pótdíj befizetési kötelezettségéről.

³⁰⁵ Kúria Pfv. V. 20.128/2015/3. számú határozat.

egyik feltétele. Erre az üzembentartó köteles,³⁰⁶ aki a gépjármű telephelye szerinti ország hatóságai által kibocsátott okiratba bejegyzett üzemben tartó (engedélyes, engedély jogosultja), ennek hiányában a tulajdonos,³⁰⁷ A közúti közlekedési nyilvántartást az 1999. évi XLVIII. törvénnyel vezették be, azt megelőzően a *regisztrált üzemben tartói fogalom* nem létezett, emiatt egy 2007-ben publikált elvi bírósági határozat szerint még a tulajdonváltás *forgalmi engedélybe való bejegyzése nélkül* is terheli a kötelező gépjármű–felelősségbiztosítási szerződés megkötésének kötelezettségét azt az üzembentartót, aki a gépjármű tulajdonjogát átruházással megszerezte.³⁰⁸ Ugyanezen okból, szintén egy korábbi eseti döntésben a bíróság egyértelműen kimondta, hogy a biztosítási érdek a tulajdonjoghoz vagy az üzembentartói minőséghez kötődik, ezért a szerződés megkötésére a tulajdonos vagy a *forgalmi engedélybe bejegyzett* üzembentartó jogosult, illetve kötelezett.³⁰⁹ Ugyanígy egy későbbi döntés szerint is a felelősségbiztosítási szerződés kötésére kötelezett és a tényleges üzembentartó személye eltérhet egymástól.³¹⁰

A közúti közlekedési nyilvántartás bevezetése és a kötelező felelősségbiztosítási szerződésre vonatkozó jogszabályváltozások ellenére úgy tűnik azonban, hogy a polgári bírói gyakorlat töretlen abban, hogy a valódi tulajdoni viszonyokra, és nem az egyébként közhitelesnek³¹¹ nevezett nyilvántartásbeli adatokra hagyatkozva állapítsa meg a szerződő fél, pontosabban a szerződéskötésre kötelezett személyét, akivel szemben a MABISZ visszkereseti igényt támaszthat.

A nyilvántartásbeli regisztrációhoz fűződő közérdek és a gépjárművek szabályszerű használatának feltételét képező közjogi kötelezettség, a felelősségbiztosítási kötelezettség fennállása azt indokolná, hogy a szerződéskötési kötelezettség vonatkozásában is tényleges prioritást a nyilvántartás tartalma kapjon. A felelősségbiztosító helytállása azonban a kárért felelős személyhez kötődik, a polgári bíróság szerint megállapított üzembentartóval szemben érvényesített kártérítési igény az, amely a biztosító helytállási kötelezettségét kiváltja. Az Alkotmánybíróság is a felelősségbiztosítási szerződés polgári jogi beágyazottsága mellett foglalt állást: *„Gépjárművek esetén a veszélyes üzem működésében rejlő fokozott kockázatok miatt döntött úgy a jogalkotó, hogy a szerződés megkötését kötelezővé teszi. A kogencia azonban nem változtat azon, hogy továbbra is kárkötelmi igények szerződéses rendezéséről van szó, aminek lényege az azonos kárveszélyek okozói és (egyre gyakrabban) elszenvedői között egy – az érintettek kölcsönös és kiegyen-*

³⁰⁶ Vö. Gfbt. 4. § (1) bekezdése.

³⁰⁷ Gfbt. 3. § 35. pontja

³⁰⁸ EBH2007.1688.

³⁰⁹ BH2000.59.

³¹⁰ BDT2005.1240.

³¹¹ Messzire elvezet az a kérdés, hogy mit is jelent az egyes hatósági nyilvántartások esetében a közhitelesség kifejezés. A témában összefoglaló tanulmányt készített KISFALUDI András (2003): Mitől közhiteles a közhiteles nyilvántartás? *Gazdaság és Jog* 7–8. szám. 3–15.

súlyozott érdekein alapuló – kockázat- és kárközösség létrehozása. A felelősségbiztosítás tehát egy, a károkozó felelősségét meg nem szüntető, a károkozó és a károsult közötti kárkötelmet lebonyolító, törvényi alapú szerződéses megállapodás.³¹²

Nemcsak általában a biztosítási szerződésben, hanem a felelősségbiztosítási szerződésben is alapvető kérdés, ki az, akinek az adott gépkocsira nézve fennáll a biztosítási érdeke. Abban az esetben tehát, ha a nyilvántartásban rögzített tartalom már nem valós (a tulajdonátruházásra a gépkocsi átírása nélkül sor került), akkor a polgári bíróság az érdekhelyzetre tekintettel fog dönteni, és nem a regisztrált állapotot fogja preferálni. Az elsődleges érdekhordozó a tulajdonos, csak másodsorban az üzembentartó személye, ezért a fenti esetekben a tulajdonos személyének megállapítása ügydöntő jelentőséggel bírt. Komoly ellentmondást eredményez tehát a bírói gyakorlat szerint kizárólag csak közjogi-közigazgatási jogi hatásokat eredményező hatósági nyilvántartásba vétel és a forgalmi engedélybe történő bejegyzés, mert a tulajdonjog keletkezésének nem feltétele, a tulajdonjog átruházása ettől függetlenül megtörténhet. Továbbá: a nyilvántartásban rögzített állapot, ki az, aki a gépjármű tulajdonosaként és/vagy üzembentartójaként oda bejegyzett személy, a polgári bíróság előtti ügyekben legfeljebb csak megdönthető vélelmet keletkeztet az üzembentartó kilétére nézve.

5.5.2. Az üzemben tartó fogalmának eltérései a közigazgatási jog és a polgári jogi felelősség területén

Az előzőekben feltárt bírói döntések rávilágítanak arra a tényre, hogy bár az *üzembentartói minőséget*³¹³ megalapozó körülmények a polgári jog és a közigazgatási jog területén egyáltalán nem esnek egybe, eltérő jogi tények határozzák meg azokat, de egymást nagyobb részben mégis átfedik. Nyilvánvaló, hogy az esetek többségében a nagy számok törvényéből következik, hogy a polgári jog szempontjából és a közigazgatási jog szempontjából az üzembentartóként bejelentett személy és a gépjárművet ténylegesen üzemeltető személy azonos lesz, hiszen a statisztikai adatok is arra mutatnak, hogy a magyarországi gépjárműállományban kiemelkedően magas a személygépkocsik száma, és azoknak csak elenyésző hányada az, ahol az üzembentartó nem természetes személy.³¹⁴

³¹² 83/2011. (XI. 10.) AB határozat.

³¹³ A polgári jogi és a közigazgatási fogalom megjelölésére a törvényi szóhasználatban is alkalmazott eltérő írásmód – üzembentartó és üzemben tartó – használatával is utalni kívánunk, de ez nem bír kellő megkülönböztető erővel.

³¹⁴ KSH-adatok: a Magyarországon nyilvántartott gépjárműállomány (2008–2016). A közel 4 millió személygépkocsiból kevesebb mint 650 ezer üzembentartója jogi személy.

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény rendelkezése szerint üzemben tartónak minősül az, aki a jármű tulajdonosa, illetve akit a jármű jogszerű üzemeltetésére szerződés vagy más hitelt érdemlően igazolt jogcím alapján a járműnyilvántartásba bejegyztek. Hozzá kell azonban fűzni, hogy a regisztráló hatóság számára nem lényeges, hogy az üzembentartóként bejegyzett és ez alapján a forgalmi engedélyben feltüntetett személy esetleg nem kizárólagos tulajdonosa az adott gépjárműnek. Lehet tehát olyan tulajdonostárs, aki üzembentartóként nem bejegyzett. Ilyen értelemben véve a gépjármű feletti tulajdonjog másodlagos kérdés, mintegy csak az üzemben tartóként való regisztrálást megalapozó körülmény.³¹⁵

A későbbiekben még említendő 60/2009. (V. 28.) AB határozat szintén különbséget tesz a veszélyes üzemi üzembentartója és a közigazgatási bírsággal sújtandó üzemben tartó között. Előbbi úgy határozza meg, mint azt a személyt, „*akinek a fokozott veszélyforrás tartósan a rendelkezése alatt van. Ő az a rendelkezésre jogosult, akinek az elhatározásától függ, hogy a veszélyforrás működik-e, és ha igen, milyen külső és belső feltételek mellett.*”³¹⁶ Az Alkotmánybíróság rámutat arra, hogy a *közigazgatási jogi fogalom ettől szűkebb*, mert kizárólag a nyilvántartásba üzembentartóként bejegyzett személyt (személyeket) jelentheti.

A felvázoltak alapján egyértelműen kirajzolódik előttünk, hogy a közjogi és a magánjogi üzembentartói minőség két *halmaza hiába tartalmaz egymásnak megfeleltethető elemeket, jelenleg nem esnek egybe*, külön síkon lebegnek, hiányoznak azok az anyagi jogi „horgonyok”, amelyekkel valódi megfeleltethetőség teremthető a két definíció között.

³¹⁵ A tulajdonosi minőség és a tulajdonjog-változás bejegyzése elsősorban a törzskönyv kiadása szempontjából releváns.

³¹⁶ AB hat. IV. rész 2.1. pont.

VI. FEJEZET: A KÁROSULTI MAGATARTÁS JOGI KÖVETKEZMÉNYEI

6.1. Mentésülés vagy kármegosztás?

A károsult magatartása, annak minőségétől, kifejtése időpontjától, intenzitásától és elháríthatóságától függően eltérő módon hat ki a veszélyes üzemi felelősségre és az üzembentartó helyzetére. Amennyiben a magatartása elháríthatatlan, akkor az az üzembentartó mentesülését eredményezi. Ha a károsulti közrehatás elhárítható lett volna, de az üzembentartó ezek szerint nem tette meg az ehhez szükséges intézkedéseket, akkor nem mentesül a felelősség alól.

Az Mtj. a sértett közrehatását főszabályként nem a felelősséget kizáró, hanem csak azt megszüntető körülményként ismerte el, amely csak akkor vezet kivételesen az üzem felelősségének teljes megszüntetésére, ha az okozásban való részvétel teljesen vagy túlnyomóan a sértett terhére esik. Marton rámutatott arra, hogy a felelősségre vont szemszögéből a harmadik személy és a sértett magatartása is külső oknak minősül.³¹⁷ Így kapcsolódik vissza tehát a károsulti önhiba, pontosabban közrehatás az IV. fejezetben vizsgált elháríthatatlan és külső ok kérdésköréhez.³¹⁸ A károsulti önhiba tehát önálló kimentési okként szoros kapcsolatban állt a károsulti közrehatás értékelésével, ezek egymás tartalmára kihatottak, továbbá ilyen okként való megszövegezése ugyanazt a körültekintést kívánta meg, mint amelyet amellettt vagy annak hiányában a károsulti közrehatás értékelése megkívánt az objektív kárfelelősség körében.

Az 1959-es Ptk. kodifikálásakor vitatott volt, hogy a károsulti közrehatás önálló mentesülési ok maradjon-e, vagy beolvadhat a Marton által megfogalmazott egységes kimentési okba, a külső és elháríthatatlan ok kategóriájába. Eörsi elfogadta egységes kimentési okként a Marton által meghatározott külső és elháríthatatlan okot, azonban kimutatta azt a problémát, hogy ha a károsulti magatartást is besorolják a kimentés érdekében a külső és elháríthatatlan ok kategóriája alá, akkor az annak nem minősülő önhiba *a károsulti magatartás minőségétől függetlenül (akár vétkes vagy vétlen a közrehatása) kizárólag a kár megosztásához vezethet*. Eörsi szerint (1958) nem szabad egyenlővé tenni a károsulti magatartás objektíve elháríthatatlanságát az elhárítás elvárhatósága hiányával. „A szabályozásnak a következőkre kellene tekintettel lennie: aa) a károsult objektíve elháríthatatlan beavatkozása a vétkességre tekintet nélkül mentesítsen; bb) a

³¹⁷ MARTON 1942, 927.

³¹⁸ MARTON 1942, 381. 49. lj.

*károsult objektíve elhárítható és vétkes magatartása esetén vétkessége fokához mérten részben vagy egészben veszítse el a kártérítéshez való igényét; cc) mindkét fél vétkessége esetén teljes mentesülésre ne kerüljön sor, de ne is kelljen a vétek-arányos kármegosztás elvét alkalmazni, mert ebben az esetben a vétkes károkozó jobb helyzetbe kerülhetne, mint a vétlen.*³¹⁹ Tétéles javaslatában rögzítette többek között: „*kizárólagos önhiba esetén – még ha nincs is objektív elháríthatatlanság a károkozó részéről – kivételesen helye lehet a felelősség alóli mentesítésnek is.*”³²⁰

Figyelmet érdemel ezen kívül Eörsinek az 1960-ban megjelent tanulmányában kifejtett azon meglátása is, miszerint a veszélyes üzem üzemmentartóján kívül a károsulttal szemben is gyakorolható prevenció hatás.³²¹ Eörsi szerint ezért tér el alapvetően a károsulti önhiba más kimentési okoktól.³²² A károsult magatartásának értékelése szándékosság és gondatlanság szintjén és a védett értékek szintjén is vizsgálendő (társadalmi érdek, testi épség, egészség). Ha magatartása szándékos, akkor ez beleegyezésként mentesítheti az üzemmentartót, mint jogellenességet kizáró ok. Gondatlansága szintén mindkét esetscsoportban részlegesen vagy teljesen mentesíti az üzemmentartót. *Gondolatmenetében itt viszont, az előzőekben (az 1958-as monográfiájában) rögzítettekhez képest arra a következtetésre jutott, hogy jelenlegi kártérítési szabályaink a károsulti önhiba (közrehatás) értékelését veszélyes üzemi felelősség esetében csak oly módon teszik lehetővé, hogy az elhárítható károsulti közrehatás, amelyet az üzemmentartó nem hárított el, kizárólag kármegosztáshoz vezethet.*³²³

A károsulti közrehatás két következményét ezért egy fejezetbe foglalva kívánjuk elemezni.

6.2. A károsulti önhiba mint kármegosztást előidéző körülmény³²⁴

Az 1959-es Ptk. új, felróhatósági alapra helyezte a kártérítési felelősség feltételrendszerét, amely miatt nemcsak a veszélyes üzemi felelősség mint különös kárfelelősségi tényállásnak az általános alakzathoz való viszonyát, hanem ezzel összefüggésben a károsulti közrehatás értékelését is

³¹⁹ EÖRSI 1958, 115.

³²⁰ Uo.

³²¹ EÖRSI 1960, 379.

³²² EÖRSI 1960, 389.

³²³ Eörsi 1960, 390. Ide fűzött lábjegyzetben rögzítette máig irányító elvként: ha a károsulti közrehatás 1) elháríthatatlan és vétkes: üzemmentartó mentesül; 2) elháríthatatlan és vétlen: üzemmentartó mentesül; 3) elhárítható és vétkes: kármegosztásra kerül sor; 4) elhárítható és vétlen: üzemmentartó felel.

³²⁴ PUSZTAHELYI Réka (2017b): A veszélyes üzemi felelősség mint objektív felelősségi tényállás és a károsulti közrehatás. *Publicationes Universitatis Miskolcensis Series Juridica et Politica* Tomus XXXV. 409–424.

a Magánjogi Törvényjavaslathoz képest eltérő nézőpontból közelítette meg. Az 1959-es Ptk. 345. § (2) bekezdése szerint az üzembentartónak nem kellett megtéríteni a kárt annyiban, amennyiben a károsult felróható magatartásából származott. A PK 38. sz. állásfoglalás³²⁵ is úgy bontotta ki mindezt, hogy a károsulti közrehatás akkor eredményez kármegosztást a veszélyes üzemi felelősség esetében is (és ettől függő arányban), ha a károsult közrehatása felróható volt.

További kérdés azonban, hogy milyen mércét alkalmazzunk ekkor a károsulttal szemben. Az új Ptk. alkalmazási körében már nem irányadó PK 36. sz. állásfoglalás szerint a károsulttól kevésbé lehet elvárni, hogy a károsodás veszélyét felismerje. Tehát egyes esetekben azt sem várhatjuk el, hogy észlelje azt a fokozott károsodási kockázatot, amelyet egy veszélyes üzem számára jelenthet, ez pedig gyakran a károsult védelmére szolgáló bírói döntéseket eredményez.

A kialakult bírói gyakorlat szerint kármegosztást kizárólag a károsult felróható magatartása eredményezhetett, még ha egyébként fel nem róható magatartásával jelentős mértékben járult is hozzá a baleset bekövetkezéséhez. Elenyésző számúak azok a bírói döntések (ezek között a nem jogerős döntések), amelyek a károsult magatartásának felróhatósága mellett a közrehatását is nyilvánvaló értékelés alá vették az üzembentartót terhelő kártérítési kötelezettség mértéke megállapításában. Az pedig kivételes jelenség, hogy a károsulti közrehatás az üzembentartó mentesülését eredményezze.³²⁶

Az alábbi bírósági határozatban kivételesen megjelent a mérlegelt körülmények között a közrehatás súlya. A károsultak elhunyt hozzátartozója a kifejezett tiltó táblák, a szóbeli tájékoztatás és kellő helyismerete ellenére az egyébként nem megfelelően elhelyezett magasfeszültségű távvezeték mellett horgászott karbonszálal botjával. Az eset sajátossága az is, hogy halálos áramütést szenvedett, és a hozzátartozói által érvényesített kárigénybe „tudta be” a bíróság az ő magatartása felróhatóságát, illetve közrehatását. A döntés indokolása mindenképpen figyelemre méltó: *„A veszélyes üzemi felelősség szabályai alapján a károkozó felelőssége objektív, de a károsultnak is viselnie kell a felróható magatartásának következményeit. Ez pedig abban áll, hogy csökken a károkozó felelősségének következménye, vagyis felelősség-, illetőleg kárcsökkentés történik. Ilyen esetben nem a két fél vétkességét kell összevetni, hanem azt kell megállapítani, hogy a károsult milyen mértékben okozta a kárt.”* A bíróság eltekintett tehát a magatartások vétkességi (pontosabban felróhatósági) alapú összevetésétől, és ehelyett az okozatosságra, a közrehatás mértékére helyezte a hangsúlyt.³²⁷ Itt kell azonban felhívni a figyelmet arra, hogy az elhunyt magatartásának betudása nem egyenlősíthető a kármegosztással.³²⁸

³²⁵ Az új Ptk. alkalmazási körében már nem irányadó.

³²⁶ Vö. BH1992.434., ahol a fokozott veszéllyel járó tevékenység elektromos láncfűrész használata volt.

³²⁷ BH2015.36.

³²⁸ A hozzátartozók saját jogon érvényesített kárigénye esetén köztük és az elhunyt között nincs olyan jogviszony, ami a néhai vétkes magatartásának a túlélők terhére való betudását indokolná. Amennyiben a hozzátartozók maguk nem tanúsítottak a kár bekövetkeztében felróható magatartást, az őket illető

6.2.1. A fokozott veszélyesség mint a kármegosztási arányt súlyozó körülmény kötelező értékelése

Az alábbiakban a Ptk. 6:537. § (1) bekezdésének második mondatát tesszük vizsgálat tárgyává, amely szerint: „A kármegosztásnál a tevékenység fokozottan veszélyes jellegét az üzembentartó terhére kell figyelembe venni.” E szabály a károsult közrehatás értékelésének további korrekciós tényezőjeként jelenik meg a Ptk. szövegében. A Ptk. jelen mondata a PK 38. számú állásfoglalás lényegét inkorporálta, de megállapíthatjuk, hogy e rendelkezés el is tér az állásfoglalás tartalmától, mert nemcsak a veszélyes üzem kártérítési igénye, hanem – illetve elsősorban – a károsult közrehatása szempontjából emel ki további mérlegelendő körülményt.³²⁹ Egy konkrét ítéletben például a bíróság a károsult felróható közrehatásán kívül az üzem veszélyességét úgy értékelte, hogy az üzembentartóra terhesebb 75–25%-os arányban állapította meg a kármegosztást.³³⁰

Lábady Tamás is rámutatott már idézett tanulmányában arra, hogy a Ptk. e szakasza mindkét irányban, tehát a károsult és a veszélyes üzem egymásnak kölcsönösen okozott károk vonatkozásában előírja a fokozottan veszélyes jelleg figyelembevételét, azáltal elzárja az ítélkező bírót annak lehetőségétől, hogy a károsult részben önokozta kára vonatkozásában mérlegelés alapján a kárt felelje a károkozó és a károsult között. „A szabály nyilvánvaló logikája az, hogy a két különböző felelősségi szint, a szubjektív és objektív felelősség összetalálkozásánál a veszélyes üzem – ha már nem tud a felelősségből kilábalni – a kármegosztásnál viselje üzeme veszélyességének többletterhét.”³³¹

Itt kell röviden kiérnünk arra a kérdésre is, hogy az üzem veszélyessége nem relevánsabban az esetben, amikor a balesetet követően a károsult kárenyhítési kötelezettsége felróható megszegését értékeljük úgy, mint kármegosztáshoz vezető körülményt.

kártérítés a közrehatásuk alapján nem csökkenthető. Ez azonban nem azt jelenti, hogy a hozzátartozói károk – így akár nem vagyoni hátrány – esetében kizárt az elhunyt felróható magatartásának értékelése, ha a károkozó mellett a kár bekövetkeztében közreható elhunyt is a túlélő hozzátartozók károsodására vezető oksági láncolatba tartozó magatartást tanúsított. BDT2015.3378. A betudás kérdéshez lásd még LÁBADY Tamás (2013): Az „önhiba” mint kisodró körülmény a kártérítési obligációban In JUHÁSZ Ágnes szerk.: *Grosschmid gondolatai és az új magyar Ptk.* Miskolc, Novotni Alapítvány. 35–42. 42.

³²⁹ Ezzel egyezően FUGLINSZKY 2015, 396.

³³⁰ Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.500/2007/4. Menetközben a vasúti kocsi ajtaját kinyitó, 15 éves utas esetében a per során megállapítást nyert, hogy lényegében a lassítás következtében rácsukódó ajtó lökte le a vonatról.

³³¹ LÁBADY i. m., 39–40.

6.2.2. Az üzembentartó megtérítési igénye a vétőképtelen személy gondozójával szemben

A hatályos Ptk. jelentős újítása az, hogy a PK 39. sz. állásfoglalás lényegét is beépíti a rendelkezései közé. A megtérítési igénytől eddig is vonakodó bírói gyakorlat tükrében felmerül a kérdés, vajon alkalmazásra kerül-e a hatályos Ptk. alapján. Az elvi lehetőség ellenére ritka az olyan bírói döntés, amely az üzembentartó megtérítési igényéről konkrétumot tartalmazna. Ennek okát abban véljük felfedezni, hogy közúti balesetekről lévén szó, az üzembentartó helyett a vétőképtelen károsulttal szemben a felelősségbiztosító a kár megfizetésére kötelezett, őt pedig a gondozóval szemben nem illeti meg megtérítési igény.

A Ptk. 6:537. § (2) bekezdése alapján: „Ha a vétőképtelen személy elhárítható magatartásával a károkozásban közrehatott, az üzembentartót a vétőképtelen károsulttal szemben teljes felelőség terheli. Az üzembentartó a vétőképtelen személy gondozójával szemben az (1) bekezdés megfelelő alkalmazásával megtérítési igényt érvényesíthet.”

Nem nyert viszont tisztázást az, hogy az üzembentartó megtérítési igénye milyen határig terjedhet. A vétőképtelen által okozott kárért való felelősségtől alapvetően eltér e szabály azért is, mert itt a gondozónak a felügyelet ellátása körében tanúsított magatartása (felügyelet, ellenőrzés, nevelés, konkrét utasítások) nem arra tekintettel értékelt, hogy kellően felkészítse a vétőképtelen személyt, hogy az ne okozzon másnak kárt, hanem a tekintetben, hogy vigyázzon magára, kerülje el a károsodásához vezető helyzeteket.

Bár az üzembentartó a vétőképtelen személy irányában a kár teljes megtérítésére köteles, kármegosztásnak helye nincs, mindazonáltal a megtérítési igény érvényesítésekor az üzem működése és a gondozó magatartásának felróhatósága, vagy még inkább, a gondozó felróható közrehatása már összevethető. Így az a véleményünk, hogy a Ptk. azon rendelkezése, amely a kármegosztás szabályai megfelelő alkalmazását rendeli, úgy értelmezendő, hogy *az üzembentartó megtérítési igényét – a kármegosztás veszélyes üzemi felelősségre vonatkozó speciális szabályainak megfelelően – csökkenteni szükséges.*³³² Egyrésztől ugyanis Lábady fent idézett gondolatából kiindulva, a szubjektív és objektív felelősségi szint összetalálkozásakor az üzembentartót kell sújtsa az üzemveszélyesség többletterhe, másrésztől figyelemmel kell lenni arra is, hogy az üzembentartó a károsult vétőképtelensége miatt a javára megnyíló megtérítési igény folytán ne kerülhessen jobb helyzetbe, mintha a károsult vétőképes lett volna és közrehatása miatt valóban kármegosztásra került volna sor.

³³² Havasi Péter úgy fogalmaz, hogy a megtérítési igény vonatkozásában kármegosztás is alkalmazható. Vö. HAVASI 2013, 470. Itt jegyezzük meg, hogy a korábban említett, a régi Ptk. hatálya alá tartozó „gyermekquad-esetben” a bíróság a gyermekquad veszélyes üzemmé minősítésével érte el azt a helyzetet, hogy a veszélyes üzemek találkozása utaló szabálya alapján a kártérítési felelősség általános alakzatát alkalmazva a vétőképtelen gyermek gondozója és a másik üzembentartó felelősségét összemérhette.

6.2.3. Következtetések

Összegezvén az eddig leírtakat, ha a veszélyes üzemi felelősségre valóban úgy tekintünk, hogy nem más, mint a felróhatóságon alapuló felelősségnek a felső, merev határáként megfogalmazott esete, akkor formálisan valóban összemérhetővé válik az üzembentartó által tanúsított magatartás és a károsult magatartásának felróhatósága. Azonban ha arra tekintünk, hogy az üzembentartó mentesüléséhez a károsulti magatartás felróhatóságától függetlenül azt kell bizonyítania, hogy közrehatása mint külső ok egyben elháríthatatlan volt, akkor ott a károsulti közrehatást az okozatosság szintjén értékeltük. Ehhez képest logikailag helytelennek tartjuk, hogy a Ptk. 6:537. § (1) bekezdése alapján el nem hárítható, de egyébként az üzem működésébe jelentősen beható károsulti magatartást kizárólag felróhatósági alapon és a vétekarányos kármegosztás elvén keresztül minősíthetünk.

Úgy látjuk, hogy ahogyan a jogalkotó a kártérítés általános szabályai között a kármegosztásnál is szakított a korábbi megközelítéssel, és a károsulti magatartás felróhatósága kizárólagosságát megszüntetve nagyobb teret biztosított az okozati összefüggések vizsgálatának, ugyanennek kell, áthatnia a veszélyes üzemnél előálló kármegosztást is. Ennek ellenére a károsulti közrehatás értékelésére vonatkozó szabály ebben a részében továbbra is megegyezik az 1959-es Ptk. szövegével.

További meglátásunk az, hogy az üzembentartóra nézve olykor igazságtalan eredményre vezet, ha a károsulti magatartás csak kármegosztást eredményezhet, és nem eredményezheti az üzembentartó mentesülését. Ez a kérdés már összefügg a későbbiekben részletezett problémakörrel, a károsulti beleegyezés és a tudatos kockázatvállalás kérdésével. A mindenképpen kármegosztást magáénak mondó bírói gyakorlat ugyanis alapvető dogmatikai hézagokba ütközik néhány kivételes bírói döntésben, amikor lényegében az üzembentartót a károsult magatartására tekintettel a kártérítési felelősség alól úgy kívánja mentesíteni, hogy egyébként nem bizonyítható annak elháríthatatlansága.

A számunkra helyeselhető megoldást a korábbiakban már felhozott, 2015-ben megjelent bírói döntés foglalja magában: *„A felróhatóság azonos az általában elvárható magatartás elmulasztásával, de ebben az esetben nem kármegosztásról van szó, ugyanis a károkozó felelőssége objektív, a károsultnak viszont a felróható magatartásának következményeit viselnie kell. Ez pedig abban áll, hogy csökken a károkozó felelősségének következménye, vagyis felelősség-, illetőleg kár-csökkentés történik.”* Az adott esetben nem a két fél vétkességét kell összevetni,³³³ hanem azt kell megállapítani, hogy a károsult milyen mértékben okozta a kárt.³³⁴

³³³ Az ezzel ellentétes tendencia a bírói gyakorlatban azonban nemcsak a magyar szakirodalom által észlelhető, ahogyan azt részletesen ismerteti Fuglinszky (vö. FUGLINSZKY 2015, 304.), vagy amelyet észlel Kőhídi Ákos is (vö. KŐHÍDI 2015, 225–242.).

³³⁴ BH2015.36.

Amikor a károsult tudatosan kiteszi magát a veszélynek, maga is megszegi azokat a szabályokat, amelyeket saját testi épsége érdekében követnie kell, ha egy veszélyforrással érintkezésbe lép,³³⁵ akkor az üzemveszélyességre tekintettel súlyozott kármegosztás a károsult érdekében hozott, a méltányosság elvi alapján álló döntés.

Véleményünk az, hogy a Ptk. által a veszélyes üzemi felelősség körében az üzembentartó terhére súlyozottan szabályozott arány helyett³³⁶ a bíróság mérlegelésére kell bízni a károsulti magatartás értékelését, félretéve a kötött és jelen veszélyes üzemi felelősség esetében kifejezetten hátránnyal járó, a Ptk. 6:525. §-ában rögzített és előírt sorrendű kármegosztási szempontok következetes végigvitelétől.

A kapcsolódó jelenségek és kérdések kutatása azonban itt nem állhat meg, így jelen fejezetben kell vizsgálnunk a károsult magatartását – annak szándékossága, a károsodásba való beleegyezés és a tudatos kockázatvállalás elemein keresztül –, pontosabban annak a kártérítési kötelezettségre gyakorolt hatását.

6.4. Károsult beleegyezése, tudatos kockázatvállalása³³⁷

Az alábbiakban a *volenti non fit iniuria*³³⁸ elve fogalmával és a veszélyes üzemi felelősség kapcsán feltárható esetleges speciális tartalom meghatározásával foglalkozunk, továbbá azzal a kérdéssel, hogy a magyar szakirodalmi források szerint mit jelent a károsulti beleegyezés mint a jogellenességet kizáró körülmény. A károsodásba való beleegyezésnek mint jognyilatkozatnak a megtételét, érvényességét számos tényező befolyásolja.³³⁹ Figyelemmel kell lennünk arra is, hogy a Ptk. rendelkezése szerint veszélyes üzem esetében a dologi károk kivételével a felelősség kizárására, illetve korlátozására érvényesen sor nem kerülhet, amely tilalom mögött a jogtárgyak fokozott védelmének intenciója húzódik meg.

³³⁵ Lásd még az alábbi alfejezetet.

³³⁶ Ptk. 6:537. § (1) bekezdésének második mondata.

³³⁷ PUSZTAHELYI Réka (2017c): Assumption of Risk and Express Consent from the Viewpoint of Liability for Highly Dangerous Activities. *European Integration Studies* 13/1. 19–33.

³³⁸ „Nulla iniuria est, quae in volentem fiat.” Ulpianus: Corpus Iuris Civilis Digests bk. 47, ch. 10, sect. 1, subsect. 5

³³⁹ Vö. Ptk. 6:8. § (3) bek. Jogról lemondani vagy abból engedni kifejezett jognyilatkozattal lehet. Kisfaludi András szerint a joglemondásnak vagy szóbeli, vagy írásbeli nyilatkozási formában kell megjelennie, ráutaló magatartással nem tehető. Vö. KISFALUDI András (2013): Hatodik könyv Első rész I. cím. Ptk. 6:8. §-hoz fűzött magyarázat. In WELLMANN György szerk.: *Az új Ptk. magyarázata* V/VI. kötet. Budapest, HVG-ORAC. 46.

A károsulti beleegyezés vizsgálatának fontosságát támasztja alá a Zimmerman által feltárt alábbi tendencia is: Modern jogunkban az az álláspont válik uralkodóvá, hogy a fő kérdés nem a felróhatóság, hanem a jogellenesség kizárása. Példaként a sporttevékenység hozható: bármely testi érintkezéssel járó sportban mindaddig, amíg a sport szabályait nem sértik, a játékosok nem cselekednek jogellenesen, ha egymásnak kárt okoznak. Maga is elismeri azt, hogy ennek dogmatikai alapja jelenleg még nem letisztázott. Kérdés, hogy a beleegyezés, a kockázat tudatos vállalása vagy speciális magatartási norma alkalmazása-e az az eszköz, amellyel a kívánt cél elérhető.³⁴⁰

A károsulti beleegyezés vonatkozásában további problémát generál az, hogy a magyar kódex a kontraktuális és deliktuális felelősségi rezsimet egymástól elhatárolni kívánja. A jogellenességet kizáró körülményeket azonban csak a deliktuális felelősség körében sorolja fel³⁴¹, és a szerződészegés körében elhelyezett utaló szabály erre nem terjed ki.³⁴² Az az álláspontunk, hogy a károsult beleegyezése, és ebben a körben a tudatos kockázatvállalása a szerződészegésből eredő kártérítési felelősség esetében is a jogellenességet kizáró körülményként figyelembe vehető.

6.4.1. Károsulti beleegyezés, kockázatvállalás veszélyes üzemi felelősséget érintő bírói gyakorlata

Hogy valóban szükségesnek érezzük a fenti problémák áttekintését, azt a bírói gyakorlatban megjelenő vitás esetekkel kívánjuk illusztrálni. Meg kell jegyeznünk viszont, hogy e jogviták az 1959-es Ptk. hatálya alá tartoztak.

Az első eset tényállása szerint a felperes 2007. január 27-én az alperes által „Mászóbirodalom” néven üzemeltetett falmászóteremben társával együtt falmászó extrém sportot űzött. Ennek során, a mászófal mintegy 12 méteres magasságában, a biztosító kötél a beülő karabineréből kiakadt, majd az így biztosítás nélkül maradt felperes néhány percnyi kapaszkodást követően, ereje fogytával a mászófalról a földre zuhant és súlyosan megsérült. Ezt követően a felperes keresetében a fenti balesettel összefüggésben keletkezett vagyoni és nem vagyoni kárának a megtérítése iránt támasztott igényt az alperessel szemben. *Emellett kérte az alperes által alkalmazott általános szerződési feltételek 9., 10., 11. pontjainak a tisztességtelensége megállapítását, mert álláspontja szerint azok a kártérítési felelősséggel kapcsolatban az alperes részéről indokolatlan kizáró rendelkezést, míg a mászófalat igénybe vevők részéről indokolatlan joglemondást tartalmaznak.*

³⁴⁰ ZIMMERMANN, Reinhard (1996): The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition. Oxford, Oxford University Press. 1013. 92. lj.

³⁴¹ Ptk. 6:520. §.

³⁴² Köszönet illeti Leszkoven Lászlót, hogy erre a kérdésre felhívta a figyelmünket.

A bíróság a kikötések érvénytelenségét megállapította. A felperes tevékenységét azonban, a felmászás extrém sport jellege miatt, szintén fokozottan veszélyesnek ítélte, őt is üzembentartónak minősítette,³⁴³ és alkalmazta a veszélyes üzemek találkozására irányadó szabályokat. Végeredményként a kár megosztásáról döntött.³⁴⁴

A második esetben a felperes „vállalkozási” szerződést kötött az elsőrendű alperes sportegyesülettel a siklóernyős sportág legalapvetőbb technikai, taktikai és szabályismereteinek elsajátítása, és az „A” jogosítás megszerzéséhez szükséges vizsgára felkészítés érdekében. A másodrendű rendű alperes az I.r. alperes képviselője, illetve oktatója volt. *A felperes a szerződésben tudomásul vette, hogy a sporteszköz használatával járó kockázatot, a sporttevékenysége során elszenvedett kárt maga viseli. A kárát nem háríthatja át másra.* Az I.r. alperes által szervezett gyakorló repülés során, 2004. május 8-án a felperest a siklóernyővel történő landolás közben súlyos baleset érte, az I–II. ágyéki csigolyái megsérültek. Keresetében 8 millió forint nem vagyoni kártérítés egyetemleges megfizetésére kérte az alperesek kötelezését arra hivatkozással, hogy az oktatás nem volt megfelelő, a védőfelszerelés pedig hiányos volt, az időjárási és terepviszonyok nem voltak alkalmasak a repülésre. *A bíróság megállapította, hogy a veszélyes üzemnek minősülő sporteszköz igénybevételével kifejtett sporttevékenységből eredő kockázatot is magának a tanítványnak kell viselnie,* tehát kárát nem háríthatja át másra. A másodfokú bíróság az általánosságban tett kikötést érvénytelennek tekintette azzal, hogy ez nem érintette a felperesnek a tevékenység végzésével mint ráutaló magatartással kinyilvánított, a siklóernyőzéssel általában együtt járó sérülések bekövetkeztének lehetőségébe való belenyugvását.³⁴⁵

A harmadik esetben a B. társaság az eredetileg Audi A6 típusú perbeli személygépkocsit sérült állapotban vásárolta külföldön és hozta Magyarországra. Itthon megjavították és összeépítették egy Audi Allroad Quattro 2,5 TDI Tiptronic típusú személygépkocsi több alkatrészével úgy, hogy a vámkezelés már erre a típusra vonatkozott. Megtörtént a jármű eredetiségvizsgálata, majd a forgalomba helyezés és a műszaki vizsga. A Központi Közlekedési Felügyelet nem észlelte a jármű összeépítését, és erre a típusra engedélyezte a jármű forgalomba helyezését. 2004. január 30-án a B. társaság a járművet 12 500 000 forintért elidegenítette Cs. Z. élettársának, a felperesnek. 2004. március 26-án az M3 autópálya G. és A. közötti jobb oldali pályáján a felperesi személygépkocsi közlekedési esemény részeseként a bal oldali szalagkorlát alá szorult. A balesetet okozó másik autó vezetője elismerte a felelősségét, figyelmetlenségből a belső sávban haladó Audi jobb hátuljának ütközött. A felperes a balesetben érintett másik autó üzembentartójának felelősségbiztosítója ellen pert indított az autó javítási költségei mint kára megtérítése iránt. A per során azonban bizonyítást nyert, hogy *a baleset megrendezett volt, egyedüli célja a biztosító szándékos*

³⁴³ Vö. A károsult üzembentartói minőségben c. alfejezetet.

³⁴⁴ BDT2010.2358.

³⁴⁵ Pfv.III.20.069/2012/10. szám.

megettévesztése volt. A határozat rendelkező része így szól: A közúti baleset *károsultjának a beleegyezése* a károkozás jogellenességét megszünteti, és a biztosítót mentesíti a kötelező felelősségbiztosítás alapján fennálló kártérítési felelőssége alól.³⁴⁶

A negyedik esetben V. T.-nak és Sz. G.-nak megbízási szerződés alapján az volt a feladata, hogy az alperes silójába előző napon betárolt szőlőcefrét préselésre szedjék ki. Ehhez a siló alján levő ajtót kinyitották, és a munkavégzéshez rendszeresített vasvillával megkísérelték a szőlőcefre kikaparását. Ez nem sikerült, a ceFRE megakadt, ezért azt felülről akarták elmozdítani, de ez sem vezetett eredményre. *Sz. G. ezért létráért ment, miközben V. T., ezt meg nem várva, beugrott a tartályba. A segélykiáltásra B. Z. szaladt a silóhoz, és társa kimentése érdekében maga is a silóba ugrott.* Az ott termelődött széndioxidtól mindketten megfulladtak. A felperesek keresetükben hozzátartozóik (V. T. és B. Z.) halála folytán bekövetkezett káruk megtérítésére kérték az szőlőcefre-feldolgozást folytató alperes kötelezését. A Kúria álláspontja szerint az elhunyt személyek közrehatása, mivel magatartásuk elhárítható lett volna, az alperes állításával szemben csupán kármegosztásra adhat alapot, az üzembentartót teljes mértékben a felelősség alól a kizárólagos önhiba sem mentesítheti.³⁴⁷

6.4.2. A károsulti beleegyezés mint jognyilatkozat minősítése

Beleegyezés alatt kizárólag a károsodást megelőző nyilatkozatot érthetjük, hiszen azt követően a károsult által tett nyilatkozat a kártérítési igényről való lemondást jelentheti.

Lábady Tamás a károsulti beleegyezés köréből a sportjátékokat emelte ki, amelynek kiforrott bírói gyakorlatáról számolt be. Hivatkozott arra az 1977-ben közzétett eseti döntésre, amely szerint a sportoló tulajdonképpen a sportolással együtt járó esetleges károk kockázatának a viselésébe egyezik bele. A játék során sérülést okozó magatartás jogellenessége csak abban az esetben kizárt, ha a sérülés a játékkal együtt járó szokásos kockázati körön belül marad. Érzékeltette viszont azt a körülményt, hogy a károsulti beleegyezésnek gyakorlatilag határt szab a felelősségkizáró, illetve korlátozó klauzulák körében az életben, testi épségben, egészségben okozott károk megtérítését védő szabály, amely az ilyen kikötések semmisségét eredményezi.³⁴⁸ Harmathy Attila a károsulti beleegyezésétől elhatárolandó kérdésnek tekinti a kockázat tudatos vállalását, amelyet egy 1977-ben közzétett bírói határozat tükröz.³⁴⁹

³⁴⁶ BH2011.195.

³⁴⁷ EBH2001.413. Az a tény, hogy megbízási jogviszony alapján végezték a munkájukat az elhunytak, a bíróság véleménye szerint nem teszi kérdésessé a Ptk. veszélyes üzemi felelősségi szabályainak alkalmazását.

³⁴⁸ LÁBADY 2014, 2239.

³⁴⁹ HARMATHY Attila (2013): Hatodik könyv Negyedik rész XXVI. cím 6.520. §-hoz fűzött magyarázat. In WELLMANN György szerk.: *Az új Ptk. magyarázata* VI./VI. kötet. Budapest, HVG-ORAC. 440. BH1977.17.

Az európai államok kártérítési jogai közös sajátosságaként számol be a DCFR a károsult beleegyezésről és a tudatos kockázatvállalásról. A károsult beleegyezését csak tudatos, tervszerű károkozó magatartás kifejtéséhez adhatja, amely alapján a károsodás mikéntje, mértéke nagyjából megbecsülhető, felmérhető, amellyel a károsult tisztában volt, vagy tisztában lehetett volna. A beleegyezés esetében viszont mind a két fél a károsodással közvetlenül számol, azzal szembenéz. Ha ez nem állapítható meg, akkor csak a veszély, a kockázat vállalására kerülhet sor. A károsult elfogadja a veszély realizálódásának lehetőségét. Önkéntesen és tudatosan teszi ki magát a veszélynek, de bízik abban, hogy károsodása nem fog bekövetkezni.³⁵⁰ A DCFR szóhasználatában tehát a kockázat vállalása és a saját veszélyére való cselekvés szinonim fogalmakként jelentkeznek.

A PETL szintén a kártérítési követeléssel szembeni védekezésként tárgyalja a károsult beleegyezést, és emellett külön kiemeli a kockázat vállalását is.³⁵¹ A kommentár kitér arra, hogy e rendelkezés nemcsak a *volenti non fit iniuria* elvét foglalja magában, hanem a kapcsolódó egyéb fogalmakat is.³⁵²

Általános kritérium, hogy a beleegyező nyilatkozat természetesen attól a személytől származzon, akinek a vagyona, a személyhez fűződő joga, azaz vagyoni vagy nem vagyoni érdeke a veszélynek kitett, és aki az adott érdek veszélyeztetése vonatkozásában a vagyontárgy, jogosultság felett rendelkezési joggal bír. A beleegyezés hatályáról, kiterjedéséről a károsult dönt, más személynek e körben való tévedése legfeljebb a károkozó magatartás felróhatóságának (vétkességének) megállapítását zárhatja ki.³⁵³ A joglemondó nyilatkozat érvénytelenségét eredményezhetik akarathibák is (például kényszer, fenyegetés, tévedés), vagy a célzott joghatás hibái (például jó erkölcsbe ütközés, vagy mint a fenti példában láttuk, a kikötés tisztességtelensége).

Érdemes megjegyezni, hogy a beleegyezésnek mint joglemondó nyilatkozatnak kifejezettnek kell lennie, ezt a feltételt a kockázat tudatos vállalásánál nem támaszthatjuk.

³⁵⁰ Vö. DCFR VI.-5:101. *Consent and acting at own risk*.

³⁵¹ PETL Art. 7:101. Defences based on justifications: „(1) Liability can be excluded if and to the extent that the actor acted legitimately d) with the consent of the victim, or where the latter has assumed the risk of being harmed.”

³⁵² European Group on Tort Law eds. (2005): *Principles of European Tort Law*. Text and Commentary. Wien–New York, Springer. 126.

³⁵³ Vö. DCFR VI.-5:101. *Consent and acting at own risk*. Comments. In VON BAR, Christian et al. (2009): *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR) Outline Edition*. Munich, Sellier. 3459–3468.

Személyiségvédelmi szempontból sem közömbös a károsult beleegyezésének kérdése,³⁵⁴ különösen, ha a testi épség, egészség megkárosításához való hozzájárulást jelent. Véleményünk szerint ez az a szabályozási szint, amelyen az ember önrendelkezési jogának szabadsága és az erkölcsi és közrendi normák mérlegre kerülnek, és felállíthatók a károsulti beleegyezés semmisségét eredményező korlátok.

A hatályos Ptk. a károkozás jogszerűvé válásához már nem kívánja meg többletfeltételként, hogy a károsult beleegyezése nem sérthet vagy veszélyeztethet társadalmi érdeket vagy közérdeket. A károsulti beleegyezéssel szemben viszont általánosan érvényesülő korlát a fent említett semmisség ok, amennyiben élet, testi épség vagy egészség megkárosításában áll a magatartás, függetlenül tehát attól, hogy a felek között felelősségkizáró vagy korlátozó szerződési megállapodás valójában nem született.

A károsulti beleegyezéssel összefüggésben a felelősségkizáró és korlátozó kikötésekre vonatkozó rendelkezés³⁵⁵ óvatos alkalmazására int Fuglinszky: legfeljebb analógia útján hívhatók fel azok a szabályok, mivel a kettő nem ugyanazon helyzetet kívánja rendezni.³⁵⁶

Wellmann György még az 1959-es Ptk. gyakorlata alapján az alábbi következtetésre jutott: *érvényes az olyan előre kötött megállapodás, amely a testi épségben esetleg okozandó károsodásért való felelősséget a károkozó kizárja, a károsult pedig beleegyezik abba, hogy neki kárt okozzanak, és annak következményeit saját maga viselje – feltéve természetesen, hogy a megállapodás társadalmi érdeket nem sért vagy veszélyeztet.*³⁵⁷

Úgy véljük, hogy amíg a korábbi irodalom³⁵⁸ a megállapodás kétoldalúságában és a károsult általi önkéntes alávetettségben kereste a szabályozási kollízió feloldását, addig az újabb irodalom, észelve a bírói gyakorlatban támadt ellentmondást, de az élet által szült szükségletet is, a megoldást már a közvetlen károsító magatartásba való beleegyezés és a kockázat (esetleges károsodás lehetősége) vállalása közötti megkülönböztetésben véli megtalálni.³⁵⁹

³⁵⁴ Ptk. 2:42. § (3) bekezdés: Nem sért személyiségi jogot az a magatartás, amelyhez az érintett hozzájárult.

³⁵⁵ Ptk. 6:526. §.

³⁵⁶ FUGLINSZKY Ádám (2014): 6.520. §-hoz fűzött magyarázat. In OSZTOVITS András szerk.: *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja* IV. kötet. Budapest, Opten Kiadó. 53. skk.

³⁵⁷ WELLMANN György (1991): III. fejezet. A kártérítési felelősséget korlátozó és kizáró körülmények. In PETRIK Ferenc szerk.: *A kártérítési jog*. Budapest, KJK. 51.

³⁵⁸ Vö. FÉZER Tamás (2010): II. fejezet. A kártérítési felelősség feltételei. In FÉZER Tamás szerk.: *A kártérítési jog magyarázata*. Budapest, Complex 94–95.; WELLMANN 1991, 51.; EÖRSI 1966, 117–118.

³⁵⁹ HARMATHY 2013, 17.

6.4.3. A károsult saját veszélyére való cselekvése, a kockázat vállalása

A fent előadottak alapján megállapíthatjuk, hogy a kockázat vállalása a károsulti beleegyezéstől eltérő jelentéstartalommal (is) rendelkezik. Fő alkalmazási területe vita nélkül a küzdősportok és a veszélyes sportágak, azonban a DCFR szerint sem szűkíthető le kizárólag ezekre a területekre, így megjelenhet a termékfelelősség, a közlekedési kártérítési jog, vagy például az állattartót terhelő felelősség területén is. Eltér azonban a véleményünk a DCFR azon megállapításától, miszerint a kockázat tudatos vállalásának egyetlen következménye a kártérítési felelősségnek a kizárása lenne, és kármegosztásnak nem lenne helye.

Egyet kell értenünk viszont azzal a meglátással, hogy a kockázat tudatos vállalása csak akkor értelmezhető, ha a károsító személy vagy a kárért felelőssé tett személy magatartása a károsító hatás vonatkozásában nem szándékos, hanem csak hanyag vagy véltlen. Ahogyan a magyar szakirodalom is utal rá, a kockázat tudatos vállalása kizárólag az adott tevékenységgel együtt járó szokásos, tipikus és ismert kockázatra terjed ki, főszabályként függetlenül a károsodás mértékétől. A kockázatvállalás megállapításánál az a döntő szempont, hogy a személy önként tegye ki magát az általa ismert veszélynek, és a külső szemlélő számára is nyilvánvaló legyen, hogy ez a személy a károsodási kockázatot (vagy netán magát a károsodás bekövetkezését is) elfogadta. A DCFR szerint különbséget kell tenni a pusztán szabadidős tevékenység és a szabályok betartásával folytatott, lényegében profi sport között. A kockázat vállalásának a felelősséget kizáró hatása megállapításához első lépésként azt kell megvizsgálnia, hogy vajon a szabályokat a károkozó betartotta-e. A károk (milyen károsodás kockázatát vállalta önként) és az a tény is mérlegelés alá tartozó körülmény, hogy a károsult miért vállalta a károsodás kockázatát.³⁶⁰ A DCFR leszögezi, hogy a kockázat tudatos vállalása nem tartozik a felelősségkorlátozó, illetve kizáró kikötések érvényességét behatároló jogszabályi rendelkezések hatálya alá.

Koziol előadása szerint a német bírói gyakorlatban egyébként a károsodásba való beleegyezést gyakran az úgynevezett *saját veszélyére cselekvés* esetében hívják fel. Erről akkor van szó, ha valaki egy általa ismert vagy legalábbis felismerhető veszélynek teszi ki magát. Többnyire azonban a károsodásba való hallgatólagos (ráutaló magatartással tett) beleegyezéséről nem beszélhetünk, ha a személy a veszélynek ugyan kiteszi magát, azonban saját károsodásába nem egyezett bele, sokkal inkább azzal számol, hogy nem fog megsérülni. Ezért ezekben az esetekben csak a *veszélyeztetéshez adott hozzájárulásról* lehet szó. A saját kockázatára való cselekvés eseteit ilyen értelemben gyakran nem tekinthetjük beleegyezésnek. Az önveszélyeztetés önmagában is jelentőséggel bír tehát, még ha kifejezett beleegyezésről nincs is szó.³⁶¹

Koziol szerint a saját kockázatra való cselekvés igazi értelme a *Verschuldenshaftung* területé-

³⁶⁰ DCFR i. m. 3463.

³⁶¹ Koziol i. m. 228.

re tartozik, miszerint a veszélyeztető a veszélyeztetett személy irányában semmilyen védőkötelezettséggel nem tartozik. A *Gefährdungshaftung*, tehát a szigorú felelősség területén is előállhat olyan érdekhelyzet, amelynél fogva a károsultat előnyös jogvédelem ne illesse meg. Amíg a tulajdonképpeni értelemben vett saját kockázatára való cselekvés a felelősség kizárásához vezet, addig más esetekben az önveszélyeztetés pusztán a közös felelősséghez (*Mitverantwortung*) vezet az ABGB 1304. §-a alapján, és kármegosztást eredményez; ez a nem tulajdonképpeni értelemben vett saját veszélyre való cselekvés.³⁶²

6.4.4. A kiemelt jogesetek értékelése

Visszatérve a magyar bírói gyakorlatban jelentkező esetekhez, a károsult tudatos kockázatvállalásának klasszikus példáját adja a másodikként felvázolt, a siklóernyő-oktatás során elszenvedett baleset.³⁶³ Ugyanide tartozik véleményünk szerint az elsőként ismertetett mászófal-esetben is a károsult magatartása. Extrém sportról lévén azonban szó, a károsult egyértelműen felismerhette a tevékenység veszélyességét, itt nem tekinthetjük irányadónak a DCFR szerint azt, hogy a kockázat vállalása tekintetében különbséget kellene tennünk a szabadidős tevékenységek és a profi sportolás között. A szolgáltatás igénybevételével a károsult vállalta annak kockázatát, hogy megsérülhet, bármilyen hiba is történik háromemeletnyi magasságban. Hozzá kell tennünk, hogy a felelősség kizárásáról szóló szerződési rendelkezést ennek ellenére nem tekintjük érvényesnek, mert nem mentesítheti a mászófal üzemeltetőjét a szerződésből fakadó védőkötelezettségek alól. De nem találjuk helyesnek azt a gyakorlatot sem, hogy a kockázat tudatos vállalása miatt a potenciális károsult automatikusan üzembentartóvá válna, vagy kifejtett aktivitását önálló, fokozottan veszélyes tevékenységnek kellene tekinteni, mint amilyen megoldásra a bíróság ebben az ügyben jutott. Véleményünk szerint ebben a tényállásban állhat elő a körülmények megfelelő értékelése mellett a kockázat vállalásából következően a kár megosztása.

A negyedik jogesetben a szőlőcetre tárolására szánt silótartályba beugró személyek megbízási jogviszonyban álltak az üzembentartóval, és a munkájukat végezték. Velük szemben az alperes azon védőkötelezettséggel tartozik, amely a biztonságos munkavégzés követelményeinek a megteremtését jelenti. A másodikként elhunyt személynek azon hibás döntése, hogy beugrott a

³⁶² Koziol. i. m. 229. A saját kockázatra való cselekvésnek egyes esetei jogilag szabályozottak is. Ide tartozik a gépjármű-üzembentartók (*Kraftfahrzeughalter*) felelősségének kizárása is azon személyek irányában, akiket csakis saját érdekükben (szívességéből), túlnyomórészt saját gazdasági érdekükben és térítés nélkül, ingyenesen szállítottak. EKHG 3Z 2.

³⁶³ Hozzá kell azonban fűznünk, hogy az irányadó jogi rendelkezések értelmében a siklóernyő légi jármű, és parancsnokának a felperest kell tekinteni.

tartályba a társát menteni, az abban felgyűlt és fulladását okozó gáz ellenére, sem beleegyezésként, sem önveszélyeztetésként nem értelmezhető, sokkal közelebb áll a szükséghelyzetben okozott kár jelenségéhez. A munkavégzésre irányuló jogviszony, mint egyfajta alárendeltségi viszony, kizárja véleményünk szerint azt, hogy károsulti beleegyezésről beszélhessünk.³⁶⁴

Végezetül a harmadikként ismertetett esetben (megrendezett autóbaleset) a bíróság véleményünk szerint a felelősségbiztosító helyállása tekintetében tévesen hívta fel a károsulti beleegyezés szabályát. Egyetértünk Harmathy Attila véleményével,³⁶⁵ miszerint a biztosító megtévesztése érdekében megrendezett balesetben sokkal inkább az alapelv alkalmazása merülhetett volna fel: saját felróható magatartására előnyök szerzése végett senki nem hivatkozhat.

6.5. Veszélyes üzem működéséből eredő kárfelelősség kizárása, illetve korlátozása

A vizsgálat következő állomását a Ptk. azon kógens rendelkezése képezi, miszerint az életben, testi ép-ségben, egészségben okozott károkért való felelősséget nem lehet érvényesen korlátozni, sem kizárni.

A felelősségkizáró és korlátozó kikötéseknek az alább kifejtendő korlátai Eörsi meglátása szerint alapvetően több forrásból táplálkoznak.³⁶⁶ Az egyik általunk kiemelendő, a gazdasági jellegű megfontolás szerint a vállalkozások viseljék a működésükből fakadó költségeket, beleértve az okozott károk megtérítését. Hiszen a vállalkozások könnyűszerrel képesek betölteni a társadalmi kárelosztási funkciót, akár oly módon, hogy ebből fakadó költségeiket beépítik a szolgáltatás árába, tehát e költségeket a fogyasztók, ügyfeleik között osztják fel, vagy pedig biztosítási szerződés alapján, a hasonló károkozó potenciálú vállalkozásoknak a biztosítási szerződéssel teremtett kockázatközösségében. A másik megfontolás a károsulti érdekekre koncentrál, és a károsult védelmében állít fel a felelősségkizáró és korlátozó kikötésekkel szemben abszolút jellegű minimumvédelmet.

Eörsi a felelősségkizáró vagy korlátozó szerződési kikötések további szűrőiként határozza meg az általános szerződési feltételekkel szemben támasztott többletkövetelményeket, a tisztességtelen kikötések érvénytelenségi szabályait, a szerződő fél javára szóló értelmezés elvét, továbbá az egyéb tartalmi korlátokként a további érvénytelenségi okokat.³⁶⁷

³⁶⁴ Veszélyes foglalkozást folytatók hallgatóságos beleegyezését követő külföldi gyakorlattól a magyar eltér. Vö. Eörsi 1966, 118.

³⁶⁵ HARMATHY 2013, 440–441.

³⁶⁶ EÖRSI Gyula (1975): The Validity of Clauses Excluding or Limiting Liability. *The American Journal of Comparative Law* Vol. 23, No. 2 (Spring). 215–235.

³⁶⁷ A hatályos Ptk. alapján még kiemelhetjük: a fogyasztói jogokat csorbító feltétel, a fogyasztó joglemondó nyilatkozata semmissége és a fogyasztói szerződésben alkalmazott tisztességtelen kikötés semmissége. Vö. Ptk. 6:100.-6:102. §§.

A Ptk. a felelősségkizáró és -korlátozó kikötések semmisségére vonatkozó rendelkezést jelentőségénél fogva többször megismétli. Beépíti a szerződésszegéssel okozott károk megtérítésének szabályai közé: „A szándékosan okozott, továbbá emberi életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító szerződésszegésért való felelősséget korlátozó vagy kizáró szerződési kikötés semmis.”³⁶⁸ Megismétli a deliktuális kártérítési felelősség közös szabályainál: „A szándékosan okozott, továbbá az emberi életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító károkozásért való felelősséget korlátozó vagy kizáró szerződési kikötés semmis.”³⁶⁹ A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való speciális felelősségi alakzat körében újból: „A felelősség kizárása vagy korlátozása semmis; ez a tilalom a dologban okozott károkra nem vonatkozik.”³⁷⁰

Az 1959-es és a hatályos Ptk. eltérő szabályozási megoldása a kérdés újragondolását igényli. A párhuzamos deliktuális kártérítési igény kizárásáról³⁷¹ rendelkező, az ügynevezett non-cumul szabály bevezetése miatt nem alkalmazható tehát a szerződéses viszonyra tekintettel a Ptk. 6:526. §-a, viszont jelenlegi megfogalmazásában nehezen lelhetjük fel, hogy milyen esetekben jelent többlettilalmat a kontraktuális vagy deliktuális szabályokhoz képest.

A felelősséget kizáró vagy korlátozó nyilatkozat szerződésben, egyoldalú nyilatkozatban, vagy Solt előadása szerint belső szabályzatban is megjelenhet, és szinte kizárólag a szerződésszegéssel okozott károk területére korlátozódik alkalmazhatósága. Deliktuális felelősség esetében általában a felelősség utólagos kizárása vagy korlátozására kerül sor, amely tulajdonképpen értelemben beleegyezésnek nem tekinthető, véleményünk szerint ebben a károsult a kártérítési követeléséről utólag lemond.

6.6. Összegzés

A felelősségkizáró és -korlátozó kikötésekre szabott korlátok hasonló, de mégis eltérő nézőpontból közelítik meg a károsult beleegyezését, a kártérítési igény csökkentésére ható körülményeket. A kikötések konszenzust feltételeznek, és a károkozó részéről érkező egyoldalú érdekeltséget tükröznek, amelyet egyetlen szempont hat át, a felelősség alóli mentesülés. Ezzel szemben a károsult egyértelmű akarását tükrözi a beleegyezése, továbbá a kockázat tudatos és átgondolt vállalása, különösen olyan esetekben, amikor a veszélyforrással szembeni védekezés lehetősége

³⁶⁸ Ptk. 6:152. §.

³⁶⁹ Ptk. 6:526. §.

³⁷⁰ Ptk. 6:565. § (3) bekezdés. Solt Kornél kritikát fogalmazott meg a régi Ptk. azonos szövegű rendelkezésével szemben. Vö. SOLT Kornél (1968): Kogencia és diszpozitivitás a veszélyes üzemi kártérítési felelősség körében. *Jogtudományi Közlöny* 23. évf. 6. szám. 302–307. 307.

³⁷¹ Vö. PUSZTAHELYI 2016, 60–78.

az üzembentartó oldaláról számos tényező folytán háttérbe szorul és a véletlennek kiszolgáltatott. A károsulti beleegyezés ehhez hasonlóan a károkozó által tudott, elfogadott, hiszen az általa tanúsított magatartás, az előre tervezetten kifejtett tudatos és szándékolt károkozás ennek megfelelően valósul meg. Tartalmilag több tehát a károsulti beleegyezés, mint az egyszerű joglemondás, és túlmutat az egyoldalú nyilatkozat hatókörén, hiszen csakis meghatározott körben és feltételekkel mentesíti a károkozót a kárfelelősség alól. A felelősséget korlátozó és kizáró kikötések nem minősülhetnek beleegyezésnek, ha nem tisztázzák a bekövetkező károsodások körét, azok típusait, és a konszenzus kialakításakor hiányzik az érintett személy tényleges önkorlátozásra irányuló akarata. Ehhez kapcsolódó kérdés, hogy vajon e kikötések semmissége feloldható-e a károsult bizonyított és kifejezett akarata, hozzájárulása esetében, e semmisség relatív természeté megfontolásra érdemes.

Előállhatnak azonban olyan tényállások, különösen a deliktuális felelősség körében, ahol a károsult tulajdonképpeni beleegyezése nem áll fenn, de az a szándéka, hogy magát minden további nélkül kiteszi a közvetlen és többször jelentős kárral fenyegető helyzetnek, a kockázat tudatos vállalásának, a saját kockázatra való cselekvésnek tekinthető. A veszélyes üzem fenntartójának felelőssége körében nemcsak a véletlen, hanem a veszély fogalmának túlfokozása is értékelés megfordulásával jár. *„Ha a veszély olyan fokú, hogy az üzem körébe lépést a veszély elvállalásának lehet tekinteni, akkor a tárgyi felelősség helyett a volenti non fit iniuria gondolata érvényesül.”*³⁷²

Azonban ahhoz, hogy egy adott kárért felelőssé tett személyt a felelősség alól ez a körülmény mentesítsen, először meg kell vizsgálnunk a rá rótt kötelezettségeket. A jogszerűen végzett, de jelentős számú személyre kiterjedő, fokozott kockázatot hordozó tevékenységek esetében az üzembentartó alapvető kötelezettsége, hogy az üzemből kiinduló károsodást megfékezze, védekezzen ellene. Ugyanez igaz arra az esetre is, ha maga a károsult az, akitől a károsodáshoz vezető okfolyamat elindul. Ha a magyar bírói gyakorlat nem ismeri el annak lehetőségét, hogy egyébként elhárítható károsulti közrehatás ne vezessen a kár megtérítése alóli teljes mentesüléhez, akkor viszont lehetővé kell tenni azt, hogy a kockázat tudatos vállalásán keresztül ne biztosítson jogi védelmet annak a károsultnak, aki szándékosan tette ki magát a veszélynek,³⁷³ és akinek közrehatását egyébként az üzembentartó ugyan elháríthatta volna, de csakis a rárótt legmagasabb szintű védekezési kötelezettség végrehajtásával.

Mindeközben világszerte érzékelhető jelenség az extrém sportok és szabadidős tevékenységek terjedése. Egy olyan szabályozási környezetben, ahol a károsulti beleegyezés megfelelő feltételek mellett az üzembentartó felelősség alóli mentesülését vagy részleges mentesülését eredményezheti, még ott is jelentkeznek problémák. Bár való igaz, hogy a vállalkozások a költségek elosztásában rendkívül hatékonyak (akár a szolgáltatás árába beépített költségelem, akár

³⁷² FÜRST 1934. 66.

³⁷³ Vö. például BDT2002.678. Az elhunyt a lőtéren akart vashulladékot gyűjteni.

felelősségbiztosítás által), azonban nem járhat e tény a károsultak teljes felelőtlenségével, amely önveszélyeztető magatartásuk következményeinek az áthárításában áll.

A kártérítési ítélezésre háruló felelős döntés különösen kiélezett, mert az egészségbiztosítás a különösen veszélyes (extrém) sportolások vagy szórakoztató-szabadidős tevékenység közben bekövetkezett balesetek miatti ellátásokat nem támogatja.³⁷⁴

A nemzetközi példák arra is figyelmeztetnek, hogy igazságtalan eredményre vezetne, ha a károsult kockázatvállalása vagy esetleg beleegyezése az üzembentartót teljes egészében mentesíthetné a gyakorta beláthatatlanul súlyos károsodások miatti felelősség alól. Különösen, ha arra vagyunk tekintettel, hogy az üzembentartó a nyújtott szolgáltatás biztonságosságát hangoztatja. Azonban a kockázatok megosztása olykor célravezető lehet. Ahogyan egy korábbi fejezetben rámutattunk, a károsultnak a tudatos kockázatvállalása, aktív cselekvő magatartása a bírói gyakorlatban őt üzembentartóvá emelheti. A dogmatikailag kerülendő megoldás helyett a tudatos kockázatvállalás a kár megosztásához vezető körülményként funkcionálhatna, függetlenül a károsult magatartásának felróhatóságától.

³⁷⁴ Ebt. 1997. évi LXXXIII. törvény 18.§ (6) bekezdés. Ezek: vízisízés, jet-ski, vadvízi evezés, hegy- és sziklamászás az V. foktól, magashegyi expedíció, bázisugrás, mélybe ugrás (bungee jumping), falmászás, roncsautó (auto-crash) sport, rally, hőlégballonozás, félkezes és nyílttengeri vitorlázás, sárkányrepülés, ejtőernyőzés, paplanernyőzés, műrepülés.

VII. FEJEZET: VESZÉLYES ÜZEM, NEM VAGYONI SÉRELEM ÉS SÉRELEMDÍJ

7.1. Bevezetés

A fokozott veszéllyel járó tevékenység gyakorta személyhez fűződő jogok sérelmével jár. A normatív szabályozásban és a bírói gyakorlatban felmerülő sérelmek jellemzően a halál (pontosabban a hozzátartozó halála miatti gyász), testi sérülések (súlyosabb, illetve maradandó egészségkárosodást eredményező) és egészségromlások (azbeszt, sugárzó anyag miatti megbetegedések, fertőzések, mérgezések) körébe tartoznak, ahol fizikai hatásban áll a veszélyes üzem károsító hatása. Ekkor az immateriális javak materiális sérelme következik be, amely tipikusan anyagi következménnyel, tehát materiális kárral is jár. E materiális kártól szinte elválaszthatatlanul áll be nem vagyoni kár/nem vagyoni sérelem, amely miatt a jogaiban sértett személy sérelemdíjat követelhet. Az alábbiakban a nem vagyoni sérelemnek és a sérelemdíjnak a veszélyes üzemi felelősség kapcsán felmerülő sajátosságait kívánjuk nagyító alá venni.

Ahogy a veszély fogalmának elemzésekor már érintettük, a polgári jog védi a személyhez fűződő jogokat, méghozzá kiemelt védelemben részesíti e jogtárgyakat. Ezért a személyi jog tárgyával kapcsolatban is beszélhetünk a polgári jogi értelemben vett veszélyről: elsődlegesen nem vagyoni sérelem bekövetkezésének a nagy valószínűségével számolhatunk. Ez a veszély, az abból manifesztálódó sérelem kizárólag a személyhez tapad, nem lehet azt másra áthárítani. Viszont a károsodásnak is lehetnek anyagi következményei, amelyekre a polgári jog rendező szabályai már hathatnak.³⁷⁵

Hogy hogyan közelítjük meg a veszélyes üzemi *kártérítési felelősség* szempontjából a *nem vagyoni sérelmeket*, arra Dezső Gyula elgondolása is alapul szolgálhat.

A vagyoni kárt, írja Dezső Gyula, nem lehet azonosítani az immateriális, vagyis a személyiségi javak megsértésével beállott kárral, mert ezeknek a javaknak a megsértése materiális kárt is okozhat. Különösen igaz ez a veszélyes üzem működése során gyakran bekövetkező testi sérülésekre. Egyébként a vagyonjogaink megsértése is okozhat erkölcsi kárt. „Az erkölcsi kár tehát nem a károkozó ténynek, sem a károsult jogtárgynak a felosztása, hanem a kártérítés terjedelmének körébe tartozik, ti. a kártérítésnek a kiterjesztése a károkozó tény által előidézett nem vagyoni belső

³⁷⁵ TÖRŐ 1964, 288.

*hátrányok megtérítésére.*³⁷⁶ Dezső Gyula rendszerében a személyiségi javak mellett az immateriális javak másik csoportját képezik a vagyoni immateriális javak, úgymint például a cég, a védjegy, az üzleti titok vagy a szerzői jog.

Vékás Lajos a Ptk. egyik alapvető szemléletbeli változásaként írja le a sérelemdíj bevezetését. A sérelemdíj a nem vagyoni kártérítést kiváltó intézmény, amely elődjétől független, új dogmatikai alapokon áll, a személyhez fűződő jogok megsértésének közvetett kompenzációja, illetve pénzbeli elégtételt jelentő magánjogi büntetése.³⁷⁷

Lábady is amellett érvel, hogy az alapvetően vagyoni érdekek rendezésére felépített polgári jog akkor lesz képes a személyiségi jogok megfelelő biztosítására, ha a vagyoni és személyi károk egységesítésére magának a jogsértésnek a ténye szolgál alapul.³⁷⁸ Viszont annak érdekében, hogy a sérelemdíj megszabadulhasson a nem vagyoni kártérítés bírói gyakorlatának nyűgjeitől, a Ptk. *„a személyiségi jogsértések nem vagyoni következményeinek pénzbeli elégtétellel való szankcionálását jórészt a kártérítés szabályaitól elválasztva kívánja megoldani. Ennek érdekében kiemeli az intézményt a kártérítési szabályok közül, és alapvetően a személyiségi jogok védelmének intézményeként kezeli.*³⁷⁹

Vékás kódexhez méltó rövidítésnek tekinti a Ptk. által alkalmazott utaló normát: *„A sérelemdíj fizetésére kötelezés feltételeire – különösen a sérelemdíjra köteles személy meghatározására és a kimentés módjára – a kártérítési felelősség szabályait kell alkalmazni, azzal, hogy a sérelemdíjra való jogosultsághoz a jogsértés tényén kívül további hátrány bekövetkeztének bizonyítása nem szükséges.*³⁸⁰ Ennek tükörszabályaként pedig: *„Aki személyiségi jogainak megsértéséből eredően kárt szenved, a jogellenesen okozott károkért való felelősség szabályai szerint követelheti a jogsértőtől kárának megtérítését.*³⁸¹ Így, bár személyiségi jogi szankcióról van szó, de az összeolvad az adott káreset kapcsán megsértett vagyoni jogok miatt és a személyiségi jogsértés folytán keletkező kárfelelősségi következményekkel. Felhívva az előbb említett utaló szabályt, ugyanaz a személy lesz köteles a sérelemdíj megfizetésére, aki valamely kárfelelősségi szabály alapján (kontraktuális felelősség, deliktuális felelősség általános vagy speciális alakzata, illetve külön jogszabályban meghatározott speciális felelősségi tényállás alapján) a kár megtérítésére köteles, továbbá a kimentési szabályok sem fognak egymástól eltérni.

A sérelemdíj érvényesítésének természetesen nem feltétele, hogy (vagyoni) kár is keletkezzen. Ezekben az esetekben az utaló szabály alkalmazása számos kérdést vet fel: mely kárfelelősségi

³⁷⁶ DEZSŐ 1917, 299. Függelék: Erkölcsei (ideális) kár.

³⁷⁷ VÉKÁS Lajos (2013): Az új Polgári Törvénykönyvről. *Jogtudományi Közlöny* május. 225–242. 232.

³⁷⁸ LÁBADY Tamás (1992): *A nem vagyoni kártérítés újabb bírói gyakorlata*. Budapest, ELTE JTI. 39.

³⁷⁹ VÉKÁS 2013, 234.

³⁸⁰ Ptk. 2:52. § (2) bekezdés.

³⁸¹ Ptk. 2:43. §.

szabályok alkalmazása merülhet fel? Visszatérhetünk minden esetben a deliktuális felelősség általános alakzatához? A szerződéses jogviszony minden esetben a kontraktuális kárfelelősség szabályainak alkalmazását követeli meg? Vajon a veszélyes üzemi felelősségspecialitásai figyelembe veendők-e akkor, ha az egyébként fokozottan veszélyes tevékenység materiális, fizikai károsító hatást nem váltott ki?³⁸²

Ha a fokozott veszéllyel járó tevékenységgé minősítés alapja az, hogy csekély rendellenesség mellett is eredményezhet széles körben vagy aránytalanul súlyos károkat, sérüléseket, akkor a veszélyes üzem fizikai károsító hatására tekintünk. A veszély nagyságáról és adott tevékenységhez való szerves kapcsolatáról kialakított értékítélet, a károsodás bekövetkezésének nagy valószínűsége, előreláthatósága határozza meg lényegileg azokat a kereteket, hogy mit tekintünk adott tevékenységből fakadó, az üzem működéséből eredő károknak.³⁸³

7.2. Immateriális sérelem és fokozott veszély

Feltett kérdésünk, hogy összhangban lenne-e a fokozott veszéllyel járó tevékenységből eredő károkért való felelősségi szabály kialakítása mögötti jogpolitikai célkitűzésekkel az, ha e szigorú felelősség kiterjedne egyrészt olyan esetekre, amikor a veszélyes üzem működése immateriális (nehezen mérhető, nem megfogható, szubjektív) személyiségi jogi sérelmet is okoz, például ijedtség, rettegés, félelem, magánszféra korlátozása. Továbbá beszélhetünk-e fokozott veszéllyel járó tevékenységről akkor, tehát alkalmazható-e a veszélyes üzemi felelősség, ha a kifejtett tevékenység sértő hatása nem fizikai, hanem eszmei.

Az első kérdést feltehetjük úgy is, vajon a veszélyes üzem működésével összefüggésben keletkező, előre látható, kalkulálható, adott tevékenységgel rendszerint együtt járó károsodások körébe bevonhatók-e ezen immateriális sérelmek.

Az első kérdésre példaként szolgálhatnak a Marton Géza által is említett esetek, még az automobil-felelősség viszonylag friss gyakorlatából. A gépkocsitól megijedt gyalogos visszaugrás közben elesett, a gépkocsi vagy gőzhenger hangjától megijedt lovak megbokrosodtak, és elgázoltak egy kerékpárost. Mindkét esetben a gépkocsi üzembentartója felelősségét az üzem működésével okozati összefüggésben álló károsodás miatt a bíróság megállapította.³⁸⁴

³⁸² Nehezen található példa, de álljon itt egy, az életből vett: a hölgyutas az utolsó pillanatban meggondolta magát, és a hangjelzés ellenére kiugrott a metrókocsiból. A záródó ajtók azonban a hosszú, bő szoknyáját elkapták, és bár néhány karcóláson kívül semmilyen fizikai bántódása nem esett, de ruhájától nagyjából megfosztva maradt a peronon.

³⁸³ Lásd az IV. fejezetet.

³⁸⁴ MARTON 1993, 432. 692. j.

A második kérdésre adott válasz a veszély fogalmát veszi célpontba. Lehet-e a veszély immateriális? Vagy ebben az esetben tényleg előállhat az a probléma, amire Marton is figyelmeztet, hogy valamennyi kártérítési jogi tényállás mögött megbújó veszélyesség, károsodási kockázat és a fokozott veszélyesség összemosódik? Hiszen az adatkezelés vagy az online banki szolgáltatási rendszer is jelentős fokú kockázattal jár, a jelenlegi gyakorlat mégsem tekinti ezen tevékenységeket veszélyes üzemeknek.

Az adatkezelés során ejtett hiba szigorú felelősséget von maga után. Az Infotv. 24.§-a értelmében ha az adatkezelő, illetve az általa megbízott vagy rendelkezése alapján eljáró adatfeldolgozó a személyes adatok kezelésére vonatkozó, jogszabályban vagy az Európai Unió kötelező jogi aktusában meghatározott előírásokat megsérti, és ezzel másnak kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Csak akkor mentesül a felelősség alól az adatkezelő, ha külső – az adatkezelés körén kívül eső – és elháríthatatlan okból következett be a károsodás, vagy az a jogsérelmet szenvedő személy szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartásából származott.

Az Infotv. 25/I. §-a értelmében az adatkezelő és az adatfeldolgozó a kezelt személyes adatok megfelelő szintű biztonságának biztosítása érdekében az érintettek alapvető jogainak érvényesülését az adatkezelés által fenyegető – így különösen az érintettek különleges adatainak kezelésével járó – kockázatok mértékéhez igazodó műszaki és szervezési intézkedéseket tesz.

A fokozott kockázat és az ahhoz rendelt szigorú felelősség e szakaszból is nyilvánvalóan kitűnik, mégis, a veszélyes üzemi felelősség területétől elhatároltan jelentkezik.

Az online banki szolgáltatások azért kerültek nézőterünkbe, mert egy konkrét jogesetben a sérelmet szenvedett fél a jelentős kockázat miatt a bankkal szemben támasztott keresetében a kártérítési igényét a veszélyes üzemi felelősségre is alapozta.³⁸⁵ A bíróság elvetette e szigorú felelősségi szabály alkalmazhatóságát. Arra hivatkozott, hogy a vonatkozó rendelkezések³⁸⁶ szerint a banknak a tőle elvárható gondosságot kell kifejtenie a tekintetben, hogy a számla feletti rendelkezési jogot kizárólag a számlatulajdonos vagy az általa eljogosított gyakorolhassa. A bíróság szerint a „tőle elvárhatóság” és a veszélyes üzemi felelősség szintje összeegyeztethetetlenek, egyébiránt a tényállás tisztázatlanságát a felperes terhére értékelték a perben.

A nagyfokú kockázat szempontjából azonban nem hagyhatjuk figyelmen kívül a pénzforgalmi szolgáltatás nyújtásáról szóló jelenleg hatályos 2009. évi LXXXV. törvény 55. §-át, amely szerint „a szolgáltató mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a VII-IX. fejezetben meghatározott kötelezettségének teljesítését tevékenysége körén kívül eső elháríthatatlan ok (vis maior), vagy jogszabályban vagy közösségi jogi aktusban előírt rendelkezések zárták ki.” A szigorú felelősség arról tanúskodik, hogy az immateriális javak e tevékenység során is fokozott veszélynek kitéttek.

³⁸⁵ Kúria Gfv. 30.086/2012/4.

³⁸⁶ Az ügyben irányadó 232/2001. Korm. rendelet helyett már a pénzforgalmi szolgáltatás nyújtásáról szóló 2009. évi LXXXV. törvény alkalmazandó.

Jelentős immateriális veszélyt jelent a pilóta nélküli légi járművek használata is. A Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság a drónokkal megvalósított adatkezelésről szóló ajánlásában is arra hívja fel a figyelmet, hogy a drónhasználat jelentősen beavatkozik a magánszférába, sőt akár észrevétlen adatgyűjtés is megvalósítható a segítségével.³⁸⁷ Véleményünk szerint kevésbé a drónok fizikai károsító hatása tehát, amitől tartani szükséges, bár az a probléma sem elenyésző,³⁸⁸ sokkal inkább a személyiségi jogokat sértő tevékenység eszközévé válhat. Az ellenszegezett kérdésre, hogy e szempontból miben másabb egy drón, miért speciális, illetve fokozott a védendő jogtárgyak veszélynek kitettsége, azt a választ adhatjuk, hogy a jogsértő személy észlelési képességeit mind érzékenységében, mind hatótávolságában a drónhasználat jelentősen kiterjeszti, miközben a sértett személyeknek ez ellen való védekezési képessége éppoly kevés, mint a gőzmozdony szikrája keltette tüzek ellen volt anno.

Nizsalovszky Endrének az állat által okozott károkért való felelősség objektív jellegéhez fűzött magyarázata véleményünk szerint itt is találó: „Az objektív felelősség terjedelmének megállapítása körében épen ezért bizonyos szerephez jut az a kérdés, hogy mennyiben van módja a károsodásnak kitett személynek arra, hogy a károsodást megelőzze. És ebből a szempontból van jelentősége annak, hogy valamely üzem illetőleg károsító objektum mennyiben van helyhez kötve.”³⁸⁹

7.3. Sérelemdíj és veszélyes üzemi felelősség

Ahogy fentebb már érintettük, a Ptk. utaló szabálya alapján a veszélyes üzemi tevékenységgel összefüggésben okozott nem vagyoni sérelem miatt a sérelmet szenvedett személy (károsult) sérelemdíjat követelhet a kártérítési szabályok szerint felelőssé tett személytől, tehát az üzemtartótól. Az üzemtartó a felelősség alól csak akkor mentesülhet, ha bizonyítja, hogy a nem vagyoni sérelem az üzem működése körén kívül eső és elháríthatatlan okból következett be.

Ahogy már fentebb érintettük, a nem vagyoni kár egyfajta fikcióként a vagyoni kár megtérítésére vonatkozó szabályok alá szorítva létezett, és kompenzációs funkciója mellett elenyésző rész-

³⁸⁷ A Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság ajánlása a drónokkal megvalósított adatkezelésekről. Elérhető: https://www.naih.hu/files/ajanlas_dronok_vegleges_www1.pdf (A letöltés dátuma: 2018. 07. 01.) Vö. NECZ Dániel (2017): A pilóta nélküli légi járművek kereskedelmi és magáncélú felhasználásának adatvédelmi kérdései. *Magyar Jog* 12. szám. 777–781.

³⁸⁸ Ebben a körben tartjuk megfontolandónak a Miskolczi-Bodnár Péter által felvetett modellrepülő-eset analógiát. Vö. MISKOLCZI-BODNÁR Péter (2016): Felelősség az új technológiák alkalmazása során keletkezett károkért. In TÓTH András szerk.: *Technológia jog. Új globális technológiák jogi kihívásai*. Budapest, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar. 211.

³⁸⁹ NIZSALOVSKY 1933, 147–148.

ben jelentkezett a kártérítés általános preventív szerepe. A felelősségjogi kárkarakter (Lábady) nem jelentett a tekintetben problémát, hogy a sérelmet ténylegesen okozó személy helyett az üzembentartó felelt nemcsak a vagyoni kár, hanem a nem vagyoni kár megtérítéséért is. A sérelem pénzbeli kompenzálása a pénzbeli kártérítés általánosan érvényesülő tételével egybevágott: „A polgári jogi vagyoni felelősség mércéje az egyenérték, vagyis az áruviszonyok mércéje.”³⁹⁰

A nem vagyoni kártérítés személyiségi jogi szankciós karaktere, amely a magánbüntetés jegyeit is hordozta magán, szintén megjelent a régi magyar bírói gyakorlatban, kezdetben csak a szándékos, majd a véltlen tilos cselekmények esetében is, ha az a sértettnek súlyos hátrányt okozott.³⁹¹

A nem vagyoni kártérítés alkalmazása sem illeszkedett teljes mértékben a kártérítés kijelölt funkcióihoz, de a hatályos Ptk. által bevezetett sérelemdíj lényegesen eltérő jegyeket mutat fel, emiatt nemcsak gyakorlati, hanem dogmatikai problémák is jelentkeznek.

Ahogy Vékás Lajos is rámutat, a sérelemdíj kettős cél betöltésére hivatott. A bekövetkezett sérelem jóvátételét, kompenzálását és a jogsértő részéről elégtétel adását, tehát egyfajta magánjogi büntetést is jelent. A sérelemdíj iránti igény megalapozottságához elegendő a jogsértő magatartás hatására beálló sérelem, további hátrány bizonyítása, – a kártérítési igény feltételét jelentően a kár bekövetkeztének és összegének a bizonyításával ellentétben – nem szükséges. Csak röviden megemlíteni kívánjuk, hogy a szakirodalom a bagatell igények kiszűrésére adandó anyagi jogi természetű megoldási javaslatokat³⁹² és eljárási természetű megoldási javaslatokat is felkínált, nem fogadva el tehát a jelentéktelen érdeksérelmekkel szemben a sérelemdíj intézményének alkalmazhatóságát.³⁹³ Továbbá a jelképes összegű sérelemdíj megítélhetőségét sem támogatták, hiszen az nem szolgálja sem a jóvátétel (helyreállítás), sem az elégtételadás funkcióját.

Lábady összegző megállapítása alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a sérelemdíj magyar jogban betöltendő szerepe a német megoldáshoz hasonlítható a leginkább. Példaként vizsgálja a német irodalmat, hogyan konfrontálódnak abban a sérelemdíj vegyes funkciói,³⁹⁴ ezért villantjuk fel mi is az alábbiakban a német tapasztalatokat.

³⁹⁰ EÖRSI 1961, 422.

³⁹¹ LÁBADY 1992, 28.

³⁹² Vö. Új Ptk. Tanácsadó Testület Ptk.2:52. §-ához fűzött véleménye. Forrás: <http://www.lb.hu/ptk> (A letöltés dátuma: 2018. 04. 30.)

³⁹³ Az álláspontok összefoglalására lásd BARZÓ Tímea (2018): 3.1.3. fejezet. *Személyek joga*. Budapest, Nemzeti Közszolgálati Egyetem (kézirat, megjelenés alatt).

³⁹⁴ Az osztrák jog egyfajta objektivizált mértékű immateriális kárpótlást, a svájci jog inkább magánjogi büntetést lát a fájdalomdíjban, a francia jog szimbolikus összegben állapítja meg.

Köndgen összefoglaló munkájában³⁹⁵ a fájdalomdíj funkcióit a veszélyeztetési felelősség (*Gefährdungshaftung*; itt a továbbiakban: veszélyes üzemi felelősség) területén vizsgálja. Ezek a kompenzációs funkció (*Ausgleichfunktion*), az elégtételadás (*Genugtuung*), amelyhez külön kiemelve hozzáfűzi még a helyreállítás (*Überwindung*) funkcióját is. Véleménye az, hogy az elkövetett jogsértés miatti elégtételadás (amely egyben bűnhődés, megkövetés is) a veszélyes üzemi felelősség esetében működésképtelen.³⁹⁶ Kimutatja tehát azt, hogy a veszélyes üzemi felelősség területén az elégtételadás funkciója (*Genugtuung*) nem érvényesül, amelynek elsődleges oka az, hogy a felelősségre vonás alapjául szolgáló magatartás vétkessége (szándékosság vagy gondatlanság) nem feltétel, a felelősség objektív köteleességszegő magatartás miatt áll fenn. Ha a veszélyes üzemi felelősséget megalapozó alapvető jogpolitikai célkitűzés a keletkezett károk társadalmilag igazságos elosztása, akkor e kárelosztási funkcióhoz a sérelemdíj mögötti elégtételadási és kompenzációs funkciók sem illeszkednek.

A német szakirodalom szerint a vétkességen alapuló felelősségtől olyan alapvető eltéréseket mutat fel tehát e szigorú felelősség, amely miatt a fájdalomdíj intézményének is teljesen eltérő szabályokhoz illeszkedve kell érvényesülnie.

Köndgen kifejti azt is, hogy a veszélyes üzemi felelősség területén a kártérítés elveszíti személyes jellegét. Az áldozat és a károsító közötti személyes kapcsolat, amely megalapozza a fájdalomdíj elégtételadási funkcióját – Marton szavaival élve, a *mögöttes felelősségnek* ebben az esetben –, a veszélyes üzemi felelősség esetében elenyészik, hiszen az üzembentartó mint kárért felelőssé tett személy és az áldozat közti, vagy még gyakrabban a felelősségbiztosító és az áldozat közötti kapcsolattá változik. A sérelemdíj mögötti egyik funkció tehát kiüresedik, és az igény érvényesítése kizárólag a másik, a kompenzációs funkció alapján zajlik. Lábady is hasonlóképpen összegzi: a veszélyes üzemi felelősség területén a sérelemdíj elégtétel-funkciója zsákutcába jut.³⁹⁷

Egy másik jelenségre is tekintettel kell lennünk. Az áldozat általában *indulatos elégtétel-megtortlás* iránti igényét nem az üzembentartó, hanem a tényleges károkozó, a balesetet előidéző személy, azaz egy közlekedési balesetben a gépkocsi vezetője ellen irányítja.

Köndgen meglátása az, hogy ilyen esetekben is a fájdalomdíjnak nélkülözhetetlen fogalmi eleme az elégtételadási funkció, amely mellett természetesen a helyreállítási-kompenzációs funkció teljes túlsúlya is érvényesülhet, ezért tekintsük ezt a funkciót ilyen esetekben diszpozitívnek. Az általa vizsgált törvényjavaslat lényege az volt, hogy a dogmatikai ellentmondás feloldása érdekében a veszélyeztetési felelősséghez önálló sérelemdíj/fájdalomdíjtípust kívántak rendelni.³⁹⁸

³⁹⁵ KÖNDGEN, Johannes(1976): *Haftpflichtfunktionen und Immaterialschaden am Beispiel von Schmerzensgeld bei Gefährdungshaftung*. Berlin, Duncker & Humblot.

³⁹⁶ KÖNDGEN 1976, 96.

³⁹⁷ LÁBADY 1992, 22.

³⁹⁸ KÖNDGEN 1976, 123.

A német fájdalomdíjnak a veszélyes üzemi felelősség körében tett pályafutása itt nem ért véget. A BGB 2002-es módosítását követően nyílt meg annak a lehetősége, hogy a *Gefährdungshaftung* esetköreiben is az áldozatok – és a közeli hozzátartozók is, megrázkódtatásuk miatt (*Schockschaden*) – a BGB megújult 253. §-a alapján fájdalomdíj iránti követelést terjesszenek elő, a veszélyes üzemi felelősségre alapítva tehát követelésüket. Kinyílt Pandóra szelencéje,³⁹⁹ mert a legmagasabb fájdalomdíjösszegeket e szigorú felelősségi alapon állapították meg.⁴⁰⁰ Itt kell hozzáfűznünk, hogy a közeli hozzátartozók nem vagyoni kártérítési igényei érvényesítését a 2017 júliusában hatályba lépett törvénymódosítás (*Hinterbliebenengeld-gesetz*) tovább könnyíti, amelynek hatálya az egyes fokozottan veszélyes tevékenységekre vonatkozó törvényekre is kiterjed.

Visszatérve a magyar szabályozáshoz, röviden vizsgáljuk meg a *károsulti közrehatás következményét*. Ha az üzembentartó nem tud mentesülni a felelősség alól, mert a károsult önveszélyeztető magatartásáról nem tudja bizonyítani, hogy az a működés körén kívül eső és elháríthatatlan volt, akkor sérelemdíj fizetési kötelezettsége (is) fog keletkezni. Legfeljebb a bíróság kisebb összeget fog megítélni, elsősorban a sérelemdíj elégtétel funkciójának kikapcsolásával.

Következő, idetartozó kérdés a *sérelemdíj objektív vagy szubjektív jogkövetkezmenyi* jellege. A probléma ugyanis az, hogy maga a Ptk. röviden a kárfelelősségi szabályokra és az ott meghatározott kimentési szabályokra utal. Ez azt jelenti (erre a következtetésre jut Lábady Tamás⁴⁰¹ is), hogy hiába tekintenénk az általa betöltött szubjektív (elégtételadás, pönális elem) funkciók miatt azt szubjektív szankciónak, mert „a sérelemdíj tehát objektív és szubjektív szankció egyaránt lehet, megítélése a kártérítési felelősség jogalapján történik”. Értelmezésünk szerint Lábady itt a veszélyes üzemi felelősség alapján megállapított sérelemdíj objektív szankciós jellegét abban látja, hogy ekkor az a jogsértő magatartás vétkességétől-felróhatóságától függetlenedik, hiszen az üzembentartónak nem azt kell bizonyítania, hogy magatartása nem volt felróható, hanem azt, hogy az üzem működési körén kívül eső és elháríthatatlan ok okozta a kárt. Nochta Tibor eltérő megközelítése további mélységeket mutat meg. Az ő meglátásában a sérelemdíj szubjektív szankció.⁴⁰² Értelmezésünk szerint tehát annak szubjektív jellegén ezek szerint nem változtat az, ha a konkrét esetben a sérelemdíjra kötelezés alapja nem a deliktuális felelősség általános alakzata, hanem a veszélyes üzemi felelősség lesz.

³⁹⁹ A 2001-es reformjavaslatot üdvözlő Erwin Deutsch pontosan ezt a félelmét fogalmazta meg. DEUTSCH, Erwin (2001): Schmerzensgeld für Vertragsverletzungen und bei Gefährdungshaftung. *Zeitschrift für Rechtspolitik* 34/8. 351–354. 354.

⁴⁰⁰ ERM, Dominik (2013): *Vorteilsanrechnung beim Schmerzensgeld - ein Beitrag zur Fortentwicklung des Schadens(ersatz)rechts*. Karlsruhe, Institut für Versicherungsrecht. 148.

⁴⁰¹ LÁBADY Tamás (2016): Sérelemdíj versus nem vagyoni kártérítés. *Állam- és Jogtudomány* 57. évf. 1. szám. 40–45. 44.

⁴⁰² NOCHTA Tibor (2018): A személyiségi jogok magánjogi szankciós védettségéről. *Magyar Jog* 65/1. szám 1–8. 6.

A két nézőpont véleményünk szerint összhangba hozható, ha valóban a sérelemdíj funkcióira tekintünk. Először is, a magánjogi büntetés helyett az elégtételadásra, a kompenzáció helyett a kiegyenlítésre helyezük a hangsúlyt. Ahogyan a korábbi bírói gyakorlatban is gyökeret vert a nem vagyoni kártérítés által a nem vagyoni sérelem kellő kiegyenlítése, ugyanígy nem eredményez problémát az új Ptk. szerint formálódó bírói gyakorlatban sem a sérelemdíj megítélése, a fokozottan veszélyes tevékenységgel okozott nem vagyoni sérelem esetében. A sérelemdíj kiegyenlítő-helyreállító szerepet objektív (objektivizált) felelősségi szabályok mellett is képes betölteni. A veszélyes üzemi felelősség tényállása azonban nem engedi⁴⁰³ az üzembentartó magatartásának felróhatósági-vétkességi szempontú értékelését, ami azzal jár, hogy e felelősségi alakzat mellett az elégtételadási funkciónak legfeljebb azon objektív vonatkozásai működnek, amelyeket például a személyiségvédelem objektív szankciói között az elégtételadás⁴⁰⁴ hordoz.

Ezt követően viszonyítsuk a *sérelemdíj összegénél* figyelembe veendő szempontokat a veszélyes üzemi felelősséghez. A Ptk. szerint: „A sérelemdíj mértékét a bíróság az eset körülményeire – különösen a jogsértés súlyára, ismétlődő jellegére, a felróhatóság mértékére, a jogsértésnek a sértettre és környezetére gyakorolt hatására – tekintettel, egy összegben határozza meg.”

Mivel veszélyes üzemi felelősség esetében a bekövetkezett baleset a közvetlen károsító helyzet, ezért a szempontok közül véleményünk szerint nem tud érvényesülni a jogsértés ismétlődő jellege. Ellenben a jogsértés súlya, továbbá annak a sértettre és a környezetre gyakorolt hatása kompenzációs nézőpontból is értékelhető tényezők. A felróhatóság mértéke mint körülmény értékelése azonban újabb visszasságot eredményezhet. Utalva az előzőekben leírtakra, alapesetben ugyanis az üzembentartó, illetve a balesetet előidéző személy magatartásának a minősége, amely magatartás általában mulasztásban, a szükséges védőintézkedések megtételének elmulasztásában nyilvánul meg, általában nem releváns kérdés. Az a veszély áll fenn, hogy ennek ellenére a bíróság az üzembentartó magatartásának szubjektív vonatkozásait a perben mégiscsak értékelni fogja.

Nem elhanyagolandó az a tény sem, hogy a fokozottan veszélyes tevékenységek jelentős részénél az üzembentartó helyett a felelősségbiztosító fog helytállni. A felelősségbiztosítási szektorban a biztosítók számára adott kartelltilalom alóli mentesség alapján lehetséges a sérelemdíj-fizetési gyakorlatuk összehangolása,⁴⁰⁵ amely a sérelemdíj számszakilag nehezen meghatározható összegére nézve alakítani fogja a kárrendezési és azon keresztül a bírói gyakorlatot is.⁴⁰⁶ Továb-

⁴⁰³ Ezzel ellentétes bírói gyakorlatról a mentesülés és a kármegosztás kapcsán beszámoltunk.

⁴⁰⁴ Ptk. 2:51. § (1) bekezdés c) pontja.

⁴⁰⁵ 203/2011. (X.7.) Kormányrendelet.

⁴⁰⁶ Mutat rá Čertický Mária. Vö. ČERTICKÝ Mária (2017): A sérelemdíj megjelenése a felelősségbiztosítás területén. *Publicationes Universitatis Miskolcensis. Sectio Juridica et Politica* Tomus 35. 221–235. 233.

bá véleményünk szerint vissza fog hatni a sérelemdíj mértékére az a tény is, hogy a biztosító a sérelemdíjfizetés vonatkozásában a helytállási kötelezettségét maximalizálta.

A IX. fejezetben részletesen vizsgáljuk a biztosítás és kártérítés kapcsolódási pontjait, itt azonban mindenképp figyelmeztetnünk kell arra tényre, hogy a károsultak kártérítési igénye terjedelmét sok esetben a felelősségbiztosító helytállásának terjedelme határozza meg, ezért különösen megfontolandó az Új Ptk. Tanácsadó Testületének a Ptk. 2:52. §-hoz fűzött véleményében megfogalmazott intelem: „ *A Tanácsadó Testület tagjainak egységes álláspontja szerint olyan joggyakorlat kialakítása és követése lenne indokolt, amely megakadályozza a személyiségi jogok és a jogvédelem inflálódását, továbbá a joggal való visszaélést megvalósító igényérvényesítést.*”

A sérelemdíj összegének az észszerűség keretei között tartása azon az elven is nyugodjon, hogy méltánytalan volna, ha ugyanolyan nem vagyoni sérelem esetében a tárgyi felelősséggel tartozót nagyobb mértékben sújtanánk sérelemdíj-fizetéssel, mint azt, aki az általános vagy egyéb kevésbé szigorú magatartási mérce szerint felel.⁴⁰⁷

⁴⁰⁷ Vö. DEZSŐ 1936, 103.

VIII. FEJEZET: BIZTOSÍTÁSI JOG ÉS VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG INTERAKCIÓI

8.1. Bevezetés

Ahogy Eörsi Gyula is kiemelte, hogy a polgári jogi kártérítési felelősség egyik funkciója a kárelosztás,⁴⁰⁸ ugyanúgy szükségét éreztük annak, hogy a társadalmi szintű kárelosztást biztosító más rendszereket vizsgálat tárgyává tegyük, elsősorban abból a szempontból, hogy milyen síkon és milyen jellegű befolyást gyakorolnak a kártérítési felelősségre, azon belül a veszélyes üzemi felelősség szabályaira és bírói gyakorlatára. Így nézetünk szerint a veszélyes üzemi felelősség tágabb szabályozási környezetébe beletartoznak a károsodás bekövetkezése esetén a kárkompenzációt biztosító egyéb eszközök, a felelősségbiztosítás illetve a vagyon- és balesetbiztosítás, továbbá a társadalombiztosítási ellátások is.

A veszélyes üzem fogalmi ismérveként jelentkezik a nagy személyi körre kiterjedő, vagy egyébként súlyos, nagyfokú károsodás kockázata, amely jellemzően túlnő a kárért felelőssé tett személy vagyonán. Erre tekintettel már a veszélyes üzemek kiformalódásának kezdeti időszakában adott tevékenységek végzésének feltételül szabta a jogalkotó a kötelező felelősségbiztosítás meglétét. Ezek a tevékenységek jellemzően nem a nagyipari termelés területére estek, ahol általában vélelmezhető volt, a társadalmi kárfelosztás elvéből következően, hogy az üzem képes az üzemi-termelési költségekbe, majd áraiba beépíteni és ezáltal a tevékenységéből fakadó fokozott terheket megfelelően szétosztani a társadalom tagjai között.⁴⁰⁹ Ellenpéldaként említhetjük azonban az atomkárokért való felelősség területét. Sándor István és Török Gábor pontosan arról számolnak be, hogy a nukleáris balesetek és megbetegedések olyan mérvű károkat eredményezhettek magában a létesítményben és harmadik személyek irányában is, amelyhez saját pénzügyi fedezettel ezek a vállalkozók nem rendelkeztek, ezért már a nemzetközi egyezmények elfogadását megelőző évtizedben megjelent ezen a területen is az felelősségbiztosítás illetve a fedezeti alapok.⁴¹⁰ A kötelező felelősségbiztosítás sokkal inkább a nem üzemszerűen folytatott, de

⁴⁰⁸ Eörsi 1966, 16. skk.

⁴⁰⁹ Vö. ifj. Nagy Dezső (1926): *Richesse oblige* I. r. Polgári jog 3. szám 91.-92 és II. rész Polgári jog 4.-5. szám 143-147.

⁴¹⁰ Az egyes biztosítótársaságok által nyújtott egyedi biztosítások helyett érdekszövetségek, poolok jöttek létre, amelyekbe társaságok önkéntes alapon csatlakoztak. Vö. SÁNDOR István – TÖRÖK Gábor (1997): *Az atomkárokért való polgári jogi felelősség szabályozásának sajátosságai. Jogtudományi Közlemény*, október. 417–423. 420.

fokozottan veszélyes tevékenységekhez, kialakulásában elsőként az autók használatához kapcsolódott. Ha a jogalkotó a károsultak védelmére tekintettel tehát adott tevékenységhez (akár fokozottan veszélyes, akár nem) kötelező felelősségbiztosítást rendel, akkor a károsultvédelmi érdekre tekintettel e szerződési szabályok diszpozitivitását is többé-kevésbé korlátozza.⁴¹¹

Novotni Zoltán is hasonlóképpen emeli ki a felelősségbiztosítás létjogosultságát megalapozó, illetve fejlődését biztosító tényezők között, hogy azokon a területeken van erre szükség, ahol a károkozás tömeges veszélye fennáll, a károkozás anyagi következményei előreláthatatlanok, és a kártérítési felelősség szabályai érvényesülnek.⁴¹² Kártelepítő szempontként hatékonyan egészíti ki a kártérítési felelősség szabályrendszerét a károsulti kompenzáció érdekében, de nem lép a helyébe, mert e sajátos biztosítási jogviszony létezésének feltétele a biztosított kártérítési felelősségének megállapíthatósága.

Ehrenzweig ugyanígy kiemeli, hogy a szigorú felelősség 19. század végi megjelenésének és felvirágzásának egyik hajtó tényezője a prosperáló gazdaság és stabilitás, továbbá ennek okán a felelősségbiztosítás terjedése volt.⁴¹³

Sólyom László arra figyelmeztet, hogy a felelősségbiztosítás terjedése a károkozó pozíciójának, szférájának és a tényleges károkozó személyének a fokozatos szétválásához vezetett. A bíróságok gyakorta a kár megtérítendő mértékét a biztosítás terjedelméhez igazították. Megjelentek azok a kártérítési alapok, amelyek a károsult számára akkor is kompenzációt nyújtottak, ha a károkozó személye kiderítetlen maradt, vagy az éppen nem volt fizetőképese. A károsult reparációs érdekeivel a biztosító gazdasági érdeke került szembe. Mivel a veszélyes üzemi tényállások köre mindegyre bővül, az újabb veszélyes üzemi tényállásokat feltáró bírói gyakorlat termeli az önkéntes felelősségbiztosítás leendő ügyfeleit.⁴¹⁴ Egymást gerjesztő dinamikával bír tehát a veszélyes üzemi kártérítési felelősség és a felelősségbiztosítás kapcsolata.⁴¹⁵

⁴¹¹ Vö. például a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. tv. (Gfvt) 4. §: „köteles ... e törvényben meghatározott feltételek szerint biztosítási szerződés kötni.” Minimális fedezet vonatkozásában korlátozás például az ügyvédi tevékenységről szóló 2017. évi LXXVIII. törvény 14.§-a, amely a biztosítóegyesületre (MÜBSE) bízta egyébként a biztosítási feltételek meghatározását.

⁴¹² NOVOTNI Zoltán (1981): *A felelősségbiztosítási jogviszony alapkérdései a magyar jogban*. Kandidátusi értekezés, Miskolc, 34.

⁴¹³ EHRENZWEIG 1966, 1431.

⁴¹⁴ SÓLYOM 1977, 38–39.

⁴¹⁵ Mivel a veszélyes üzemi tényállások köre mindegyre bővül, az újabb veszélyes üzemi tényállásokat feltáró bírói gyakorlat termeli az önkéntes felelősségbiztosítás leendő ügyfeleit. Vö. SÓLYOM László (1977): A polgári jogi felelősség hanyatlása. Akadémiai Kiadó, Budapest 38.-39. Lábady is megjegyzi, hogy a biztosítás befolyása a felelősség szigorítására (a casus visszaszorítására) és a kártérítések terjedelmére egyre nyilvánvalóbb. Vö. LÁBADY Tamás (1989): Fejezet a felelősségbiztosítás köréből. Pécs, Szikra Nyomda, 26.

A *jogi szabályozás szintjén* a biztosítás és a kártérítési felelősség közötti interakciók, sajátosságok jobbra csak akkor jelentkezhetnek, ha maga a jogalkotó dönt amellett, hogy a kártérítési szabályokat a felállított kötelező felelősségbiztosítási vagy balesetbiztosítási rendszerre tekintettel határozza meg. Közel hasonló módszerrel működik a skandináv országok *non-fault* biztosítási rendszere a közlekedési jog területén. Ennek hiányában viszont el kell fogadnunk annak a hagyományos felfogásnak az igazát, hogy a felelősségbiztosítás a kártérítési felelősséget nem befolyásolhatja, a felelősségbiztosítás megléte, a biztosító által térítendő károk köre és mértéke nem hathat ki a polgári jogi felelősségvonásra.

Ellenben ha a *valóság szintjén* kívánjuk elemezni a két rendszer kapcsolódását, akkor a vizsgálódás már nem tisztán jogi, hanem szociológiai, illetve joggazdaságtani szemlélettel átszőtt lesz. Az alábbiakban e kitérőt azért tekintjük fontosnak, mert a kártérítés az ítélkezés művészete, a bírói döntések, így a kártérítési jog tényleges gyakorlatára, azon keresztül pedig közvetve magára a jogalkotói döntésekre is befolyást gyakorolnak az alábbiakban kifejtendő tényezők.

8.2. A felelősségbiztosítás alapvető sajátosságai és annak kártérítési jogi alapja

A Ptk. 6:470. § szerint a felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított követelheti, hogy a biztosító a szerződésben megállapított módon és mértékben mentesítse őt olyan kár megtérítése, illetve sérelemdíj megfizetése alól, amelyre jogszabály értelmében köteles.

Kiindulópontként szolgálhat, hogy a felelősségbiztosítás nem zárhatja ki azt, hogy a biztosított a kár megtérítésére maga is köteles legyen.⁴¹⁶ Felelőssége azonban nem járhat azzal a következménnyel, hogy a biztosító ugyanolyan fokú gondosságot várjon el tőle, mint amilyen gondos magatartást a potenciális károsultak irányában tanúsítani tartozik.⁴¹⁷ A felelősségbiztosítási jogviszonyt más biztosítási jogviszonyoktól alapvetően megkülönbözteti a speciális biztosítási érdek, az úgynevezett felelősségi érdek. A károsult személy (akinek személyét, vagyontárgyát vagy vagyonát kár érte) közvetlen érdekével szemben a károsító személy érdeke mindig közvetített. Ezt az érdeket Túry Sándor Kornél szerint „mindig jogszabály közvetíti, amelynek tartalma az, hogy aki másnak akár szerződéses viszonyban, akár szerződésen kívül kárt okoz, ezért helyt tartozik állni, azért felelős.”⁴¹⁸ A felelősségbiztosító nem átvállalja a veszélyt. A felelősségbiztosítás célja annak a vagyoni hátránynak a megtérítése, amely a biztosítottat annak folytán éri, hogy másnak

⁴¹⁶ EBH2011.2401.; BH2013.43.

⁴¹⁷ Vö. Ptk. 6:464. § [Mentesülés a szolgáltatási kötelezettség alól].

⁴¹⁸ TÚRY Sándor Kornél (1923): *A felelősségbiztosítás (szavatossági biztosítás)*. Budapest, Kilián Kiadó. 19.; ugyanígy KUNCZ Ödön (1933): *A magyar kereskedelmi és váltójog vázlatja*. Budapest, Grill Kiadó. 340.

kárát megtéríteni köteles. Viszont ez nem jelentheti azt, hogy a biztosító megtagadhatná a teljesítést azon az alapon, hogy a biztosítottnak nincs vagyona, tehát effektíve a kártérítés nála behajthatatlan.⁴¹⁹ Nem feltétlenül egyenlő a bíróság által megállapított kár és a felelősségbiztosítás által fedezett vagyoni hátrány sem, mind keletkezési alapjában, mind terjedelmében is eltér.⁴²⁰

Mivel a biztosítottat a vagyonában beálló veszteségtől mentesíti a biztosító, ezért tekintjük vagyonbiztosításnak. Ezzel szemben Novotni Zoltán a felelősségbiztosítást – a vagyonbiztosítástól eltérő számos sajátossága miatt – önálló biztosítási fajtának tekinti. Lényegi jellemvonása ugyanis, hogy a felelősségbiztosítási szerződés alapján hárompólusú jogviszony alakul ki. A károsult és a biztosított közötti kárkötelmi viszony kiegészül a biztosító és a biztosított-károkozó közötti fedezeti természetű jogviszonnyal.⁴²¹ A biztosító a károsulttal szemben hivatkozhat mindazokra a körülményekre, amelyek – a kárfelelősség körében – biztosítottjának a kárfelelősség alóli kimentéséhez vezethetnek, vagy a kármegosztás alkalmazását jelenthetik.⁴²²

A felelősségbiztosítás Túry meglátása szerint egyben jogvédelmi biztosítás is. A biztosító szolgáltatásával nemcsak úgy mentesítheti a biztosítottat, hogy a biztosítás terjedelméhez igazítottan megszabadítja vagyonát a lekötöttségtől, hanem úgy is, hogy részt vesz a biztosítottal szemben támasztott kártérítési igény elleni védekezésben. Ezen a ponton tehát megállapíthatjuk azt, hogy a perbeli beavatkozás lehetősége által nemcsak azokban az esetekben befolyásolja a biztosítási gyakorlat a kártérítési felelősség gyakorlatát, amikor a károsult a kárigényének a biztosítóval szembeni közvetlen érvényesítésére lehetőséget kap. A károsult – eltérő jogszabályi rendelkezés (gépjármű-felelősségbiztosítás) hiányában – a kártérítési igényét közvetlenül a felelősségbiztosítóval szemben nem érvényesítheti, de annak megállapítása iránt már pert indíthat, hogy a biztosított felelősségbiztosítási fedezete a károkozás időpontjában a károsult kárára fennáll-e.⁴²³

Novotni Zoltán szerint a felelősségbiztosításban előtérbe kerül a károsult helyzete, érdekei védelme. Ezzel összefüggésben rámutat arra a számunkra fontos kérdésre, hogy a felelősségbiztosítás bevezetése tette lehetővé a teljes kár megtéríthetőségét, továbbá a nem vagyoni sérelmek megfelelő kompenzálhatóságát. Véleménye szerint felelősségbiztosítás hiányában a jogalkotó

⁴¹⁹ TÚRY 1923, 28.

⁴²⁰ Nem felel meg tehát a valóságnak az, hogy a biztosító és a károkozó (kárért felelőssé tett személy) szolgáltatása egy és ugyanaz, tehát kötelezett egyetemlegességről beszélhetünk, legfeljebb abból az irányból, hogy a károsult a károkozóval szemben a biztosító szolgáltatása mértékéig érvényesíti kártérítési igényét.

⁴²¹ NOVOTNI Zoltán (1993): *A biztosítási szerződések joga*. Budapest, ELTE-JTI. 118–119.

⁴²² ÚJVÁRINÉ ANTAL EDIT (2018): *A kárfelelősségi szabályok sajátosságai a biztosítási jogviszonyban*. I. Rész Hatodik fejezet In: Barta Judit – Barzó Tímea – Csák Csilla (szerk.): *Magyarázat a kártérítési jogról*. Wolters Kluwer, Budapest, 2018.

⁴²³ Ptk. 6:473. § (2) bekezdés.

nem tehetné volna meg azt a lépést, hogy a régi Ptk. 453. § alapján a nem vagyoni érdeksérelem vagyoni orvoslását megvalósíthassa.⁴²⁴

Novotni véleménye szerint a felelősségbiztosítás létezésének alapja a polgári jogi kártérítési felelősség, anélkül nem létezhet. A balesetbiztosítás viszont, ahogyan az alábbiakban a *no-fault* rendszerek ezt igazolják, a károkozó kártérítési felelősségre vonásától függetlenül is létezhet. Amíg a felelősségbiztosítás többek között a regressz igény fenntartása miatt nem rombolja a kártérítés preventív funkcióját, addig a balesetbiztosítás igen. A felelősségbiztosítás mint kártelepítési rendszer előnyeit Novotni úgy összegzi, hogy egyrészt a tipikus kárveszélyt viselő személyek anyagi eszközei nem alkalmasak az általuk okozott károk megtérítésére. Másrészt indokolatlan volna a károkozó magatartások miatti polgári jogi felelősség teljes megszüntetése. Harmadrészt pedig a károsult érdeke az, hogy anyagilag erős biztosítótól várjon kártérítést.⁴²⁵

A biztosító jogosult a károsultnak teljesíteni, azonban dogmatikailag vitatható, hogy ezt harmadik személy részéről történő teljesítésnek tekintjük-e, hiszen ő nem a kártérítést nyújtja, hanem a felelősségbiztosítási szerződés alapján teljesít. Egyébiránt pedig, ha a biztosított a vele szemben támasztott kártérítési igények miatti felelősségét vagy összegszerű helytállási kötelezettsége mértékét nyilvánvalóan megalapozatlanul vitatja, a biztosító jogosult a károsultnak teljesíteni.⁴²⁶

Ha a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (Gfbt.) rendelkezéseibe tekintünk bele, alapvető sajátosság, hogy a biztosítás teljes körű, kiterjed a felelősség kérdésének vizsgálatára, és azoknak a megalapozott kártérítési igényeknek a kielégítésére, amelyeket a biztosított személyekkel szemben a biztosítási szerződésben megjelölt gépjármű üzemeltetése során okozott károk miatt támasztanak.⁴²⁷ Ugyanitt rejlik egy másik sajátosság: a *gépjármű üzemeltetése során okozott kár* kategóriája, amely olyan káreseteket is átfoghat, amelyek fogalmilag nem tartoznak sem a fokozottan veszélyes tevékenység körébe, sem a régi magyar magánjogi üzemterjedelem miatti objektív felelősség körébe, mégis a bírói gyakorlat megállapítja a veszélyes üzemi felelősség fennálltát, ezáltal aktiválja a felelősségbiztosító térítési kötelezettségét. További sajátosság, hogy a felelősségbiztosítás a Ptk. 6:142. §-tól függetlenül, tehát a szerződéses jogviszony ellenére is teljeskörűen biztosítja a kártérítési igények kielégítését, azaz továbbra is a szerződésen kívüli károkozás szabályai, pontosabban mivel gépjárműről van szó, a veszélyes üzemi felelősségi tényállás alapján. Mindezt a Gfbt. úgy fogalmazza meg, hogy a felelősségbiztosítás alapján járó kártérítés nem érinti a károsultnak a Polgári Törvénykönyv szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szabályai alapján érvényesíthető további kártérítési igényét. Pataky Tibor szerint a rendelkezés célja, hogy arra világítson rá, hogy felelősségbiztosítás szempontjából

⁴²⁴ NOVOTNI 1981, 35.

⁴²⁵ NOVOTNI 1981, 34.

⁴²⁶ Ptk. 6:472. § (2) bekezdés.

⁴²⁷ Gfbt. 12. §.

itt nem a kártérítési jogi alap – az lehet akár kontraktuális, akár deliktuális, általános vagy speciális, így akár veszélyes üzemi felelősségi alakzat is –, hanem az bír jelentőséggel, hogy gépjármű üzemeltetése során okozták a kárt.⁴²⁸ A gondolatát annyiban kívánjuk kiegészíteni, hogy valóban fennállhatna e rendelkezés hiányában annak a veszélye, hogy a károsult a felelősségbiztosítás alapján nem jutna teljes kompenzációhoz.⁴²⁹ A kártérítési fedezet egyébiránt maximalizált.⁴³⁰

8.3. A felelősségbiztosítás hatása a kártérítési jogra szociológiai szempontból

Az első tényező, amit vizsgálunk szükséges, az úgynevezett „*deep-pockets rule*”,⁴³¹ amely szerint a nagyobb kárfedezeti képesség befolyásolja a kártérítési igények érvényesítését (az arra való hajlandóságot és az érvényesített összeget is). Azonban nemcsak a felelősségbiztosítás jár ilyen hatással. A vasúttal szemben támasztott kártérítési igényeket közvetett módon, a „*deep-pockets rule*” elve alapján ugyanúgy befolyásolja az a tény, hogy a vasúti társaság a működéséhez kárfedezeti képességet köteles biztosítani,⁴³² az erőteljes károsultvédelmi tendencia mögött a felelősségbiztosítók tőkéje áll.⁴³³ Van olyan szerző, aki egyenesen amellett érvel, hogy nem lehetne az adott jogban szigorú, objektív felelősséget érvényre juttatni, ha a károsulti igények kielégítése felelősségbiztosítás által nem lenne fedezhető.⁴³⁴

Ezzel összefüggésben észlelt jelenség az is, hogy a minimum biztosítási fedezet jogszabályi felemelése, különösen a testi sérüléssel, egészségromlással összefüggésben kihat a sérelemdíj-fájdalomdíj rendszerint érvényesített összegére.⁴³⁵

A kártérítési igény szempontjából olyan lényeges kérdések, mint a károkozó vagy a károsult

⁴²⁸ PATAKY Tibor Csaba (2017): *A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei*. Doktori értekezés. Budapest. Témavezető: Fábrián Ferenc. 108.

⁴²⁹ Kommentár 6:470. § 2153.

⁴³⁰ Vö. Gfbt. 13.§ (1) bekezdés

⁴³¹ EBERT, Ina (2015): *Tort Law and Liability Insurance*. In BUSSANI, Mauro – SEBOK, J. Anthony eds.: *Comparative Tort Law: Global Perspectives*. Cheltenham-Northampton, Edward Elgar Publishing. 145–149.

⁴³² 271/2007.(X.19.) Korm. rendelet a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról.

⁴³³ LÁBADY 2014, 2271.

⁴³⁴ EBERT 2015, 149.

⁴³⁵ LAHNSTEIN, Christian (2011): *Tort Law and the Ethical Responsibilities of Liability Insurers: Comments from a Reinsurer's Perspective*. *Journal of Business Ethics* Vol. 103, Supplement 1: Insurance and Business Ethics. 87–94.

magatartásának felróhatósága (vétkessége) komoly bizonyítási nehézségeket eredményezhetnek, ezért a kártérítési jognak azokon a területein, ahol a kompenzáció szerepét többnyire felelősségbiztosító tölti be, ezek a szabályok gyakran kicserélődnek a biztosító tapasztalatain alapuló vélelmekkel.⁴³⁶

Novotni Zoltán is a biztosításnak a kártérítési szabályokra gyakorolt negatív hatásaként rámutatott arra, hogy a biztosító tömeges és mechanikus kárrendezési gyakorlata (kaptafa-módszerek) a bírói ítéletkezésre is észlelhető kihatással van (például karambolozott gépjármű értékcsökkenése, baleseti sérültek tipikus igényei). Szintén egészségtelen hatásnak tekinti, hogy a biztosító saját kockázati körét a tényleges kárfelelősségtől eltérő módon – általában ennél szűkebben – határozza meg, ezzel a károsult helyzetét nehezíti, ugyanakkor a jogviszony szerkezetében is olyan változásokat hoz létre, melyek a jogalkalmazó munkáját is megnehezítik.⁴³⁷

A felelősségbiztosító szempontjából a konkrét káreseményből fakadó kártérítési kötelezettség a hatalmas állomány egyetlen elemévé válik. Egyrésztől attól függően, hogy a biztosító milyen politikát követ, ez eredményezheti a károsultak gyors és gáláns kompenzálását, vagy a teljes elzárkózást. A biztosító ugyanis nem áll sem a biztosított, sem a károsult oldalán, csak a saját érdekeinek és üzletpolitikájának alávetetten cselekszik.⁴³⁸ Másrészt viszont a biztosító állománykezelési gyakorlata más megfontolásokat is figyelembe vesz. Ha a biztosító újból és újból, hasonló káresetekben hagyja, hogy peres útig vigye a károsult a kártérítési igényét, akkor akár a biztosító hátrányára szolgáló biztosítási gyakorlat is kialakulhat.

Tom Baker hat pontban összegezi a felelősségbiztosításnak a kártérítési jog valóságára gyakorolt hatását:⁴³⁹

1. A kártérítési igény, még ha a leggazdagabb személyekkel és szervezetekkel szemben is érvényesítik, a felelősségbiztosítót a kártérítési ügy tényleges szereplőjévé emeli, a kártérítési felelősség elemévé válik a biztosítás.

2. A felelősségbiztosítási fedezeti maximum egyben a kártérítés érvényesíthető maximumát is meghatározza.⁴⁴⁰

3. A kártérítési igényeket a rendelkezésre álló felelősségbiztosításhoz igazítják, ezáltal a felelősségbiztosításból kizárt esetek valójában a kártérítési igények érvényesítési akadályát képezik.

⁴³⁶ A legegyszerűbb példa erre a két autó ütközésére alkotott „arany szabály”, hogy a második, hátsó autó vezetőjének a hibája, vétkessége vélelmezett. EBERT 2015, 146.

⁴³⁷ NOVOTNI 1981, 35–36.

⁴³⁸ LAHNSTEIN 2011, 90. Ezzel ellentétes álláspont található Baker alább idézett művében. Vö. BAKER 2005, 9.

⁴³⁹ BAKER, Tom (2005): Liability Insurance as Tort Regulation: Six Ways that Liability Insurance Shapes Tort Law in Action. *Connecticut Insurance Law Journal* 12/1. 1–16. 3–4.

⁴⁴⁰ Vö. EBERT 2015, 145.

4. A felelősségbiztosítás a közemberek és a kisebb szervezetek elleni kártérítési igényeket mindig ugyanazon szereplő, az alperes elleni történeté alakítják, így már elsikkad az egyes személyek vétkessége, a kártérítési ügyek lényege már csak a halmozódó költségek kezelése lesz.

5. A felelősségbiztosító belépése a bonyolult mérlegelést kívánó kártérítési jogi rendező elveket egyszerű szabályokká butítja le. Az alacsony összegű közlekedési kártérítési ügyek ezáltal a kártérítés területén olyan tömeget alkotnak, ahol igazán már jogászi szaktudás sem kívántatik.⁴⁴¹

6. A kártérítési fedezet hatáiról szóló vita fogja irányítani a kártérítési igény perbeli érvényesítését. A kártérítési szabályokhoz képest ugyanolyan jelentőséggel bírnak azok a normák, szerződési szabályok, amelyek a biztosító kockázatviselésének határait húzzák meg.⁴⁴²

8.4. A felelősségbiztosítás hatása joggazdaságtani nézőpontból

Elsősorban a joggazdaságtani szempontú elemzések vizsgálják a felelősségbiztosításnak a kártérítési felelősség elrettentő, preventív funkciójára gyakorolt negatív hatását. Ebből a nézőpontból ugyanis a biztosítás és kártérítés kapcsolatára vonatkozóan két nagy tudományos megközelítést, „iskolát” lehet megkülönböztetni: a preventációs modellt (*deterrence model*) és a kompenzációs modellt (*compensation model*) követő álláspontot.

Gerhard Wagner szerint⁴⁴³ a preventációs modellben a bíróságok nem foglalkoznak a kártérítési perekben biztosítási kérdésekkel. A német ajkú európai államokban elterjedt felfogás szerint tehát a kártérítési rendszer a biztosítási szempontoktól függetlenül működik. Véleménye az, hogy a modern joggazdaságtani munkák visszatérnek e hagyományos megközelítéshez, hangsúlyozva a preventió fontosságát. A jogszabályok hatással vannak a cselekvők magatartására, így a potenciális károkozokat és károsultakat arra ösztönzik, hogy hatékony intézkedéseket tegyenek meg a károsodások elkerülése érdekében. Az a tény, hogy a károkozó biztosított, nem befolyásolja a felelőssége megállapítását.⁴⁴⁴ A preventió elvére azonban a biztosítottság káros hatást gyakorol, mert kétségtelenül rontja a kártérítési felelősség által generált ösztönzőket. Nem mondhatjuk azonban azt sem, hogy a biztosítás csak hátránnyal járna, mert a kockázatkerülő szereplők az őket megsemmisítő felelősség veszélyét a biztosítóra hárítják át. A biztosító a hasonló, de nem halmozódó kockázatokat úgy olvasztja egybe, hogy azok egymás bizonytalanságait ezáltal kiolt-

⁴⁴¹ BAKER 2005, 11–12.

⁴⁴² BAKER 2005, 13. –14.

⁴⁴³ WAGNER, Gerhard (2006): Tort Law and Liability Insurance. *The Geneva Papers on Risk and Insurance. Issues and Practice* Vol. 31, No. 2, Special Issue on Law and Economics and International Liability Regimes. April. 277–299.

⁴⁴⁴ WAGNER 2006, 278.

ják, a bizonytalanság biztosítási bizonyossággá változik.⁴⁴⁵ A biztosító a bizonytalan nagymértékű veszteség veszélyét aránylagosan alacsony mértékű, folyamatos biztosítási díjfizetési kötelezettséggé alakítja. A biztosítás megléte megnyugtatja az ügyfeleket, elővigyázatosságuk csökken, mindez a balesetek számának emelkedéséhez és súlyosságának fokozódásához vezet – ami egyébiránt a biztosítási díjakat emelő tényező.

A biztosításban rejlő ezen morális kockázattal⁴⁴⁶ szemben a biztosító is tehet lépéseket. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén először is figyelemmel kíséri a biztosítottak magatartását, közlekedési viselkedését, és ahhoz igazodóan állapítja meg a biztosítási díj összegét. Itt kell azonban hozzáfűznünk, hogy ennek hatékonyságát más megkérdőjelezi, mivel a gyakorlati tapasztalat inkább az, hogy a biztosítási piac diktálja és tartja alacsonyan a díjösszegeket, másrészt pedig a biztosítónak is túlzott teherrel, költséggel járna a „személyre szabott” biztosítási díjak adminisztrálása. Nem beszélve arról, hogy a biztosítási díjban az adott közlekedési eszköz állapotát, a használatával járó kockázat mértékére ható egyéb tényezőket is figyelembe vesznek.

A rendelkezésre álló technikai vívmányok azonban a felelősségbiztosítási rendszer megújítását eredményezhetik. A felelősségbiztosítók a sofőr viselkedését nyomon követő és értékelő informatikai rendszerek segítségével a tényleges gépjárművezetői szokásokhoz igazodóan, individuális jelleggel és hatékonyan lesznek képesek a biztosítási feltételeket meghatározni, ehhez igazodóan a biztosítási díjat megszabni.⁴⁴⁷

A biztosítási díjösszegekre kiható, viszonylag sikeres megoldás viszont a *bonus-malus* rendszer.⁴⁴⁸ Hasonló megfontolásból alkalmaz a biztosító biztosítási fedezetmaximumot, illetve határoz meg önrészesedést. Érezze a biztosított saját pénztárcája is magatartása hátrányos következményét. Továbbá ezért tart fenn a biztosító a javára szóló mentesülési okokat, mint például a korábban már említett szabály, amely kizárja a biztosító helytállását, ha a kárt a biztosított szándékosan okozta.

Wagner érinti a kártérítési jognak olyan területeit is, ahol biztosítási fedezet nyílt befolyással van a kártérítési szabályokra, ahol tehát a kártérítési gyakorlat figyelembe veszi azt, van-e a háttérben biztosítás. Ezek a méltányosságon alapuló kártérítés, a sérelemdíjra kötelezés, a biztosító

⁴⁴⁵ Túry Sándor Kornél is ugyanebben látja a felelősségbiztosítási szektor sikerességét. Vö. TÚRY Sándor Kornél (1927): A biztosítás jogfilozófiai vonatkozásai. *Magyar Jogi Szemle* 5. szám. 169–180. 173.

⁴⁴⁶ WAGNER 2006, 279.

⁴⁴⁷ *UBI: usage-based insurance; PAY-HOW-YOU-DRIVE* Vö. BOCSOK Viktor – BOLDIZS Péter – LOÓS István – NAGY Gergő – NAGY Zoltán (2015): Usage-Based Insurance - Vehicle Insurance of the Future 153 *Studia Iuridica Auctoritate Universitatis Pecs Publicata* 19 (2015) 19–36.

⁴⁴⁸ Vö. Gfbt. 25. § (1) bekezdés: Az üzemben tartó a kármentes időszakhoz igazodó díjkedvezményre (bonus) jogosult, illetve az okozott és a biztosító teljesítési kötelezettségét kiváltó káresemények számához igazodó díjtöbblet (malus) fizetésére köteles.

és a biztosított érdekkülönbségéből fakadó anyagi és eljárási kérdések és a kártérítési felelősséget kizáró vagy korlátozó megállapodások területei.⁴⁴⁹

Itt kell hozzáfűznünk, hogy a gazdasági megfontolásokon kívül más is irányíthatja a károsultat a kártérítési keresete megfogalmazásában. Ilyen speciális kérdés lehet a károsult és a károkozó közötti szoros kapcsolat, közeli hozzátartozó viszony, amely miatt egyrészt a károsult erkölcsi megfontolásból valójában nem akarja a károkozót felelősségre vonni, vagy esetleg vagyoni érdek is vezeti, mert a közös háztartásban élés legtöbbször bizonyos fajta gazdasági függést, vagyonszövetséget is jelent. Itt felemlíthetjük a holland bírói gyakorlatban felmerült és jogösszehasonlító kutatások által elhíresült ügyet, a függőágy- esetet.⁴⁵⁰

A prevenciós modell alapján tette fel azt a kérdést Szalai Ákos, vajon segíthet-e a joggazdaságtan prevencióalapú megközelítése meghatározni azon tevékenységek körét, amelyeket a veszélyes üzemi felelősség alá sorolunk? Véleménye szerint igen, amit azzal igazolt, hogy a veszélyes üzemi felelősség a felrúthatóságon alapuló felelősségtől eltérő prevenciós ösztönzőket hordoz. Kiindulópontja az, hogy a veszélyes üzemi felelősség kimentési szabálya, amely szerint csak külső és elháríthatatlan esemény vezethet az üzembentartó mentesüléséhez, úgynevezett költségalapú ösztönző, szemben az általában elvárhatóság mércéjével, amely elvárásalapú ösztönzőt teremt.

Szalai véleménye az, hogy a veszélyes üzemi felelősség körében jobb a biztosíthatósága ennek a fokozott kockázatnak. Itt kell kiemelnünk azt a gondolatát is, hogy a felelősségbiztosítás is lehet áttételesen preventív ösztönző hatású, mert a biztosítási feltételek gondos magatartás kifejtésére köteleznek. Az előírt konkrét követelményeket az üzembentartónak ekkor is teljesítenie kell, ha nem akarja annak a kockázatát magára vállalni, hogy a bekövetkezett biztosítási esemény ellenére a biztosító mentesülni fog a teljesítési kötelezettség alól.⁴⁵¹

A kompenzációs modell a felelősségbiztosítást preferálja, amely az áldozatoknak megfelelő kárpótlást tud oly módon nyújtani, hogy annak költségét a társadalom tagjai között széles körben osztja szét. A felelősségbiztosítás ezáltal a társadalombiztosítás piaci megfelelőjeként működik,

⁴⁴⁹ WAGNER 2006, 280.

⁴⁵⁰ A súlyosan megsérült nő és jegyese közös tulajdonában állt az az oszlop, amelynek belső szerkezeti hiányossága miatt a károsult rádőlt, amikor függőágyát ahhoz rögzítette. A holland bíróság a férfi, mint a hibás oszlop tekintetében a tulajdonostárs felelősségét és ezen keresztül a biztosító helytállási kötelezettségét is megállapította. Hatalmas dogmatikai vita övezte, de egyetértettek abban, hogy a sérült nő, aki egész életére a baleset következtében megrokkant, így nyerhet a biztosító térítése által megfelelő kompenzációt. MCCANN, Adam (2014): Liability for Defective Immovable Property: The Hammock Case in a Comparative Perspective. *European Review of Private Law* Volume 22. No. 1. 89–92.

⁴⁵¹ SZALAI Ákos (2015): Veszélyes üzemi felelősség – joggazdaságtani hatások. *Állam- és Tudomány* 4. szám. 45–69. 56.

és különösen fontos szerep hárul rá a személyi károk, sérelemdíj megfizetése körében. Ebben a rendszerben a kártérítési igények becsatornázása úgy történik, hogy először is adott szereplők számára kötelezővé teszik a felelősségbiztosítást, másodsorban szigorú felelősséget kapcsolnak hozzá. Wagner szerint a gondossági mérce eseti megítélésére is visszahat ez a modell: minél inkább biztosított egy károkozó, annál inkább magasabb a vele szemben támasztott mérce, és egyre nehezebben mentesülhet a felelősség alól. Ekkor a kártérítési felelősségi szabályok lényegében csak arra hivatottak, hogy a felelősségbiztosítás egyik feltételeként szolgáljanak, nem töltenek be több szerepet annál, mint hogy összekössék az áldozatokat a biztosítási tőkével.⁴⁵²

A kártérítési jog háttérbe szorítása és a biztosítási rendszerek előtérbe kerülése kihat a dologi károk kompenzálásának forrására is. A kompenzációs modellt követve ugyanis az az elvárás is kialakulhat, hogy a károsult dologi kárai megtérülésére rendelkezzen vagyonszámvetéssel, annak elmaradása netán károsulti közrehatásként is értékelhető. Amíg Wagner beszámolója szerint a svéd gyakorlatban ez már elvárás, addig ennek a magyar gyakorlat kifejezetten ellenáll. Nem-hogy nem várható el a károsulttól a vagyonszámvetési szerződés megkötése, de még arra sem kötelezhető, hogy a kártérítési igénye érvényesítése helyett elsősorban a biztosítójától követelje a biztosítási összeg kifizetését.⁴⁵³

Kompenzációs modell szerint működnek az alább részletezett *no-fault* biztosítási rendszerek is.

8.5. *No-fault* rendszerek, balesetbiztosítás és társadalombiztosítás joggazdaságtani nézőpontból

A hatvanas és hetvenes évek prosperáló európai gazdasága tette lehetővé az állam kiterjesztett gondoskodási politikájának részeként a kompenzációs modell terjedését. Fejlődött a társadalombiztosítás, az egészségügyi és nyugdíjrendszer. Ilyen gazdasági háttér mellett vezették be a skandináv államokban a magánjogi intézmény keretei közé bújtatott-szorított megoldásként a *no-fault* biztosítási rendszer. A *no-fault* biztosítási rendszer a közlekedési balesetek, a termékfelelősség és az üzemi (munkahelyi) balesetek körében jelentkezett eddig. Egyes államok az egészségügyben okozott károk körében is vezettek be *no-fault* rendszereket.⁴⁵⁴ Az akkori szakirodalom, így a ma-

⁴⁵² Wagner 2006, 281.

⁴⁵³ BH2013.92.

⁴⁵⁴ Vö. például az Egyesült Államokban is a bevezetését javasoló tanulmányt: BOGDAN, Jocelyn (2011): *Medical Malpractice in Sweden and New Zealand: Should Their Systems Be Replicated Here?* Center for Justice & Democracy.. July. Forrás: <https://centerjd.org/content/white-paper-medical-malpractice-sweden-and-new-zealand-should-their-systems-be-replicated-0> (A letöltés dátuma 2018. 07. 20.)

gyar is⁴⁵⁵ a közlekedési balesetek áldozatai javára valódi megoldást látott ebben, mint a kártérítési felelősség alternatívájában. A rendszer rendkívül gáláns volt, még a károsult gondatlan, hanyag magatartása ellenére is biztosított kompenzációt.

Wagner értékelése szerint a *no-fault* rendszer olyan jellegű balesetbiztosítási vagy társadalombiztosítási modell, amely teljesen kiváltja a felelősségbiztosítást és egyben a kártérítési jog érvényesülését is. A rendszer kiindulópontja az, hogy a felelősségbiztosítás és a kártérítési jog nem megfelelő eszköz a károsultak védelmére. Mégis, ahogyan az állam pénzügyi lehetőségei megcsappannak, és a rendszerben finanszírozási nehézségek támadnak, beigazolódik az, hogy ezek a rendszerek sem képesek a károk, veszteségek megfelelő elosztására, illetve kompenzálására. Wagner beszámol arról, hogy a svájci kötelmi jogi reform során is a kodifikátorok a kártérítési felelősség fenntartása mellett döntöttek. Azzal indokolták a választást, hogy nem kívánták feláldozni a kártérítési felelősség által generált gazdasági ösztönzőket. Nem észleltek elegendő elrettentő erőt a szabálysértési szankciókban, így a közigazgatási bírságolásban sem, mindamellett, hogy az az intézményrendszer is jelentős adminisztratív kiadással jár az állam részéről.⁴⁵⁶

A *no-fault* rendszernek két formája ismeretes, az első a biztosított számára nem teszi lehetővé a párhuzamos kártérítési igény érvényesítését, míg a második engedi, de csak a kár bizonyos összeghatárt meghaladó részére.⁴⁵⁷ A megoldás lényege, hogy a károsultnak automatikusan jár kompenzáció anélkül, hogy a károkozó magatartás vétkességét bizonyítani kellene.⁴⁵⁸ Maga a kompenzáció származhat a károkozótól, vagy egy kockázatközösségtől, vagy magától az államtól. Ezek a rendszerek a kártérítési jog korlátozott reparációs funkciója miatt jelentkeztek, és a károsodási kockázattól vagy gondossági szinttől függetlenül teljes kártalanítást biztosíthatnak. Ezek a rendszerek gyakorta kötelező önbiztosítással (balesetbiztosítással) összekapcsoltak, és baleset esetében vagy a biztosításból vagy a *no-fault* közösségi alapról kerül sor a kár megtérítésére. A tiszta *no-fault* rendszerekben a károsult teljes kára megtérül,⁴⁵⁹ míg a vegyes rendszert követő országok fenntartják a kapcsolódást a hagyományos kártérítési joggal.⁴⁶⁰

Összegezvén a fentieket, a *no-fault* rendszer előnye, hogy teljes körű kompenzációt nyújthat

⁴⁵⁵ TAKÁCS Péter (1976): A gépjárművezető felelőssége és annak korlátai a gépjármű-felelősségbiztosítás tükrében. *Jogtudományi Közlöny* 1976/10. szám. 571–578.

⁴⁵⁶ Wagner 2006, 287.

⁴⁵⁷ Vö. SZALAI Ákos (2014): Prevenció és reparáció a kártérítési jogban – A kártérítési jog és alternatívái a két cél szolgálatában. *Állam- és Jogtudomány* 2014/3. szám. 36–59. 45.

⁴⁵⁸ FIORE, Karine (2017): No-fault systems In DE GEEST, Gerrit ed.: *Encyclopedia on Law and Economics*. 2 ed. Elgar Online. 406–432. Forrás: https://www.elgaronline.com/view/nlm-book/9781782547457/b1_chapter14.xml?&pdfVersion=true (A letöltés dátuma: 2018. 07. 11.)

⁴⁵⁹ Quebec, Észak-Ausztrália és Új-Zéland.

⁴⁶⁰ Egyesült Államok.

az áldozatoknak, alacsony költségek és megfizethető biztosítási díjak mellett, viszont empirikus kutatások kimutatták már, hogy például a közlekedési balesetekhez kapcsolódó *no-fault* rendszer hibája is az, hogy a gépjárművezetők hanyagságát eredményezi.⁴⁶¹ Amíg a felelősségbiztosítás esetében valamelyest visszatartó erőt jelent a bonus-malus rendszer és a biztosítási díj kockázathoz igazított meghatározása, addig ez kivitelezhetetlen a *no-fault* biztosítási rendszerben. A szigorú kártérítési felelősség ehhez képest megfelelő alternatívája a *no-fault* rendszernek, mert a kártérítési igény érvényesítéséhez itt sem kell bizonyítania a károsultnak a károkozó véttségét vagy hanyagságát, miközben a kártérítési felelősség preventív hatása is érvényesülhet.

Bár témánk szempontjából kisebb figyelmet fordítunk a társadalombiztosításra, azonban a kártérítési felelősség irányában egy kapcsolódási pontra mindenképpen rá kívánunk világítani.⁴⁶² Ez nem más, mint a társadalombiztosítási szerv által a károkozóval szemben támasztott megtérítési igény,⁴⁶³ amelyet a kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. évi LXXXIII. törvény (Ebt.) VIII. fejezete Felelősségi szabályok cím alatt rendez. Aki az egészségbiztosítási ellátásra jogosult betegségéért, keresőképtelenségéért, egészségkárosodásáért vagy haláláért felelős, köteles az emiatt nyújtott egészségbiztosítási ellátást megtéríteni.⁴⁶⁴

Szinte ugyanilyen módszerrel szabályozza 1997. évi LXXXI. törvény a társadalombiztosítási nyugellátás körében a megtérítési igényeket.⁴⁶⁵ Itt kell megjegyezni, hogy a megváltozott munkaképességű személyek pénzbeli ellátására (rokkantsági ellátás és rehabilitációs ellátás) már nem a nyugdíjbiztosítási ellátás, hanem az egészségbiztosítás keretében kerül sor, de továbbra is beszélhetünk baleseti hozzátartozói nyugellátásról.⁴⁶⁶ Harmadik személyek megtérítési felelősége munkajogon kívüli kérdésként a jogszerző halála miatti nyugellátás körében keletkezhet.⁴⁶⁷ A megtérítési kötelezettség alapja és mértéke a kártérítési felelősségéhez igazodik: olyan mértékben áll fenn, amilyen mértékben a felelősség megállapítható. Így például a károsulti közrehatás a

⁴⁶¹ Vö. FIORE 2017, 413. Ugyanígy Wagner is a *no-fault* rendszer alapvető problémájaként értékeli, hogy teljesen kiiktatja az ösztönzőket. Vö. WAGNER 2006, 288.

⁴⁶² A munkajog területére tartozó üzemi balesettel, üzemi baleseti táppénzzel és ahhoz kapcsolódó megtérítési igénnyel (Ebt. 67. §) itt nem kívánunk foglalkozni.

⁴⁶³ Vö. MÉSZÁROS Tibor (1964): A társadalombiztosítási szerv balesetből eredő kártérítési igénye *Magyar Jog* 11/ 3. szám. 128–129.

⁴⁶⁴ Ebt. 68. § (1) bekezdés.

⁴⁶⁵ 1997. évi LXXXI. törvény a társadalombiztosítási nyugellátásról.

⁴⁶⁶ Vö. 1997. évi LXXX. törvény a társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről 14. §.

⁴⁶⁷ 1997. évi LXXXI. törvény 88. § (1) bekezdés: Aki az elhunyt jogszerző haláláért felelős, köteles az emiatt nyújtott nyugellátást megtéríteni. A megtérítési kötelezettség olyan mértékben áll fenn, amilyen mértékben a felelősség megállapítható.

társadalombiztosító megtérítési igényét is arányosan csökkenti. Mivel megtérítési kötelezettségről van szó, ezért a társadalombiztosító szerv csak a ténylegesen megállapított és egyben folyósított egészségbiztosítási ellátás, valamint az egészségbiztosítás keretében igénybe vett, finanszírozott egészségügyi szolgáltatás értéke megtérítését követelheti.⁴⁶⁸

Bár az így nyerhető bevétel összességében elenyésző az alap bevételeivel és kiadásaival szemben,⁴⁶⁹ pusztán pénzügyi megfontolásokból azonban a felelős személynek a társadalombiztosítási rendszerrel szembeni helyállási kötelezettsége a szabályozás szintjén nem elhanyagolható.

Ennek több oka is van. A praktikus ok véleményük szerint az, hogy a károsult javára megtérítendő kár összegét a bírói gyakorlat szerint – alkalmazva a káronszerzés tilalmának elvét – csökkenteni szükséges az egészségügyi ellátások összegével, amelyben részesül. Így ha a károsult – átmenetileg vagy tartósan – munkaképtelenné válik a káreset miatt, és ezért egészségbiztosítási ellátásban (táppénz, üzemi baleseti táppénz) vagy rokkantsági járadékban részesül, a károkozó által fizetett jövedelempótló járadékból le kell vonni ennek összegét.⁴⁷⁰ A kártérítésre kötelezett sem hivatkozhat tehát arra, hogy kétszeresen kellene kárpótlást nyújtania.

Ahogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetében is reagált a jogalkotó arra a károsult érdekeit sértő helyzetre, amely a szerződésen alapuló kártérítési felelősségi szabályok körében érzékelhető előreláthatósági klauzulából eredhet,⁴⁷¹ úgy a társadalombiztosítási szerv megtérítési igénye védelmében is rögzíti: a felelősség megállapítására, ha jogszabály kivételt nem tesz, a Ptk.-nak a szerződésen kívül okozott károkért fennálló felelősségre vonatkozó szabályait kell megfelelően alkalmazni, azzal az eltéréssel, hogy a felelősség abban az esetben is fennáll, ha az ellátásra jogosultnak vagyoni kára nincs.⁴⁷² Ha a rendelkezést szó szerint értelmezzük, akkor a szerződéses kapcsolat ellenére és emiatt a károsult korlátozott kártérítési igénye ellenére a kárért felelős személy a társadalombiztosítással szemben a következményi kárként felmerülő és előre

⁴⁶⁸ Mádi Sarolta is megállapítja, hogy a társadalombiztosítás is a biztosítás egy különleges formája, egyezően a Ptk. 6:468. §-ában foglaltakkal, itt is megtérítési igényt biztosít a tb szervnek az Ebt. Vö. MÁDI Sarolta (2016): *A munkaegészségügy és munkavédelem jogintézményei működésének elméleti és gyakorlati kérdései, különös tekintettel a munkáltató felelősségére*. PhD értekezés, Debrecen.. 234. Forrás: <https://dea.lib.unideb.hu/dea/handle/2437/223305> (A letöltés dátuma 2018. 03. 20.)

⁴⁶⁹ Összehasonlító számadatokat is közöl TÓTH Hilda (2017): A károkozó felelőssége a társadalombiztosításban. *Publicationes Universitatis Miskolcensis Sectio Juridica et Politica* Tomus XXXV. 509–522. 512. Forrás: http://www.matarka.hu/koz/ISSN_0866-6032/tomus_35_2017/ISSN_0866-6032_tomus_35_2017_509-522.pdf (A letöltés dátuma: 2018. 06. 30.)

⁴⁷⁰ PK 46.

⁴⁷¹ Ptk. 6:143. § (2) bekezdés.

⁴⁷² Ebt. 68. § (2) bekezdés.

nem látható ellátási költségek megtérítésére köteles, méghozzá akár a veszélyes üzemi felelősségi alakzat alapján is. Mindazonáltal e szakasz az üzemi balesetek és foglalkozási megbetegedések esetében nem írhatja felül a munkajogi felelősségi szabályokat, különösen a munkáltató kártérítési felelősségére vonatkozó speciális rendelkezést, így értelmezhetjük tehát az Ebt. utaló szabályában a „ha jogszabály kivételt nem tesz” fordulatot.

A társadalombiztosításnak a kártérítési igény érvényesítésére gyakorolt speciális hatása jelentkezik abban az esetben, ha a kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. évi LXXXIII. törvény végrehajtásáról szóló 217/1997. (XII.1.) Korm. rendelet 49/D. § alapján a biztosító és a NEAK megállapodást köt arra, hogy a biztosító a balesetet okozó gépjármű üzembentartója helyett helytálljon a megtérítési igényekkel szemben. Tóth Hilda felhívja arra a figyelmet, hogy ez a szabály a megtérítési igény átalányösszegben történő rendezéséről szóló megállapodást is lehetővé tesz. A megtérítési igény átalányozása viszont azzal a következménnyel jár, hogy azáltal a társadalombiztosítási szerv az ott megjelölt jogalap alapján fennálló megtérítési követelését kielégítettnek tekinti, és ezt semmilyen jogcímen nem vitathatja.⁴⁷³

A megtérítési igény fenntartásának másik indoka jogpolitikai, amely nem más, mint prevenció cél. Ha a halállal, testi sérüléssel vagy egészségromlással járó károkozó magatartások következményei alól a társadalombiztosítás útján nyújtott kompenzáció miatt a károkozó mentesülhetne, akkor a joggazdaságtani megközelítésben ismertetett kompenzációs rendszer hiányosságaként elveszne a kártérítés visszatartó ereje. Ez okból is szükséges fenntartani tehát, hogy a felelős személynek számolnia kelljen e megtérítési igény érvényesítésével is.⁴⁷⁴

8.6. Összegzés

A biztosítás és a kártérítési felelősség kiterjedt kapcsolatának egyes szegmensei közül a fentiekben felvillantott kérdések rávilágítanak e két reparációt szolgáló intézmény kapcsolódásának komplexitására. A felelősségbiztosítás és a kártérítés interakciói közül napjaink meghatározó tendenciája véleményünk szerint Ehrenzweig gondolatait követve az, hogy a prosperáló gazdaság

⁴⁷³ TÓTH Hilda (2018): Megtérítési igény az egészségbiztosítási ellátások körében In BARTA Judit – BARZÓ Tímea – CSÁK Csilla szerk.: *Magyarázat a kártérítési joghoz*. Budapest, Wolters Kluwer. (Kézirat.) Általa hivatkozott döntés: Legfelsőbb Bíróság Mfv.K.IV.10.918/2006/9.

⁴⁷⁴ Koziol felhívja arra a figyelmet, hogy vannak olyan országok, így a skandináv államok és Lengyelország, ahol a széles körű társadalombiztosítási ellátások mellett már nem tartották fenn a társadalombiztosító megtérítési jogosultságát. Vö. KOZIOL, Helmut (2013): Harmonising Tort Law in the European Union: Advantages and Difficulties. *ELTE Law Journal* 2013/1. 73–88. 81.

mellett a felelősségbiztosítás terjedése segíti a szigorú felelősség térnyerését.⁴⁷⁵ Egyet kell értenünk azonban Eörsi azon gondolatával is, hogy ha a veszélyes üzemi felelősségre mint kártelepítési szempontra tekintünk (a *casus nocet domino* kifordított szabálya által: *cuius commodum eius periculum*), akkor a biztosítás, illetve a társadalombiztosítás által garantált kompenzáció a veszélyes üzemi felelősség fontosságát abból a szempontból valóban csökkenti, hogy a polgári jogi kártérítési felelősség helyett más rendszer a kárelosztási funkciót ezek szerint eredményesebben képes betölteni.⁴⁷⁶

⁴⁷⁵ EHRENZWEIG 1966 1431.

⁴⁷⁶ EÖRSI 1966, 25.

IX. FEJEZET: VESZÉLYES ÜZEMI KÁRTÉRÍTÉSI FELELŐSSÉG ÉS A KÖZIGAZGATÁSI JOG KAPCSOLÓDÁSA

9.1. Bevezetés

Ahogy már a korábbiakban rámutattunk, a fokozott veszéllyel járó tevékenységek jellemzően hatósági engedély alapján folytathatók, kisebb részben pedig engedélytől függetlenül, különösen azokban az esetekben, amikor az újabb bírói döntés fogja az adott tevékenységet veszélyes üzemnek tekinteni. A közjogi és magánjogi szabályok együttesen képesek megfelelően – tehát elsősorban nem az egyén, hanem a társadalom szintjén – befolyásolni a kockázatos tevékenységeket, az egyes jogági sajátosságokkal bír, így eltérő szabályozási módszert és célt követő rendelkezésekkel. *„Adott jogágazat által szabályozott társadalmi viszonyok köre és a szabályozás jogi eszközei határozzák meg tehát azt, hogy a társadalomra állami kényszert igénylő mértékben veszélyes magatartások közül melyek minősülnek jogellenessé az illető jogágazat szabályai szerint.”*⁴⁷⁷ Tovább folytatva Eörsi gondolatát, úgy véljük, hogy ha a társadalomra nézve előnyös, de egyben annak tagjaira nézve veszélyes magatartásokat a jogalkotó nem minősíti pusztán veszélyességüknél fogva jogellenessé, akkor viszont jellemzően meghatározza a tevékenység végzésének kereteit.⁴⁷⁸

Eörsi meglátása az, hogy ha egy adott magatartás több jogágazat hatálya alá esik, amelyek párhuzamosan nyilvánítják az adott magatartást jogellenessé, mivel mindegyik szerint az „a társadalomra állami kényszert igénylő mértékben veszélyes”, akkor a sokoldalú ráhatás nagyobb si-

⁴⁷⁷ EÖRSI Gyula (1961): *A jogi felelősség alapproblémái. A polgári jogi felelősség.* Budapest, Akadémia Kiadó. 73.

⁴⁷⁸ A svájci sajt (*swiss cheese*) kockázatelemző modellt itt segítségül hívva: a fennálló kockázat akkor materializálódhat veszteségben, ha a konkrét esetben a rendszer valamennyi paneljében ugyanúgy „lyuk” van, ami azt átengedi, nem akadályozza meg. Ezek a panelek: a technológia, az eljárás és az emberi tényező. Vö. European Organisation for the Safety of Air Navigation: Revisiting the «Swiss Cheese» Model of Accidents EEC Note No. 13/06. Forrás: https://www.eurocontrol.int/eec/gallery/content/public/document/eec/report/2006/017_Swiss_Cheese_Model.pdf (A letöltés dátuma: 2018. 05. 30.)

kerrel kecsegtet.⁴⁷⁹ Hozzá kell fűznünk, hogy az eltérő jogági szankciók nem összegződnek, mert minőségileg eltérnek egymástól, a *ne bis idem* elve sem sérül tehát.⁴⁸⁰ Mindezek vezettek minket arra, hogy a kártérítési jog és a közigazgatási jog kapcsolódási pontjaira tekintsünk, a veszélyes üzemi felelősség nézőpontjából.

Az előző fejezetben már részben érzékeltettük azt a problémát is, hogy olykor a kártérítési felelősség visszatartó ereje, preventív hatása háttérbe szorul, e hatás kiváltására, bár eltérő eszközökkel és dimenzióban, de a közigazgatási jog is képes. Az alábbiakban arra keressük a választ, vajon a közigazgatási jog reakciója – egy adott veszélyes tevékenység folytatására és annak keretében elkövetett hibára – befolyásolja-e, akár áttételesen is a polgári jogi kártérítési felelősségi kérdéseket. Itt kell hozzáfűznünk, hogy a kártérítési jog és a közigazgatási jog egymástól jelentősen eltérő szabályozási célkitűzései és módszere miatt egyrészt a szakirodalmi források által nyújtott javaslatok adott részterületeken⁴⁸¹ sem hasznosíthatók számunkra közvetlenül és minden esetben a veszélyes üzemi felelősség területén. Mindenképpen elgondolkodtató azonban egyes területeken (például ilyenek tekinthetjük a közlekedési jog területét) olyan „hibrid” szabályok jövőbeli kiképzése, amelyek ötvözik a két jogterület fő előnyeit.

A vizsgált érintkezési pontok:

- hatósági szabályozó eszközök és a polgári jogi kártérítési pereskedés,
- az állami engedélyezésre alapított objektív felelősség doktrínája,
- a tevékenység mikéntjét, a jogszerű működés kereteit meghatározó hatósági előírások,
- az objektív kártérítési felelősség és az objektív szankciók (bírság) egybevetethetősége, és
- a tevékenység kifejtőjének meghatározása, azaz az üzembentartói fogalom.⁴⁸²

⁴⁷⁹ Kolosváry Bálint 1908-ban megjelent tanulmányában is az autók közutakon való megjelenésével járó jogalkotási kérdéseket a maga komplexitásában vizsgálta, tekintettel a járműnyilvántartásra, a közlekedésrendészeti, műszaki alkalmassági szabályokra. Vö. KOLOSVÁRY Bálint (1938): *Automobiljog, különös tekintettel az új osztrák autótörvényre. Erdélyrészi Jogi Közlöny* 1908/37–38. szám. 368–377.

⁴⁸⁰ EÖRSI 1961, 72–73.

⁴⁸¹ A rendkívüli hasznossággal bíró, de az orvostudomány által csak részben feltérképezett rendkívüli veszélyeket hordozó összejt-termékek előállításával, értékesítésével és alkalmazásával kapcsolatban Munzer egy, a közigazgatási jogot és a kártérítési jogot egyesítő vegyes és ezáltal kellőképpen hatékony szabályozás megvalósítására tett javaslatot, amely a FDA (US Food and Drug Administration) hatóság vehemens fellépését a termékfelelősség szigorú szabályaival ötvözi. Vö. MUNZER, Stephen R. (2012): *How to Integrate Administrative Law and Tort Law: The Regulation of Stem Cell Products*. 64 *Administrative Law Review* 743 (2012);

Forrás: UCLA School of Law Research Paper No. 12-29. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2197530 (A letöltés dátuma: 2017. 08. 10.)

⁴⁸² Az üzembentartói közjogi fogalomról az üzembentartóról szóló fejezetben szoltunk.

Mivel a polgári jog a bekövetkezett kárra koncentrálna – hiszen Eörsi meghatározása szerint a kárkötelelem reparációs célzatú szankciókötelelem –, ezért a veszéllyel járó tevékenység a kártérítési felelősség tekintetében szinte kivétel nélkül⁴⁸³ csak a károsodás bekövetkezésével válik relevánssá. Ezzel szemben a közjogi szabályok magára a tevékenység szabályszerűségére koncentrálnak, és már a másokat veszélyeztető magatartással szembeni fellépést szolgálhatják. Eltérő körben állapítják meg tehát a magatartás jogellenességét, és eltérő célból szankcionálják.

Mégis, speciális területeken, ahol a kártérítési felelősség határfoka valamilyen okból gyenge, a közjogi szabályozás nemcsak a prevenció, hanem a reparációs funkciójában is kiegészítheti a kártérítési felelősséget. Az adminisztratív, igazgató államnak⁴⁸⁴ a tömeges kártérítési-kártalanítási ügyekben betöltött szerepkörét és a kártérítési joggal (*law of torts, negligence*) való kapcsolatát vizsgáló amerikai jogi doktrína, így Fleming és Rabin kutatásai, továbbá a joggazdaságtani módszerekre támaszkodó Posner és Calabresi megállapításait hasznosíthatjuk.

A kártérítési jog funkcionális megközelítése szerint, amelyet Guido Calabresi javasol, a kártérítési jog sohasem létezhet légtüres térben. Ha a kártérítési felelősség veszít preventív erejéből, akkor azt a hatósági szabályozás és a büntetőjog veheti át, ha gyengül a kompenzációs funkcióbeli hatékonysága, akkor azt részben vagy egészben az egészségbiztosítás, illetve a társadalombiztosítás veheti át.⁴⁸⁵

Rabin összefoglalója szerint a kártérítési jog területét érő állami behatás kétféle lehet, vagy a kártérítési felelősség szabályozása (egészség- és biztonságvédelem, munkavédelem, fogyasztóvédelem stb.) formájában jelentkezik, vagy azt nem érintve, a károk kompenzálásában jelentkezik fokozott állami szerepvállalás.⁴⁸⁶ A kompenzációs rendszerek általában *no-fault* rendszerekként jelentkeznek.⁴⁸⁷

⁴⁸³ Vö. A károsodás veszélye, Ptk. 6:523. §.

⁴⁸⁴ Az *administrative state* kifejezés Dwight Waldo meghatározó, 1948-ban írt munkája nyomán terjedt el az amerikai irodalomban arra, hogy a modern értelemben felfogott bürokráciával alátámasztott demokratikus államokban a közszolgáltatás e bürokráciának a központi feladata.

⁴⁸⁵ CALABRESI, Guido (2005): The Complexity of Torts – Case of Punitive Damages. In: MADDEN, M. Stuart ed.: *Exploring Tort Law*. New York, Cambridge University Press. 333–351. 350.

⁴⁸⁶ RABIN, Robert L. (2012): The John G. Fleming Lecture: A Brief History of Accident Law – Tort and the Administrative State. Stanford Law School. (April 2012). *Tort Law Review*, Forthcoming, Volume 20, 2012; Stanford Public Law Working Paper No. 2034458. Forrás: <http://ssrn.com/abstract=2034458> (A letöltés dátuma 2018.07.10.)

⁴⁸⁷ A közúti közlekedési balesetek károsultjait védő rendszer mellett kiemelhetjük a termékkárok, a portüdőmegbetegedések vagy akár a védőoltások károsultjainak kompenzálását. Vö. RABIN, Robert L. (2012): Reflections on Tort and the Administrative State. *DePaul Law Review* Vol. 61. 239–269., 252–253.

Posner az egyes rendszereket a közigazgatási vagy a kártérítési szabályok dominanciája alapján is vizsgálta. Megállapította, hogy a skála két végpontján létezik tisztán hatósági szabályozásra alapított rendszer (*pure regulatory regime*), és létezik tisztán peres igényérvényesítésre alapított rendszer (*pure litigation regime*). A tisztán közjogi rendszer nagy hasonlóságot mutat fel az olyan kompenzációs rendszerrel, amely a közjogi szabállyal vagy hatósági utasítással összhangban kizárja a polgári kártérítési igény utólagos peres érvényesítését (*preemption*).⁴⁸⁸ Az alábbiakban e két rendszer kapcsolódási pontjait elemezzük.

9.2. A hatósági szabályozó eszközök és a polgári jogi kártérítési pereskedés kapcsolódási pontjai – joggazdaságtani nézőpontból

Richard A. Posner a közigazgatási szabályozás és a bírósági eljárás (pereskedés) között az alábbi négy alapvető eltérésre hívta fel a figyelmet. Az első, hogy a közigazgatás általában *ex ante*, megelőző jellegű, ellenőrző eszközöket használ, míg a bírósági eljárás utólagos, elrettentő eszközöket. 2. A közigazgatás előírásokat és eljárási szabványokat alkalmaz. 3. A közigazgatás a szabályozáshoz szakértőket vesz igénybe, a bírósági eljárást általános tudással rendelkezők uralják, a szakértői vélemények csak egyfajta bizonyítási eszközként jelentkeznek. 4. A közigazgatás általában közhatalmi kényszert alkalmaz a végrehajtáshoz, közigazgatási kényszerítő eszközöket. Ezzel szemben a bírósági eljárás során hozott ügydöntő határozat magánfél által kezdeményezett eszközökkel végrehajtandó, még ha a döntést hozó bíróság egyébként közhatalmi szerv is.⁴⁸⁹

A több jogág által egymásba fonódóan szabályozható egyik terület a közúti közlekedés, amelyen a magyar polgári jog szerint a veszélyes üzemi felelősség érvényesül. A közlekedésbiztonságot szolgáló szabályok egyrészt *ex ante* jellegűek (ezek a sebességkorlátozásokra, a biztonságos vezetésre vonatkozó szabályok, a műszaki biztonsági előírások, a közút-autópályák biztonságos üzemeltetésére és karbantartására és a gépjárművezetés engedélyezésére vonatkozó előírások). Másrészt *ex post* jellegű szabályokból állnak, amelyek magukban foglalják az angolszász-amerikai jogban a károkozó magatartás szigorú szankcionálását (*negligent driving*), a termékfelelősséget a hibás gépjárművek mint termékek esetében, és az ittas vagy másokat veszélyeztető gépjárművezetés szabálysértési jogi-büntetőjogi következményeit. Az *ex ante* szabályozás (megelőző

⁴⁸⁸ POSNER, Richard A. (2014): *Economic Analysis of Law*. Ed. 9. Cap. 24.: Law Enforcement and the Administrative Process. New York, Wolters Kluwer.

⁴⁸⁹ POSNER, Richard A. (2010): *Regulation (Agencies) versus Litigation (Courts). An Analytical Framework Regulation vs. Litigation. = Perspectives from Economics and Law*. Ed. Daniel P. KESSLER. University of Chicago Press, 2010. 11–26. 13.

Forrás: <http://www.nber.org/chapters/c11956.pdf> (A letöltés dátuma: 2017.06.10.)

intézkedések, végzések, szabályozási rendeletek) eredhet akár bírói, akár közigazgatási szervektől, és *ex post* szabályozó tevékenységet kifejthet bíróság és közigazgatási szerv is.

Ha a bírósági marasztalás elrettentő-preventív funkciója nem érvényesül teljes mértékben, akkor megelőző intézkedések javallottak; különösen akkor, ha a szabályok be nem tartása katasztrofális következményekkel jár – fejti ki Posner.⁴⁹⁰ Arra a megállapításra jut, hogy valójában a károsodás súlyossága és az elrettentés sikertelensége között egyenes arányosság áll fenn.

A hatósági szabályozás és bírósági eljárás vegyes rendszerének előnyeként fogalmazza meg, hogy kiaknázza mind a két rendszer egymást kiegészítő funkcióit. A vegyes rendszer a hiányosságokat, hibákat korrigáló sajátossággal is bír, ha az általa említett példára tekintünk: ha a hatóság nem tudta megakadályozni, hogy egy nem biztonságos gyógyszerkészítmény kerüljön forgalomba, akkor a termékfelelősségi szabályok nemcsak a károsultaknak biztosítanak kompenzációt, hanem az ítélet elrettentő ereje az adott szabályozásnak alávetett más cégeket is arra fog ösztönözni, hogy további óvintézkedéseket tegyenek.⁴⁹¹

Összefoglalva Posner elméletét, joggazdaságtani szempontból a hatósági előírások és konkrét magatartási követelmények jobban szolgálják az adott veszélyes tevékenységekkel szembeni védekezést, mint a főként *ex post* hatást eredményező polgári bírói döntések és kártérítés. Amennyiben egy társadalmi jelenség egyidejűleg alávetett hatósági szabályozásnak, és bírósági eljárásban kiszabott következmény is társulhat ahhoz, akkor a hatósági előírások elégtelenségéből fakadó hibákat a bírósági eljárás még orvosolhatja. A bíróságok azonban általában nem konkrét, a hatóság által előírt kötelezettségek megvalósulását vizsgálják, a rendelkezésre álló bizonyítékok és feltárt tények teljes körű mérlegelésével általában arról döntenek, hogy az alperes magatartása megfelelt-e az adott általános magatartási mércének.

9.3. Állami engedélyezésre alapított objektív felelősség doktrínája az amerikai szakirodalomban

A közigazgatási-hatósági szabályozás, az engedélyezési rendszer felhívja a figyelmet a veszélyes üzemi felelősségnek egy alapvető dogmatikai kérdésére. Ahogyan korábban rámutattunk,⁴⁹² a veszélyes üzem esetében a veszélyhelyzet visszaszorítása körében kifejtendő magatartás (szükséges és lehetséges védőintézkedések, kárelhárító magatartás) elmulasztása lesz a károsodást közvetlenül kiváltó magatartás. E felelősségi tényállásban nem a konkrét esetben ejtett (akár vétkes, akár véttlen) hiba, mulasztás lesz ezek szerint a felelősséget megalapozó mozzanat, központi elem, hanem magának a tevékenységnek a nagyfokú károkockázatot hordozó jellege.

⁴⁹⁰ POSNER 2010, 16.

⁴⁹¹ POSNER 2010, 23.

⁴⁹² Vö. IV. fejezet.

Az amerikai-angolszász doktrínában a *tort of negligence* tényállásából Albert A. Ehrenzweig dolgozta ki az objektív felelősség tanát (*negligence without fault*). Máig ható elméletének egyik szegmense volt csupán az objektív felelősség kibontakozását segítő azon elképzelés, amely az állam (társadalom) és a veszélyes tevékenység végzésére létrehozott vállalkozás közötti elképzelt megállapodásból indult ki. E megállapodás alapján a vállalkozás engedélyt nyert a tevékenység folytatására, annak ellenére, hogy tudvalevő, hogy az veszélyes. Azért szerez mégis jogsultságot, mert a megállapodásba beleértett a vállalkozás részéről annak a tudatos vállalása, hogy mindazon károkért teljes felelősséggel tartozik, amelyek bekövetkezésével mind a két fél a szerződés megkötésekor, vagyis amikor az engedélyezés megtörtént, észszerűen számolhatott (*contemplation test*). Ilyen megállapodásra Ehrenzweig szerint a valóságban ténylegesen is sor kerülhet, példaként a bányavállalatok felelősségét hozza.⁴⁹³ A hipotetikus megállapodás elmélete a *negligence liability* egyik fejlődési állomását jelentette, amely a szerződésszegésért való szigorú felelősséget, a Hadley vs. Baxendale eseten keresztül olyan esetekre is alkalmazhatóvá tette, ahol valójában nem volt tényleges szerződéses jogviszony az érintett személyek között. Ezen esetekben tehát a károk megtérítése sokkal inkább a méltányos kárelosztás-kártelepítés elvén, mint a károkozó magatartás jogellenességén alapszik.⁴⁹⁴

Az engedélyezésen alapuló módszereket Goldberg és Zipursky a következőképpen csoportosította: engedélyezés, adóztatás és a hatósági jóváhagyás (*licensing, taxing, regulatory approval*).⁴⁹⁵

Hatósági szabályozási kérdésnek tekintjük azokat az eseteket, ahol a hatóságok, közigazgatási szervek hatáskörébe tartozik megszabni a tevékenység végzésének feltételeit. E rendszer tehát szabályozási szerkezetében eltér a jogellenes károkozó magatartásokra szabott felelősségi szabályoktól – jegyzi meg a szerzőpáros. Nézetük szerint, mivel sok esetben ezen *engedélyezési alapú felelősségi tényállás* egyben jogellenes károkozó magatartásnak is minősül, amely tulajdonképpen kártérítési igényeket keletkeztet, ezért egyszerű, ha az előbbi igényeket is a károsult kártérítési követelésként érvényesíti. Hozzá kell azonban fűznünk, hogy Goldberg és Zipursky az engedélyezésen alapuló szigorú felelősség elméletét csak a rendkívüli veszéllyel járó tevékenységek körére tartja alkalmazandónak (például robbantások). Hozzáteszik azonban, hogy az engedélyezésen alapuló felelősségnek továbbra is kivételes intézménynek kell maradnia. A kártérítési jog nem veszítheti el morális megalapozottságát, a jogellenes károkozó magatartást továbbra is központi kérdésként kell kezelnie.

Az angolszász *tort* rendszer és precedensjog más szerzőt is arra indított, hogy aggodalmát

⁴⁹³ EHRENZWEIG 1966,1454.

⁴⁹⁴ GOLDBERG, John C.P. – ZIPURSKY, Benjamin C. (2016): The Strict Liability in Fault and the Fault in Strict Liability. *Fordham Law Review* Vol. 85. 757–764.

⁴⁹⁵ GOLDBERG–ZIPURSKY 2016, 763.

fejezze ki amiatt, hogy az időközben, a szabályozó állam korára megsokasodó rendeleti-törvényi szabályok ellenére, amelyek biztonsági követelményeket határoznak meg, a bíróságok továbbra is a bírói gyakorlat által kifejlesztett gondos és észszerű magatartás mércéjének való megfelelést várják el. A modern jog a piac egészére kiható döntéseket kíván meg, míg a *tort law* rendszere az esetről esetre való döntésre, elhatárolt és egyedi kártérítési ügyekre szabott. A bíróság nem hagyatkozik a hatósági előírások (*black-letter rule*) betartásának vizsgálatára, amikor megállapítja a károkozó felelősségét. Geistfeld szerint a bíróságoknak jobban kellene igazodniuk a hatósági szabályokhoz, előírásokhoz.⁴⁹⁶ Más szerző véleménye az, hogy a hatósági szabályozásban elvárt magatartási követelmények és a polgári kártérítési jog által szankcionált magatartás egy az egyben való megfeleltetése azonban nem célszerű.⁴⁹⁷ Ugyanezt a jelenséget észleljük a magyar bírói gyakorlatban is, amelyet az alábbi példával illusztrálunk.

9.4. A hatósági előírások betartására való hivatkozás veszélyes üzemi és általános felelősségi tényállásra alapított kártérítési perekben

A jelenlegi bírói gyakorlat az üzembentartó mentesüléséhez azt várja el, hogy bizonyítsa, a károsodáshoz vezető ok a tevékenység körén kívül esett és nem volt elhárítható. Az a bírói álláspont vált általánossá, hogy az elháríthatatlanság kizárólag akkor állapítható meg, ha – a technika adott fejlettségi szintjére és a gazdaság teherbíró képességére is figyelemmel – objektíve nem áll fenn a védekezés lehetősége.

A veszélyes tevékenységet folytatóval szembeni elvárt magatartás túlmutat tehát a hatósági előírások tartalmán. A bírói gyakorlat – hangsúlyozva a veszélyes üzemi felelősség objektív jellegét – rögzíti, hogy mindig a konkrét esetre vonatkoztatva kell vizsgálni a kimentés törvényi feltételeinek fennállását, és e körben azt, hogy a konkrét fokozott veszéllyel járó tevékenységre vonatkozó előírások betartásán túlterjedő előrelátással és óvatossággal el lehetett-e háritani a káros következményeket. A konkrét ügyben ezért az alperes nem mentesülhet a felelősség alól

⁴⁹⁶ GEISTFELD, Mark A. (2014): Tort Law in the Age of Statutes. *Iowa Law Review* Vol. 99. 957–1020. 967–970. Forrás: <https://ilr.law.uiowa.edu/assets/Uploads/ILR-99-3-Geistfeld.pdf> (A letöltés dátuma: 2018. 06. 07.)

⁴⁹⁷ A *Restatement of Law (Third) Physical and Emotional Harm* 14. §-a a törvényi rendelkezések megszegéséhez automatikusan kapcsolja a vétkesség megdönthetetlen vélelmét: [*Statutory Violations as Negligence Per Se*] Más szerző e szabály elvetését szorgalmazza. Vö. JOHNSON, Barry L. (2017): Why negligence per se should be abandoned. *N.Y.U. Journal of Legislation and Public Policy* Vol. 20, Issue 1. Forrás: <http://www.nyujlpp.org/wp-content/uploads/2017/04/Johnson-Why-Negligence-Per-Se-Should-Be-Abandoned-20nyujlpp247.pdf> (A letöltés dátuma 2018. 07. 09.)

csupán annak bizonyításával, hogy a szabványoknak és műszaki előírásoknak megfelelő bakoszlopot alkalmazott.⁴⁹⁸

A másik esetben az alperes hiába hivatkozott arra, hogy a horgasztó melletti vezetékszakaszképzése megfelelt a jogszabálynak és a szabvány előírásának, ráadásul a vezetékszakaszképzése után létesült csak a mesterséges tó. Mivel azonban nemcsak műszaki megoldás létezett, amely az adott helyen fokozottabb biztonságot teremthetett volna, hanem az alperes más módon is elérhette volna, hogy a vezetékszakaszkörnyezetében ne folyhasson semmilyen emberi tevékenység, ezért nem mentesülhet a felelősség alól.⁴⁹⁹

Önmagában a hatósági előírásoknak és szabványoknak való megfelelés az arról tanúsítványt kiállító szervezetet sem mentesíti az alól, hogy a vizsgálat során az élet- és egészségvédelmi célból más intézkedések megvalósítását ne várják el. A műszaki és biztonságossági követelményeknek való megfelelésegről tanúsítványt kiállító szervezet felelőssége a bírói gyakorlat tükrében szintén megállapítható, ha a jogszabályban rögzített hatósági előírásokon és szabványokon túlmenően egyéb szakmai szokásokat, műszaki követelményeket a vizsgálat során nem vesznek figyelembe.⁵⁰⁰

Úgy véljük, hogy a veszélyes üzemi felelősség bármely területét érintő, a közjogi és magánjogi vonatkozásokat egyesítő esetleges jövőbeli szabályozási reform egyik neuralgikus pontja lesz a hatósági szabályok által, illetve a polgári jog által előírt magatartási követelmények, mérce összeegyeztethetősége feletti gondolkodás.

9.5. Az objektív (közigazgatási) bírság és az objektív polgári kártérítési felelősség hasonlóságai és eltérései

Áttérve a veszélyes üzemi felelősségre hatást gyakorló újabb kérdéskörre, a fokozottan veszélyes tevékenységek szabálytalan végzéséhez kapcsolódó közigazgatási szankciókra, az alábbiakban egy speciális területre kívánunk koncentrálni, amely az egyes közlekedési szabályszegések szankciójaként jelentkező objektív bírság.

A jogalkotó 2007-ben zéró toleranciát hirdetve vezette be az alábbiakban vizsgált objektív bírságot, különböző súlyú szabályszegésekhez fix bírságösszegeket kapcsolva.⁵⁰¹ Létezett már

⁴⁹⁸ EBH2002.748.

⁴⁹⁹ BH2015.36.

⁵⁰⁰ Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Bíróság 13.P.22.748/2010/24.: a vízfocipályán hiányzott a legalább 10 réteg buborékfólia-alap.

⁵⁰¹ 410/2007.(XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről.

korábban is szakhatósági területeken úgynevezett felügyeleti bírság mint objektív szankció, azonban ennek általános bevezetése, ami elsősorban nem gazdálkodó szervezeteket vagy jogi személyeket, hanem magánszemélyeket, közvetlenül embereket sújt, példa nélküli volt. Heves vita övezte a közlekedési szabályszegések közigazgatási szankciórendszerének ezen megújítását.⁵⁰² A szankció bevezetése mögött meghúzódó jogpolitikai megfontolások és tudományos álláspontok közül különösen meggyőző Nagy Marianna álláspontja, aki szerint „*az objektív felelősség intézménye a polgári jogból került át a közigazgatási jog eszköztárába, mégpedig a veszélyes üzemi felelősség »közjogiasítása« révén*”⁵⁰³ Az alábbiakban e gondolati szálon elindulva vizsgáljuk meg, milyen összefüggés áll fenn a veszélyes üzemi felelősség és a közigazgatási objektív bírság között.

Az első, legmarkánsabb kapcsolódási pont a bírság alanya. A veszélyes üzemi felelősséghez hasonlóan a közigazgatási jogi objektív felelősség is épít a jogalkotó által a keletkezett károk viselésére kötelezhető személyre, az üzemeltetőre, mint a felelősségre vonás beszámítási pontjára. Ez a személy az, aki a leggyakoribb és legszorosabb kapcsolatba hozható a fokozott veszélyforrás működésével. Ezzel összefüggésben a két felelősségi tényállás között további hasonlóságok is észlelhetők.

⁵⁰² Kovács Kázmér szigorú kritikával illette, vö. KOVÁCS Kázmér (2009): Az objektív felelősség első fél-éve. *Magyar Jog* 3. szám. 152–155.

Szintén rávilágított a szankció szabályozásbeli hibáira NAGY Marianna (2008): Objektíven a közigazgatási objektív felelősségről – az üzemeltető objektív felelőssége apropóján. *Közigazgatási Szemle* 2008/2. szám. 2–14.

Bíró Gyula statisztikai adatokkal igazolta a bevezetés indokoltságát és hatását, vö. BÍRÓ Gyula (2010): A szabálysértés története hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre. In BALOGH Elemér – HOMOKI-NAGY Márta (2010): *Emlékkönyv Dr. Ruzsoly József egyetemi tanár 70. születésnapjára*. Acta Universitatis Szegediensis Tomus LXXIII. Szeged. 169–187. Hasonló problémákra mutatott rá Andrik Szilárd és Román Róbert, miközben a közlekedési szabálysze-
gések egyes esetcsoportjaiban vizsgálták az objektív felelősséget. Vö. ANDRIK Szilárd – ROMÁN Róbert (2011): Az objektív felelősség intézménye a KRESZ-szabályok tükrében. *Belügyi Szemle* 2011/3. szám. 5–17.

Nyerges Éva egyenes hungarikumnak nevezi a magyar jogi szabályozásban bevett objektív bírságot, amely európai viszonylatban idegen megoldás. Vö. NYERGES Éva (2016): Az anyagi jogi bírság a közigazgatási szankciórendszerben. *Államtudományi Műhelytanulmányok*, 11. szám, Nemzeti Közszolgálati Egyetem. 11.

⁵⁰³ NAGY Marianna (2010): *Interdiszciplináris mozaikok a közigazgatási jogi felelősség dogmatikájához*. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó. 43.

Nagy Marianna említi, hogy az objektív bírság egyik funkciója a *kártelepítés*. A kártelepítő funkció előtérbe lép a jogérvényesítési funkcióval szemben, az első objektív bírságokat is (például építésrendészeti bírság) kármentési, kártelepítési célból szabályozták.⁵⁰⁴ Párhuzamként ide vonhatjuk a veszélyes üzemi felelősség mögött húzódó kártelepítési funkciót, amely fontos szerepet játszott e felelősségi alakzat kiképzésekor: az viselje a kárt, aki abból a tevékenységből a hasznot húzza. Azonban különbséggént észleljük, hogy amíg az általános kártelepítési szempontok között az üzembentartót terhelő kockázatviselése tényleges kártérítési kötelezettséggel, nem pedig pusztán kárviselési kötelezettséggel jár, addig a közlekedési bírságról ez nem mondható el. Véleményünk az, hogy a közigazgatási bírság mint a tevékenység (jogsértő!) folytatásával együtt járó teher, amely az üzembentartót a tényleges jogsértő személyétől esetleg függetlenül sújtja – ahogyan a veszélyes üzemi felelősség is, úgy ez is –, a *casus nocet domino* tükörszabályaként áll elő. Emelkedő mértéke ellenére kevésbé kártelepítésre, mint inkább repressziós célra szolgál az objektív bírság.⁵⁰⁵

Szintén hasonlóságot eredményez az üzembentartó mint beszámítási pont kiképzése folytán az, hogy e típusú közigazgatási jogi *felelősség sem áthárítható*, hiszen a veszélyes üzemi felelősség is független attól a kérdéstől, valójában ki volt a károkozó. Az objektív bírság esetében a jogalkotó döntését itt az is alakította, hogy a bírsággal sújtható személy meghatározására szubjektív körülményeket nem engedhetett érvényesülni, a kivételes szabályok körét tovább nem tágíthatta. Objektív, kvázi mentesülési okként (lásd lejjebb) az üzembentartó igazolhatja, hogy a gépjármű – a szabályszegés időpontját megelőzően – jogellenesen került ki a birtokából, és a jogellenességgel összefüggésben már korábban kezdeményezte a megfelelő hatóság eljárását. Vagy igazolhatja azt is, hogy a szabályszegést megelőzően más természetes személy vagy nem természetes személy használatába adta a gépjárművet, és ezt olyan teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalt nyilatkozattal, menetlevéllel, illetve fuvarlevéllel igazolja, amely a használatba vevő személy meghatározott adatait tartalmazza. Ez utóbbi esetben a közigazgatási bírságot e személlyel szemben kell kiszabni.⁵⁰⁶ Szigorúan meghatározottak tehát azok az esetek, ahol a gépjármű üzemeltetése során tanúsított szabályszegésért nem a bejegyzett üzembentartó, hanem a használatba vevő vagy azt jogellenesen birtokba vevő személy tartozik felelősséggel. Az át nem háríthatóság okán nem érvényesülhet a szabálysértési jogban oly sokszor vitatott kerülőút sem, hogy az eljárási szabályokból következően az üzembentartó a nyilatkozattétel tekintetében mentességi joggal él, mivel nem kívánja hozzátartozóját bűncselekmény elkövetésével vádolni.⁵⁰⁷

⁵⁰⁴ Uo. 44.

⁵⁰⁵ A „Közigazgatási bírságok” vizsgálati tárgykörben a Kúrián felállított joggyakorlat-elemző csoport által készített *Összefoglaló vélemény* is erre a megállapításra jutott (15. o). Forrás: http://www.kuria-birosag.hu/sites/default/files/joggyak/a_kozigazgatasi_birsagok_vizsgalati_targykorben_joggyakorlat-elemzo_csoport_osszefoglalo_velemenye.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 10. 12.)

⁵⁰⁶ 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről 21/A. §.

⁵⁰⁷ Vö. pl. Kúria Kfv. 37.701/2012/4.

A bírság alóli mentesülési okok az üzembentartói minőség átszállását eredményező polgári jogi tényállásokat mintázzák, úgymint lopás, illetve tartós használatba adás másnak.

Az objektív bírság vitán felül a közlekedésbiztonság erősítését szolgálta és szolgálja ma is. A veszélyhelyzet fokozott jellegének értékelése is lezajlik tehát akkor, amikor a jogalkotó annak megsértéséhez objektív bírságot fűz. Azonnal feltárható azonban egy különbség is. A közlekedési szabályok kikötése, a sebességkorlátozások nem minden esetben közlekedésbiztonsági okból meghatározottak, lehetnek például az út rossz minőségének a következménye, vagy akár olyanok is, amelyek különösebb célt nem szolgálnak, mégsem tehetünk az objektív felelősség szempontjából különbséget az egyes szabályozott tényállások között.⁵⁰⁸

A hasonló jegyeken túlmenően azonban rá kell mutatnunk néhány alapvető eltérésre is.

Az első kérdés újra csak a felelősség objektív vagy abszolút jellege. A 60/2009. (V. 28.) AB határozat (továbbiakban AB határozat) részletesen feltárta a közigazgatási bírság kiszabásáról szóló 410/2007. Kormányrendelet alkotmányellenes megoldásait és hiányosságait – a temérdek és ossztűzként lesújtó, az alkotmányellenesség utólagos megállapítására irányuló indítvány nyomására. E határozat rögzíti, hogy a közigazgatási bírság mint objektív bírság alkalmazása alapesetben négy jellemzővel bír: korábban kizárólag jogi személyekkel szemben volt kiszabható, kiszabható összegük az átlagos bírságmértéket meghaladta, ezek az összegek elkülönült alapokba folytak be, és elegendő volt a jogsértés tényét bizonyítani, a jogsértő vétkessége és egyéb körülményei figyelmen kívül maradtak. A közlekedési szabálysértés miatt kiszabható közigazgatási bírság e jellemzőktől több vonatkozásban is eltér, így tipikusan természetes személyeket, nem jogi személyeket fog sújtani, és nem is valamely speciális, netán üzletszerűen üzemeltetett tevékenység negatív folyományaként. Nem sorolható egyértelműen az úgynevezett felügyeleti bírságok kategóriájába sem, és ágazati bírságnak sem tekinthető.⁵⁰⁹ Az AB határozat a közigazgatási szankciókat alapvetően két csoportba sorolja, a szabálysértési és felügyeleti bírságok csoportját különíti el. Amíg az előbbiek a bűnösség megállapításán alapulnak, addig az utóbbiak objektívek, és azok elsődleges funkciójaként az AB határozat a közigazgatási jog érvényre juttatását határozza meg, és csak másodlagosan a prevenciót. Az AB határozat a felügyeleti bírságok kategóriájába sorolja a közlekedési szabályszegések esetére kiszabott bírságot is, kiindulva abból az alapvető jellemvonásból, hogy az objektív bírság kiszabása független a szabályszegő vétkességétől.

Az objektív bírság alóli kimentési okok sem tükrözik vissza a veszélyes üzemi felelősség jellegzetességeit. Egyik sem tulajdonképpen értelemben vett mentesülési ok, nem a magatartásnak minősége dől el. Hanem vagy más válik emiatt a közigazgatási felelősség beszámítási pontjává, vagy eleve olyan körülményről van szó, amely a szabályszegő magatartásnak a jogellenességét

⁵⁰⁸ ANDRIK–ROMÁN 2011, 10–13.

⁵⁰⁹ NAGY Marianna (2016): A közigazgatási jogi szankció. In FAZEKAS Marianna szerk.: *Közigazgatási Jog. Általános rész.* III. kötet. Budapest, ELTE. 290–293.

zárja ki: így a közúti közlekedésről szóló törvény 21/A. §-a alapján a lopás és a szerződéses megállapodás, továbbá az a körülmény, hogy az üzemben tartó mentesül a kiszabott közigazgatási bírság megfizetése alól, ha számára a szabályszegést más törvény lehetővé teszi [21/A. § (3) bekezdés].

A mentesülés eltérő megközelítése sejlik fel egy konkrét ügyben hozott határozatban, amely a gyalogosátkelőn való megállás ellenére mentesítette az üzembentartót a bírság megfizetése alól, mivel pillanatnyi rosszullét miatt volt kénytelen megállni. A bíróság azonban nem önmagában a rosszullétet mint mentő körülményt vette figyelembe, hanem a KRESZ olyan további szabályait, amelyek tiltják azt, hogy valaki a járművezetésre alkalmatlan állapotban a forgalomban részt vegyen.⁵¹⁰ Jogszabály-módosítás folytán e határozatot követően később került a rendelkezések közé az, hogy mentesül a bírságfizetés alól akkor is valaki, ha számára a szabályszegést más törvény lehetővé teszi, de itt is az indokolás kifejezetten a rendőrségi törvény és a közlekedési törvény koherenciájára utal, nem hívja fel az általános jogellenességet kizáró körülményeket.

Szintén alapvető eltérést tapasztalunk a bírság összege és a kártérítés összegének megállapítása között. Amíg a bírság összege a szabályszegés súlyához mért, addig a kártérítés összege a keletkezett kárhoz igazodik, hiszen a polgári jogi kártérítési felelősség olyan represszív szankció, amelynek szintén feladata a bekövetkezett kár kompenzálása, tehát a reparáció. Önmagában azonban az objektív bírság magas összege sem bír visszatartó erővel, ha a közlekedési szabályszegések feltáratlanul és büntetlenül maradnak, mutatott rá Kovács Kázmér.⁵¹¹

A magatartás társadalomra veszélyessége is eltérő módon mérődik meg a polgári jog és a közigazgatási jog területén. Itt kell röviden újból érintenünk a jelenleg irányadó dogmatikai álláspontot, a jogági jogellenesség doktrínáját, amely szerint adott magatartás társadalomra veszélyességét és jogellenességét minden jogág maga minősíti, még ha az esetek jelentős részében adott magatartás több jogági szabály szerint is jogellenes. Minden jogág tehát maga határozza meg, mely magatartás és milyen mértékben veszélyes a társadalomra: „Adott jogágazat által szabályozott társadalmi viszonyok köre és a szabályozás jogi eszközei határozzák meg tehát azt, hogy a társadalomra állami kényszert igénylő mértékben veszélyes magatartások közül melyek minősülnek jogellenessé az illető jogágazat szabályai szerint.”⁵¹²

Összegzésként elmondhatjuk, hogy az objektív bírságnak a veszélyes üzemi objektív felelőséggel való rokoníthatósága olyan értelemben közvetett, hogy a közigazgatási jog itt a mintát nem

⁵¹⁰ KGD2013.114. Tiltott helyen rövid időre hirtelen fellépő rosszullét miatti megállás értékelése az objektív felelősségi alapon indult bírságotlasi eljárásban.

⁵¹¹ KOVÁCS 2009, 153–154. Ugyanezt hangsúlyozza Gajdusчек György is: az ellenőrzésnek meghatározó jelentősége van a jogérvényesítés szempontjából. Vö. GAJDUSCHEK György (2007): A közigazgatási bírságotlasi modellezése *Jogtudományi Közlöny* 12. szám. 547–558.

⁵¹² EÖRSI 1961, 73.

a polgári jogi kártérítési felelősség területéről kölcsönözte. Rokoníthatóságuk magából a fokozott veszéllyel járó tevékenységből ered. Ahogyan Posner, Goldberg és Zipurszky is rávilágított, a másokra fokozott veszéllyel járó tevékenység kizárólag az állam, társadalom részéről elvárt összetett követelményrendszer figyelembevételével folytatható. A gépjármű tulajdonosa, illetve használója meghatározott szabályrendszernek veti alá magát, a használat komplex felelősséggel jár együtt, amelynek része a közlekedési szabálysértésért járó objektív felelősség is, és a veszélyes üzemi polgári jogi felelősség is. Minél nagyobb fokú a károsodási kockázat, annál szigorúbb, de egyben absztrakt mércét támaszt a polgári jog. És annál szigorúbb feltételeket, szabályokat határoz meg a közigazgatási jog is, és ezek megsértését még szigorúbban szankcionálja.⁵¹³

Itt kívánjuk megjegyezni, hogy a legnagyobb fokú károsodással fenyegető tevékenységek körében a polgári kártérítési felelősség mind prevenciós, mind kompenzációs szempontból hatástalan lehet, ezekben az esetekben a polgári jogi következmény kártalanítás, tehát egyéb reparációs célú kötelemben merül ki, közjogi szabályok által részletezett módon. Itt említhető a bányászati tevékenység, ahol is a korábbi szabályozással szemben már egyetlen kártípusra sem alkalmazandó a veszélyes üzemi felelősség.⁵¹⁴

9.6. Összegzés

Ahogyan a fejezet bevezetőjében rögzítettük, „a társadalomra állami kényszert igénylő mértékben veszélyes” magatartásnak tekintjük a fokozottan veszélyes tevékenységeket, amelyek folytatásával szemben a polgári jog szigorú kártérítési felelősségi szabályokban kifejezett magas szintű elvárásokat támaszt, és ugyanígy a közigazgatási jog is e tevékenységek folytatását szigorú előírások és tilalmak közé szorítja. Jelen fejezetben nemcsak az volt a célunk, hogy rámutassunk a közigazgatási jog és a polgári jogi kártérítési felelősség kapcsolódási pontjaira. Hanem az is, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenységek egyes esetköreiben egy jövőbeli komplex, közjogi-magánjogi hibrid szabályozásnak az alapvető feltételeit jelentő egyes szegmenseket áttekinthessük, mindamellett, hogy tiszteletben tartjuk a jelenleg uralkodó jogági jogellenesség doktrínáját, és az eltérő jogági szabályozási módszerek alapvető sajátosságait.

Az egyes szegmensek kapcsán elvégzett jogdogmatikai-joggazdaságtani-jogszociológiai vizsgálat mind arra vezetett, hogy még meghatározott területeken, így a közlekedési jog területén sem lehetséges az, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott károkért való felelősség szabályai és a vonatkozó hatósági szabályok jelenlegi állapotukban egybeolvaszthatók legyenek.

⁵¹³ Vegyük példaként a kémiai biztonságról szóló 2000. évi XXV. törvényt, amely a veszélyes anyagok csomagolására, tárolására és szállítására vonatkozó alapvető rendelkezéseket tartalmazza.

⁵¹⁴ Vö. 1993. évi XLVIII. tv. 37. § és Ptk. 6:564. §.

Mindenképp figyelmet érdemelnek azonban ezek a kiemelt tényezők, úgymint a) a hatósági szabályozó eszközök és a polgári jogi kártérítési pereskedés funkcionális összevetése; b) az állami engedélyezésre alapított objektív felelősség doktrínája; c) a tevékenység mikéntjét, a jogszerű működés kereteit meghatározó hatósági előírások, d) az objektív kártérítési felelősség és az objektív szankciók (bírság) egybevetetősége, és végül korábban tárgyalt kérdésként e) az üzembentartói és az üzemben tartói fogalom megfeleltethetősége. Ugyanis e kérdések tisztázását elengedhetetlennek tartjuk egy vegyes szakjogi szabályozás kialakításának folyamatában.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- ALMÁSI Antal (1926): *A kötelmi jog kézikönyve*. Budapest, Tébe Kiadóvállalat.
- ANDRIK Szilárd – ROMÁN Róbert (2011): Az objektív felelősség intézménye a KRESZ-szabályok tükrében. *Belügyi Szemle* 2011/3. szám. 5–17.
- ARÁNYI János (1937): A gépkocsi, mint veszélyes üzem. In ARÁNYI et al.: *Ünnepi dolgozatok Dr. Szladits Károly egyetemi tanári működésének harmincadik évfordulója alkalmából*. Budapest., Királyi Magyar Pázmány Péter Tudományegyetem.
- ASZTALOS László (1966): *A polgári jogi szankció*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- BAKER, Tom (2005): Liability Insurance as Tort Regulation: Six Ways that Liability Insurance Shapes Tort Law in Action. *Connecticut Insurance Law Journal* 12/1.1–16.
- BALÁS P. Elemér (1934): A kártérítés a Magánjogi Törvénykönyv javaslatában. *Magyar Jogászegyleti Értekezések és Egyéb Tanulmányok* 2. évf. 5. szám. 47–92.
- VON BAR, Christian et al. (2009): *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR)*. Outline Edition. Prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group) Based in part on a revised version of the Principles of European Contract Law. Munich, Sellier.
- VON BAR, Christian ed. (2009): *Non-Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another (PEL Liab. Dam.)*. Munich, Sellier. A normaszöveg magyar fordítása a mellékletek között található. Fordította: Herpai Annamária, lektorálta: Vékás Lajos.
- BARÁT Sándor (1932): *A gépjárműbaleseti felelősség magán- és büntetőjoga. A Magyar Jogászegylet Kir. Magyar Automobilclub díjával jutalmazott pályamunka*. Budapest, Magyar Jogászegylet kiadása.
- BARTA Judit (2014): A vadászható állat által okozott kárért való felelősség az új Ptk.-ban. *Gazdaság és Jog* 9. szám. 21–26.
- BARZÓ Tímea (2018): 3.1.3. fejezet. Személyek joga. Budapest, Nemzeti Közszolgálati Egyetem. (Kézirat, megjelenés alatt.)
- BATTESINI, Eugênio (2005): Tort Law and Economic Development: Strict Liability in Legal Practice. *The Latin American and Iberian Journal of Law and Economics* Vol. 1: Iss. 1, Article 2.
- BAUMGARTEN Nándor (1933): Fejtegetés a „veszély” és a „felelősség” egymáshoz viszonyáról. In ALMÁSI et al. (1932–1933): *Glossza Grosschmid Béni Fejezetek kötelmi jogunk köréből című művéhez*. Budapest, Grill Kiadó. 610.
- BECK Salamon (1938): A vétlen felelősségi gondolat újabb gyakorlatunkban. *Polgári Jog*. 14. évf. 9. szám. 482–486.
- BECK Salamon (1939): A veszély magánjogi értékelése. In *Emlékkönyv Kolosváry Bálint jogtanári működésének negyvenedik évfordulójára*. Budapest, Grill Kiadó. 34–46.

- BENKŐ Gyula (1955): A kártérítési jog elvi kérdései. *Jogtudományi Közlöny* 4. szám. 239–250.
- BÍRÓ György – LENKOVICS Barnabás (2017): *Általános tanok*. Miskolc, Novotni Alapítvány.
- BÍRÓ Gyula (2010): A szabálysértés története hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre. In BALOGH Elemér – HOMOKI-NAGY Mária: *Emlékkönyv Dr. Ruszoly József egyetemi tanár 70. születésnapjára*. Acta Universitatis Szegediensis Tomus LXXIII. Szeged. 169–187.
- BOCSOK Viktor – BOLDIZS Péter – LOÓS István – NAGY Gergő – NAGY Zoltán (2015): Usage-Based Insurance – Vehicle Insurance of the Future. *Studia Iuridica Auctoritate Universitatis Pecs Publicata* 19. 19–36.
- BOGDAN, Jocelyn (2011): *Medical Malpractice in Sweden and New Zealand: Should Their Systems Be Replicated Here?* Center for Justice & Democracy. July. Forrás: <https://centerjd.org/content/white-paper-medical-malpractice-sweden-and-new-zealand-should-their-systems-be-replicated-0> (A letöltés dátuma 2018. 07. 20.)
- BÜYÜKSAGIS, Erdem – VAN BOOM, Willem H. (2013): Strict Liability in Contemporary European Codification: Torn Between Objects, Activities, and Their Risks. *Georgetown Journal of International Law* Vol 44. 610–640.
- CALABRESI, Guido (2005): The Complexity of Torts – Case of Punitive Damages. In MADDEN, M. Stuart ed.: *Exploring Tort Law*. New York, Cambridge University Press. 333–351.
- CATALA, Pierre (2007): Proposal for Reform of the Law of Obligations and the Law of Prescription (English translation: John Cartwright and Simon Whittaker, Oxford). Forrás: http://www.justice.gouv.fr/art_pix/rapportcatatla0905-anglais.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 07. 20.)
- ČERTICKÝ Mária (2017): A sérelemdíj megjelenése a felelősségbiztosítás területén. *Publicationes Universitatis Miskolcensis. Sectio Juridica et Politica* Tomus 35. 221–235.
- CSÁK Csilla (2013): *A környezet jogi felelősség magánjogi dogmatikája*. Miskolc, Miskolci Egyetem.
- CSÁK Csilla (2017): A kártérítés szerepe a környezetjogi szabályozásban *Miskolci Jogi Szemle* 12. évfolyam 2. különszám. 90–99.
- CSÉCSY Andrea (2014): 6:145. §-hoz fűzött magyarázat. In OSZTOVITS András szerk.: *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja* III. kötet. Budapest, Opten Kft.
- DEUTSCH, Erwin (2001): Schmerzensgeld für Vertragsverletzungen und bei Gefährdungshaftung. *Zeitschrift für Rechtspolitik* 34/8. 351–354.
- DEZSŐ Gyula (1917): *Az objectiv kártérítés tana*. Budapest, Grill Kiadó.
- DEZSŐ Gyula (1932): III. fejezet. Kártérítés A) A kártérítési kötelezettség különféle alapjairól. In ALMÁSI et al. (1932-1933): *Glossza Grosschmid Béni Fejezetek kötelmi jogunk köréből című művéhez*. Budapest, Grill Kiadó.
- DEZSŐ Gyula (1936): Kártérítési felelősségek találkozása. In ANGYAL Pál et al.: *Emlékkönyv Meszlény Artúr születésének 60. évfordulójára*. Budapest, Politzer Kiadó.

- EBERT, Ina (2015): Tort Law and Liability Insurance In BUSSANI, Mauro – SEBOK, J. Anthony eds.: *Comparative Tort Law: Global Perspectives*. Cheltenham-Northampton, Edward Elgar Publishing.
- EHRENZWEIG, Albert A. (1966): Negligence without fault. *California Law Review* Vol. 54. issue 4. 1422–1477. 1454–1455.
- EÖRSI Gyula (1947): *A tulajdonátszállás kérdéséről*. Budapest, Légrády Testvérek Nyomda.
- EÖRSI Gyula (1958): *Kártérítés jogellenes magatartásért*. Budapest, KJK.
- EÖRSI Gyula (1958b): A Polgári Törvénykönyv Tervezetének vitájához. *Jogtudományi Közlöny* 1958/1–2. szám. 1–6.
- EÖRSI Gyula (1960): A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alapkérdéseiről. *KlNy. ÁJl Értesítője* II. kötet 4. szám, Budapest, Akadémiai Kiadó. 371–402.
- EÖRSI Gyula (1961): *A jogi felelősség alapproblémái. A polgári jogi felelősség*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- EÖRSI Gyula (1962): *Elhatárolási problémák az anyagi felelősség körében*. Budapest, KJK.
- EÖRSI Gyula (1970): *Kötelmi Jog. Általános rész*. Budapest, Nemzeti Tankönyvkiadó.
- Eörsi Gyula (1972): A szerződésen kívüli felelősség és a Ptk. reformja. *Jogtudományi Közlöny* 3. szám. 65–75.
- EÖRSI Gyula (1975): The Validity of Clauses Excluding or Limiting Liability. *The American Journal of Comparative Law* Vol. 23, No. 2 (Spring). 215–235.
- ERM, Dominik (2013): *Vorteilsanrechnung beim Schmerzensgeld – ein Beitrag zur Fortentwicklung des Schadens(ersatz)rechts*. Karlsruhe, Institut für Versicherungsrecht.
- European Group on Tort Law eds. (2005): *Principles of European Tort Law. Text and Commentary*. Wien–New York, Springer.
- FEDTKE, Jörg – MAGNUS, Ulrich (2002): Germany. In KOCH, B. A. – KOZIOL, H. eds.: *Unification of Tort Law: Strict Liability. Principles of European Tort Law* Vol. 6. Kluwer Law International.
- FÉZER Tamás (2010): II. fejezet. A kártérítési felelősség feltételei. In FÉZER Tamás szerk.: *A kártérítési jog magyarázata*. Budapest, Complex.
- FIORE, Karine (2017): No-fault systems In DE GEEST, Gerrit ed.: *Encyclopedia on Law and Economics* ed 2. Elgar Online. 406–432. Forrás: https://www.elgaronline.com/view/nlm-book/9781782547457/b1_chapter14.xml?&pdfVersion=true (A letöltés dátuma: 2018. 07. 11.)
- FUGLINSZKY Ádám (2014): 6.520. §-hoz fűzött magyarázat In OSZTOVITS András szerk.: *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja* IV. köt. Budapest, Opten Kiadó.
- FUGLINSZKY Ádám (2015): *Kártérítési jog*. Budapest, HVG-Orac.
- FÜRST László (1934): *A magánjog szerkezete*. Budapest, Grill Kiadó.
- GAJDUSCHEK György (2007): A közigazgatási bírságolás modellezése *Jogtudományi Közlöny* 2007/12. szám. 547–558.

- GEISTFELD, Mark A. (2014): Tort Law in the Age of Statutes. *Iowa Law Review* Vol. 99. 957–1020. 967–970. Forrás: <https://ilr.law.uiowa.edu/assets/Uploads/ILR-99-3-Geistfeld.pdf> (A letöltés dátuma: 2018. 06. 07.)
- GELLÉRT György szerk. (2004): A Polgári Törvénykönyv magyarázata I. kötet. Budapest, KJK Kerszöv.
- GOLDBERG, John C.P. – ZIPURSKY, Benjamin C. (2016): The Strict Liability in Fault and the Fault in Strict Liability. *Fordham Law Review* Vol. 85. 757–764.
- GROSSCHMID Béni (1932–33): *Fejezetek kötelmi jogunk köréből* II. kötet, VIII. fejezet: Hitelezőkésedelem. Budapest, Grill Kiadó,
- HARMATHY Attila (2013): Hatodik könyv, Negyedik rész XXVI. Cím 6.520. §-hoz fűzött magyarázat. In WELLMANN György szerk.: *Az új Ptk. magyarázata* VI./VI. kötet. Budapest, HVG-ORAC.
- HAVASI Péter (2013): 6:535. §-hoz fűzött magyarázat. In WELLMANN György szerk.: *Az új Ptk. magyarázata* VI./VI. Budapest, HVG-ORAC.
- HAWTHORNE, L. (2012): Walter Wilburg's 'flexible-system approach' projected onto the law of contract by means of the European Draft Common Frame of Reference Principles. *The Comparative and International Law Journal of Southern Africa* Vol. 45, No. 2 (JULY). 189–226.
- HONSELL, Heinrich (1997): Die Reform der Gefährdungshaftung. *ZSR (Zeitschrift für schweizerisches Recht)*. 297–314. Forrás: <http://www.honsell.at/pdf/ZSR1997.pdf> (A letöltés dátuma: 2017. 07. 10.)
- JOHNSON, Barry L. (2017): Why negligence per se should be abandoned. *N.Y.U. Journal of Legislation and Public Policy* Vol. 20, Issue 1. Forrás: <http://www.nyujlpp.org/wp-content/uploads/2017/04/Johnson-Why-Negligence-Per-Se-Should-Be-Abandoned-20nyujlpp247.pdf> (A letöltés dátuma: 2018. 07. 09.)
- JUHÁSZ Ágnes (2012): Az állat által okozott károk és azok megítélése a hatályos magyar polgári jogban. *Publicationes Universitatis Miskolcensis Sectio Juridica et Politica* Tomus XXX/2. 481–500.
- JUHÁSZ Ágnes (2018): Az európai kártérítési jog egyes kérdései című fejezet. In BARTA Judit – BARZÓ Tímea - CSÁK Csilla (megjelenés alatt): *Magyarázat a kártérítési joghoz*. Budapest, Wolters Kluwer.
- KÁLMÁN György (1948): A megbízó felelősségének kérdéséhez. *Jogtudományi Közlöny* 1948. március 20. 64.
- KAUSER Lipót (1941): A veszély és a felelősség viszonyáról. *Köny. Magyar Jogászegyleti Értekezések* 1940. évi október havi számából, Budapest, Attila Nyomda.
- KEATING, Gregory C. (2001): The Theory of Enterprise Liability and Common Law Strict Liability. *Vanderbilt Law Review* Vol 54. 3. 1285–1335.
- KEMENES István (2017): A kontraktuális kártérítés egyes kérdései. *Magyar Jog* 64. évf. 1. szám. 1–10.

- KISFALUDI András (2003): Mitől közhiteles a közhiteles nyilvántartás? *Gazdaság és Jog* 7–8. szám. 3–15.
- KISFALUDI András (2013): Hatodik könyv, Első rész I. Cím: Ptk. 6:8. §-hoz fűzött magyarázat. In WELLMANN György szerk.: *Az új Ptk. magyarázata* V/VI. kötet. Budapest, HVG-ORAC.
- KOCH – KOZIOL (2002): Austria. In KOCH, B. A. – KOZIOL, H. eds.: *Unification of Tort Law: Strict Liability. Principles of European Tort Law* Vol. 6. Kluwer Law International.
- KOCSIS Bianka Enikő – SZILÁGYI János Ede (2017): Az atomenergia jogi szabályozása a felelősségi kérdések tükrében. *Publicationes Universitatis Miskolcensis. Sectio Juridica et Politica* Tomus XXXV. 311–324.
- KOLOSVÁRY Bálint (1907): *A magyar magánjog tankönyve* II. kötet. Budapest, Politzer kiadó.
- KOLOSVÁRY Bálint (1908): Automobiljog, különös tekintettel az új osztrák automobiltörvényre. *Erdélyrészi Jogi Közlöny* 37–38. szám. 368–377.
- KOVÁCS Kázmér (2009): Az objektív felelősség első féléve. *Magyar Jog* 2009/3. szám. 152–155.
- KOVÁCS Mihály (1961): A bizonyítási teher viselésének főbb kérdései a polgári törvénykönyv szemszögéből. *Jogtudományi Közlöny* 1961/4. szám. 213–224.
- KOZIOL, Helmut – APATHY, Peter – KOCH, A. Bernhard (2014): *Österreichisches Haftpflichtrecht. Band III. Gefährdungs-, Product- und Eingriffshaftung* 3. Auflage. Wien, Jan Sramek Verlag.
- KOZIOL, Helmut (2012): *Basic Questions of Tort Law from a Germanic Perspective*. Wien, Jan Sramek Verlag.
- KOZIOL, Helmut (2013): Harmonising Tort Law in the European Union: Advantages and Difficulties. In *ELTE Law Journal* 1. 73–88.
- KOZIOL, Helmut (2015): *Basic Questions of Tort Law from a Comparative Perspective*. Wien, Jan Sramek Verlag.
- KŐHÍDI Ákos (2015): Az elháríthatatlanság fogalmának relativizálódása a magyar polgári jogban. In KESERŰ, Barna Arnold – KŐHIDI, Ákos szerk.: *Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére*. Budapest–Győr, Széchenyi István Egyetem Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kara 225–242.
- KÖNDGEN, Johannes (1976): *Haftpflichtfunktionen und Immaterialschaden am Beispiel von Schmerzensgeld bei Gefährdungshaftung*. Berlin, Duncker&Humblot,
- KÖTZ, Hein (1970): Haftung für besondere Gefahr – Generalklausel für die Gefährdungshaftung. *Archiv für die civilistische Praxis* 170. Bd., H. 1 (Januar). 1–41. Forrás: <http://www.jstor.org/> (A letöltés dátuma: 2017. 06. 02.)
- KUNCZ Ödön (1933): *A magyar kereskedelmi és váltójog vázlatja*. Budapest, Grill Kiadó.
- LÁBADY Tamás (1989): *Fejezet a felelősségbiztosítás köréből*. Pécs, Szikra Nyomda
- LÁBADY Tamás (1992): *A nem vagyoni kártérítés újabb bírói gyakorlata*. Budapest, ELTE JTI. 39.
- LÁBADY Tamás (2013): Az „önhiba” mint kisodró körülmény a kártérítési obligációban. In JUHÁSZ Ágnes szerk.: *Grosschmid gondolatai és az új magyar Ptk.* Miskolc, Novotni Alapítvány. 35–42.

- LÁBADY Tamás (2014a): 6:535. §-hoz fűzött magyarázat. In VÉKÁS Lajos – GÁRDOS Péter szerk.: *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz* II. kötet. Budapest, Wolters Kluwer.
- LÁBADY Tamás (2014b): A deliktualis felelősség fontosabb változásai az új Ptk.-ban. *Jogtudományi Közlöny* 2014/4. szám. 169–179.
- LÁBADY Tamás (2016): Sérelemdíj versus nem vagyoni kártérítés. *Állam- és Jogtudomány* 57. évf. 1. szám. 40–45.
- LAHNSTEIN, Christian (2011): Tort Law and the Ethical Responsibilities of Liability Insurers: Comments from a Reinsurer's Perspective. *Journal of Business Ethics* Vol. 103, Supplement 1: Insurance and Business Ethics., 87–94.
- LESZKOVEN László (2016): *Szerződészegés a polgári jogban*. Budapest, Wolters Kluwer.
- LŐW Tibor (1918): Törvénykezési szemle. Újabb bírói határozatok a kártérítési jog köréből. *Jogtudományi Közlöny*, 19. szám. 150–152.
- LŐW Tibor (1932): Igények halmazata. *Jogtudományi Közlöny* 23. szám. 140.
- MÁDI Sarolta (2016): *A munkaegészségügy és munkavédelem jogintézményei működésének elméleti és gyakorlati kérdései, különös tekintettel a munkáltató felelősségére*. PhD értekezés, Debrecen. 234. Forrás: <https://dea.lib.unideb.hu/dea/handle/2437/223305> (A letöltés dátuma 2018. 03. 20.)
- MAKRA Lajos (1932): A veszélyes üzemben bekövetkezett balesetből származó kártérítés elévülési ideje. *Jogtudományi Közlöny* 22. szám. 134.
- MARTIN-CASALS, Miquel ed. (2014): *The Development of Liability in Relation to Technological Change*. Cambridge, Cambridge University Press.
- MARTON Géza (1931): „Veszélyes üzem”. *Polgári Jog* 1931/4. szám, 147–161. és 6. szám, 242–255.
- MARTON Géza (1933): Az objektív felelősség elve a magánjogi törvénykönyv javaslatában. *Magyar Jogászegyleti Értekezések és Egyéb Tanulmányok* I., 1933/1–2. 53–84.
- MARTON Géza (1939): Vis maior és elháríthatatlan külső ok. In *Emlékkönyv Kolosváry Bálint jogtanári működésének negyvenedik évfordulóján*. Budapest, Grill Kiadó. 284–299.
- MARTON Géza (1942): Kártérítési kötelek jogellenes magatartásból. In SZLADITS Károly szerk.: *Magyar Magánjog. IV. kötet. Kötelmi jog, Különös rész*. Budapest, Grill Kiadó.
- MARTON Géza (1993): *A polgári jogi felelősség*. Budapest, Triorg Kft. 29–30.
- MÁZI András (2001): A veszélyes üzemi kárfelelősség magyarországi fejlődése. *Studia Iuvenum Iurisperitorum* 1. szám. Pécsi Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Kar. 81–118.
- MCCANN, Adam (2014): Liability for Defective Immovable Property: The Hammock Case in a Comparative Perspective. *European Review of Private Law* Vol. 22. No. 1. 89–92.
- MÉSZÁROS Tibor (1964): A társadalombiztosítási szerv balesetből eredő kártérítési igénye. *Magyar Jog* 11/3. szám. 128–129.
- MISKOLCZI-BODNÁR Péter (2016): Felelősség az új technológiák alkalmazása során keletkezett károkkért. In TÓTH András szerk.: *Technológia jog. Új globális technológiák jogi kihívásai*. Budapest, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar. 197–213.

- MORÉTEAU, Olivier (2013): French Tort Law In the Light of European Harmonization. *Journal of Civil Law Studies* Vol. 6. Issue 2. 759–801. Forrás: <https://digitalcommons.law.lsu.edu/jcls/vol6/iss2/> (A letöltés dátuma: 2017. 06. 10.)
- MUNZER, Stephen R. (2012): How to Integrate Administrative Law and Tort Law: The Regulation of Stem Cell Products.
Forrás: UCLA School of Law Research Paper No. 12–29. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2197530 (A letöltés dátuma: 2017. 08. 10.)
- ifj. Nagy Dezső(1926): Richesse oblige I. r. Polgári jog 3. szám 91.-92 és II. rész Polgári jog 4.-5. szám 143-147.
- NAGY Marianna (2008): Objektíven a közigazgatási objektív felelősségről – az üzembentartó objektív felelőssége apropóján. *Közigazgatási Szemle* 2008/2. szám. 2–14.
- NAGY Marianna (2010): *Interdiszciplináris mozaikok a közigazgatási jogi felelősség dogmatikájához*. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó.
- NAGY Marianna (2016): A közigazgatási jogi szankció. In FAZEKAS Marianna szerk.: *Közigazgatási Jog. Általános rész* III. köt. Budapest, ELTE.
- NECZ Dániel (2017): A pilóta nélküli légi járművek kereskedelmi és magáncélú felhasználásának adatvédelmi kérdései. *Magyar Jog* 12. szám. 777–781.
- NIZSALOVSZKY Endre (1933): Az objektív felelősség a magánjogi törvénykönyvben. *Jogállam* 4–6. füzet. 141–150.
- NIZSALOVSZKY Endre (1949): *Kötelmi jog I. Általános tanok*. Budapest, MEFESZ.
- NOCHTA Tibor (2016): *Kártérítési jog*. Budapest, Lex Praxis.
- NOCHTA Tibor (2018): A személyiségi jogok magánjogi szankciós védeltségéről. *Magyar Jog* 65/1. szám. 1–8.
- NOVOTNI Zoltán (1981): *A felelősségbiztosítási jogviszony alapkérdései a magyar jogban*. Kandidátusi értekezés, Miskolc
- NOVOTNI Zoltán (1993): *A biztosítási szerződések joga*. Budapest, ELTE-JTI.
- NYERGES Éva (2016): Az anyagi jogi bírság a közigazgatási szankciórendszerben. *Államtudományi Műhelytanulmányok*. Nemzeti Közszolgálati Egyetem 11. szám.
- OERTEL, Christoph (2010): *Objektive Haftung in Europa: rechtsvergleichende Untersuchung zur Weiterentwicklung der verschuldensunabhängigen Haftung im europäischen Privatrecht*. Mohr Siebeck.
- OLIPHANT, Ken (2015): Basic Questions of Tort Law from the Perspective of England and the Commonwealth. In KOZIOL, Helmut ed.: *Basic Questions of Tort Law from a Comparative Perspective*. Wien, Jan Sramek Verlag.
- PATAKY Tibor Csaba (2017): *A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei*. Doktori értekezés. Budapest. Témavezető: Fábián Ferenc.
- PESCHKA Vilmos (1966): Gondolatok a joghézagról és a jogi analógiáról. *Jogtudományi Közlöny* 3. szám. 129–141.

- PESCHKA Vilmos (1976): Gazdasági-társadalmi viszonyok és jogszabály. *Gazdaság- és Jogtudomány*, MTA IX. Osztályának Közleményei 10. kötet 1–2. szám. 39–81.
- POSNER, Richard A. (2014): *Economic Analysis of Law*. Ed. 9. Cap. 24.: Law Enforcement and the Administrative Process. New York, Wolters Kluwer.
- POSNER, Richard A. (2010): *Regulation (Agencies) versus Litigation (Courts). An Analytical Framework Regulation vs. Litigation. = Perspectives from Economics and Law*. Ed. Daniel P. KESSLER. University of Chicago Press. 11–26. Forrás: <http://www.nber.org/chapters/c11956.pdf> (A letöltés dátuma: 2017. 06. 10.)
- PUSZTAHELYI Réka (2015): *A magánjogi elévülés*. Miskolc, Novotni Alapítvány.
- PUSZTAHELYI Réka (2016): Igényhalmazatok a szerződésszegési jogkövetkezmények rendszerében, különös tekintettel a Ptk. 6:145. §-ára. *Pro Futuro* V. évf. 2. szám. 60–78.
- PUSZTAHELYI Réka (2017a): A fokozottan veszélyes tevékenységért vagy dologért való kárfelelősség az európai államokban. Szabályozási megoldások és tendenciák. *JURA* 23. évf. 2. szám. 399–410.
- PUSZTAHELYI Réka (2017b): A veszélyes üzemi felelősség mint objektív felelősségi tényállás és a károsulti közrehatás. *Publicationes Universitatis Miskolcensis Series Juridica et Politica* Tomus XXXV. 409–424.
- PUSZTAHELYI Réka (2017c): Assumption of Risk and Express Consent from the Viewpoint of Liability for Highly Dangerous Activities. *European Integration Studies* 13/1. 19–33.
- PUSZTAHELYI Réka (2018): *Veszélyes üzemi felelősség: az objektív kártérítési felelősség térnyerése*. *Gazdaság és Jog* 9. szám.3.-8.
- PUSZTAHELYI Réka: Hatósági előírások betartása és az üzembentartó mentesülése a kártérítési felelősség alól – a bírói gyakorlat tükrében. (Kézirat [2017. 09. 01.], megjelenés alatt.)
- RABIN, Robert L. (2012): The John G. Fleming Lecture: A Brief History of Accident Law – Tort and the Administrative State. Stanford Law School (April). *Tort Law Review*, Forthcoming, Volume 20, 2012; Stanford Public Law Working Paper No. 2034458. Forrás: <http://ssrn.com/abstract=2034458> (A letöltés dátuma 2018. 07. 10.)
- RABIN, Robert L. (2012): Reflections on Tort and the Administrative State. *DePaul Law Review* Vol. 61. 239–269.
- ROGERS, W. V. Horton (2002): England. In KOCH, B. A. – KOZIOL, H. eds.: *Unification of Tort Law: Strict Liability. Principles of European Tort Law* Vol. 6. Kluwer Law International. 101.
- SÁNDOR István – TÖRÖK Gábor (1997): Az atomkárokért való polgári jogi felelősség szabályozásának sajátosságai. *Jogtudományi Közöny* október. 417–423.
- SCHLEIFFER Pál (1934): Jogegységi tanács elé kerül a veszélyes üzem felelősségének kérdése. *Jogtudományi Közöny* 34. szám 231–214.
- SEBESTYÉN Péter (1954): Hozzászólás Marton Géza és Herczeg Istvánnak a kártérítési felelősségről szóló tanulmányaihoz. *Jogtudományi Közöny* 1954. november–december. 491–498.
- SIPOS Attila (2016): A légifuvarozó kárfelelőssége az utasok baleseteiért. *Jogtudományi Közöny* 3. szám. 139–151.

- SOLT Kornél (1968): Kogencia és diszpozitivitás a veszélyes üzemi kártérítési felelősség körében. *Jogtudományi Közlöny* 23. évf. 6. szám. 302–307.
- SÓLYOM László (1977): *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- SPITZMILLER, Rebecca (2011): *Selected Areas of Italian Tort Law: Cases and Materials in a Comparative Perspective*. Fagnano Alto, il Sirente. 38–39.
- SZALAI Ákos (2014): Prevenció és reparáció a kártérítési jogban – A kártérítési jog és alternatívái a két cél szolgálatában. *Állam- és Jogtudomány* 3. szám. 36–59.
- SZALAI Ákos (2015): Veszélyes üzemi felelősség – joggazdaságtani hatások. *Állam- és Tudomány* 4. szám. 45–69.
- SZIGETI László (1931): Két veszélyes üzem balesete. *Polgári Jog* 2. szám. 77–79.
- SZIGETI László (1933): Üzembentartó fogalma tárgyi felelősségnél. *Polgári Jog* 6. szám. 321–322.
- SZIGETI László (1934): Tárgyi felelősség és kármegosztás. *Polgári Jog* 9. szám. 531–532.
- SZIGETI László (1935): A m. kir. Kúria 70. számú jogegységi döntvénye. *Polgári Jog* 2. szám. 107–109.
- SZIGETI László (1936): A méltányosságról. *Polgári Jog* 6. szám. 365–373.
- SZIGETI László (1937): A veszélyes üzem felelőssége a jogegységi tanács előtt. *Polgári Jog* 13. évf. 3. szám. 177–179.
- SZLADITS Károly (1937): *A magyar magánjog vázlat* II. kötet. Budapest, Grill Kiadó.
- SZLADITS Károly (1941): A kötelelem lebonyolítása. In SZLADITS Károly szerk.: *Magyar Magánjog Kötelmi jog*. Budapest, Grill Kiadó. 461.
- TAKÁCS Péter (1976): A gépjárművezető felelőssége és annak korlátai a gépjármű-felelősségbiztosítás tükrében. *Jogtudományi Közlöny* 10. szám. 571–578.
- TERRÉ, François – SIMLER, Philippe – LEQUETTE, Yves (2005): *Droit civil. Les obligations*. 9. éd. Paris, Dalloz.
- TÓTH Hilda (2017): A károkozó felelőssége a társadalombiztosításban. *Publicationes Universitatis Miskolcensis Sectio Juridica et Politica* Tomus XXXV. 509–522. Forrás: http://www.matarka.hu/koz/ISSN_0866-6032/tomus_35_2017/ISSN_0866-6032_tomus_35_2017_509-522.pdf (A letöltés dátuma: 2018. 06. 30.)
- TÓTH Hilda (2018): Megtérítési igény az egészségbiztosítási ellátások körében. In BARTA Judit – BARZÓ Tímea – CSÁK Csilla szerk.: *Magyarázat a kártérítési joghoz*. Budapest, Wolters Kluwer. (Kézirat.)
- TÖRŐ Károly (1964): A polgári jogi veszélyviselés elvi alapja és néhány sajátossága. *Jogtudományi Közlöny* 5. szám. 287–294.
- TÖRŐ Károly (1965): Az orvosi polgári jogi viszony. Budapest, KJK.
- TÚRY Sándor Kornél (1923): *A felelősségbiztosítás (szavatossági biztosítás)*. Budapest, Kilián Kiadó.
- TÚRY Sándor Kornél (1927): A biztosítás jogfilozófiai vonatkozásai. *Magyar Jogi Szemle* 5. szám. 169–180.

- ÚJLAKI László (2001): *A joglátszat és megjelenési formái a magyar civilisztikában*. Monográfia. Budapest, Magyar Jogászegyleti Értekezések sorozat.
- UJVÁRINÉ ANTAL Edit (2014): *Felelősségtan*. Miskolc, Novotni Alapítvány.
- UJVÁRINÉ ANTAL Edit (2018): A kárfelelősségi szabályok sajátosságai a biztosítási jogviszonyban. I. rész, Hatodik fejezet. In BARTA Judit – BARZÓ Tímea – CSÁK Csilla szerk. (2008): *Magyarázat a kártérítési joghoz*. Budapest, Wolters Kluwer. (Kézirat, megjelenés alatt.)
- VÉKÁS Lajos (1999): A szerződési szabadság alkotmányos korlátai. *Jogtudományi Közlöny* 2. szám. 56–59. (Elhangzott 1997. szeptember 24-én.)
- VÉKÁS Lajos (2013): Az új Polgári Törvénykönyvről. *Jogtudományi Közlöny* 2013. május. 225–242.
- VÉKÁS Lajos (2014): Ptk. 6:145. §-hoz fűzött magyarázat. In GÁRDOS Péter – VÉKÁS Lajos szerk.: *Kommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez* II. kötet. Budapest, Wolters Kluwer.
- VÉKÁS Lajos (2016): *Szerződési jog. Általános rész*. Budapest, ELTE.
- VÉSZI Mátyás (1932): *Autójog. A Magyar Jogászegylet Kir. Magyar Automobilclub díjával jutalmazott pályamunkája*. Budapest, Magyar Jogászegylet kiadása.
- WAGNER, Gerhard (2006): Tort Law and Liability Insurance. *The Geneva Papers on Risk and Insurance. Issues and Practice* Vol. 31, No. 2. Special Issue on Law and Economics and International Liability Regimes (April). 277–299.
- WELLMANN György (1991): III. fejezet, A kártérítési felelősséget korlátozó és kizáró körülmények. In PETRIK Ferenc szerk.: *A kártérítési jog*. Budapest, KJK.
- WIDMER, Pierre (2012): *La responsabilité pour choses et activités dangereuse dans les Projets européens*. 8. Groupe de recherche européen sur la responsabilité civile et l'assurance GRERCA In: Groupe de Recherche Européen sur la Responsabilité Civile et l'Assurance (GRERCA): *Le droit français de la responsabilité civile confronté aux projetseuropéens d'harmonisation*, Paris, IRJS Éditions,
- ZIMMERMANN, Reinhard (1996): *The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition*. Oxford, Oxford University Press.
- ZLINSZKY Imre (1874): A vaspályák felelőssége és kártérítési kötelezettsége. *Jogtudományi Közlöny*, ápr. 22. 133–134.
- ZOLTÁN Emil (1931): Tárgyi felelősség és kármegosztás. *Jogtudományi Közlöny* 13. szám. 129–130.
- ZOLTÁN Ödön (1952): Méltányosság és kártérítési jog. *Jogtudományi Közlöny* május. 212–217.
- ZOLTÁN Ödön (1961): Felelősség szerződésen kívül okozott károkért. Budapest. Közgazdasági és Jogi K.
- ZOLTÁN Ödön (1976): Gondolatok a repülőgépes vegyszeres permetezéssel kapcsolatos felelőségről. *Jogtudományi Közlöny* augusztus. 449–454.
- ZÓDI Zsolt (2014): Precedenskövetés és jogszabály-értelmezés. *Állam- és Jogtudomány* 3. szám. 60–85.

FÜGGELÉK

Címkézés a bírói gyakorlatban: „ez veszélyes üzem”

autóbusz (megálló síkossága)	BDT2010.2357.
autóverseny rendezése	BDT2017.3663.
azbesztgyár	Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.901/2017/4-II.
bánya (akkor is, ha már nem folyik bányászati tevékenység)	BDT2003.835.
betonkeverőgép (áramütés)	BH1988.227.
bobpálya	Kúria Pfv. 21.933/2011/4.
Kúria Pfv. 21.259/2016/9.	
BH2013.91.	
daru	Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.872/2016/7.
ejtőernyő	Székesfehérvári Törvényszék 32.P.20.628/2011/40.;
Fővárosi Ítéltábla Pf.22.238/2012/9.	
elektromos fűrés	BH1992.434.
elektromos kés és alkoholos fertőtlenítés	BH2005.251.
főnyomócső	Kúria Pfv.III.20.058/2012/4.
gázszolgáltatás	BH1997.182.
gépjárművek – itt: mentő betegszállítása	BH2003.114.
gőzmozdony	BH1980.254.
gyermekquad	BH2017.406.
hajóhinta	Gellért György szerk. (2004): A Polgári Törvénykönyv magyarázata. Budapest, KJK Kerszöv 1250.o.
hibásan működő vesekőzúzógép	BDT2016.3459.
hipó bolti árusítása, tárolása	BH1993.678.
kazán	BDT2007.1644., Kúria Pfv.III.21.508/2009/6.
környezetveszélyeztető fakitermelés	BDT2014.3179.
környezetveszélyeztető szennyvíztisztító telep	BH2012.12. BH1997.300. BH1995.170.
környezetveszélyeztető zajterhelés autópálya	Kúria Pfv. 21.480/2016/5. BDT2002.579.
légi jármű	Kúria Pfv.IV.21.734/2012/8.
lőfegyver használata szabálytalan lögyakorlaton	BH2003.320.
magasépítés, tetőfedés, kavics-homokbányászat, csatornázás, kútásás, fakivágás, rendszeres átkelési csónakjárat	Gellért György szerk. (2004) 1249. o.: A Polgári Törvénykönyv magyarázata. Budapest, KJK Kerszöv.
mászófal üzemeltetése (és használata)	BDT2010.2358.

A veszélyes üzemi felelősség szabályozási környezete

motorkerékpár	Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.458/2017/6-II.
pirotechnika használata koncerten	BH1991.314.
repülőmodell	BDT2010.2236.
robbanómotor-légcsavar	BH1996.199.
siklóernyő	Kúria Pfv.III.20.069/2012/10.
silózó gép motorja	Szegedi Ítéltábla Pf.I.21.328/2016/3.
szalmabálákkal megrakott és kigyulladt gépjárműszerelvény haladása	BH2000.349.
szőlőcefre feldolgozása	EBH2001.413.
szövőüzem keltette rezgésártalom	BH1981.15.
tehergépkocsi megrongálta a betonáteresztő	BH1990.140.
termálkút metángáz-leválasztója	Kúria Pfv. 20.182/2015/4.
thórium tartalmú gázharisnya gyártása	BH1990.27.
tűzijáték	BDT2010.2221.
vadásztársaság lőtérfenntartása	EBH2001.523.
vasút (magasfeszültségű vezeték is)	EBH2004.1026. BH2016.115. BH2014.146. BH2009.359. BH1996.256.
vegyszeres permetezés	BH2007.301. BDT2000.328.
villamos (álló járműről leszállás közben)	BDT2009.2108.
villamosmű (vezeték-tartóoszlop is)	BDT2007.1645., BH2008.183. BH2015.36. BH2003.321.
vízi csúszda	BH1999.206.= EBH1999.17. Szekszárdi Törvényszék Pf. 20.006/2016/4. Kúria Pfv.III.21.196/2014/5.
vízlépcső, zsiliprendszer, vízi erőmű	Gellért im. 1248.o.; BH1984. 195.
vontató és vontatmány	Fővárosi Ítéltábla 20.Gf.40.614/2016/5/I.
vörösiszap tárolása	BDT2013.2914. Kúria Pfv.III.21.578/2014/4. BH2014.244.

Címkézés: „ez nem veszélyes üzem”

autópálya üzemeltetés	EBH2005.1207., BH2014.107., BH2006.10.
bankfiók	BH2006.148.
egri kazamaták (veszélyes lépcső)	Debreceni Ítéltábla Pf.II.20.654/2013/5.
veszélyes csigalépcső	Legfelsőbb Bíróság Pfv.VII.21.209/2010/6.
veszélyes pincelejárát	Pécsi Ítéltábla Pf.II.20.521/2010/6.
fotocellás ajtó	BDT2012.2661.
fürdőszobai gázmelegítő (szén-monoxid-mérgezés)	Fejér Megyei Bíróság P.20.389/2004/72.
gyermekes úszásoktatása	PJD2018.2.

A veszélyes üzemi felelősség szabályozási környezete

habszifon	BH1988.446.
ugrálóvár	Fővárosi Ítéltábla Pf. 21.254/2009/6.
mosóbenzin (autószerelő műhelyben)	BH1993.498.
nyílt láng használata (ravatalozó)	BH1988.183.
online banki szolgáltatások	Kúria Gfv. 30.086/2012/4.
orvosi műszerek	Gellért im. 1246.o.
háztartási gépek és vegyszerek	uo. 1246.o.
segédmotoros kerékpár	Nyíregyházi Törvényszék 4.Pf.20.741/2016/4.
úszómű-étterem	Fővárosi Törvényszék P. 25.949/2012/92.
üdítőitalos üveg robbanása	BH1993.300.
vasúti pálya fenntartása	BH2016.115.
vízfolyás fenntartása, kezelése	BH2004.275.
víztermelés	Veszprém Megyei Bíróság P. 21.394/2010/40.

A Nemzeti Közszolgálati Egyetem kiadványa



Kiadó:

Nemzeti Közszolgálati Egyetem;
Államtudományi és Közigazgatási Kar

www.uni-nke.hu

Felelős kiadó:

Prof. Dr. Kis Norbert dékán
Címe: 1083 Budapest, Üllői út 82.

Tördelőszerkesztő:

Mikes Vivien

ISBN 978-963-498-041-4 (PDF)

A kiadvány a KÖFOP-2.1.2-VEKOP-15-2016-00001
„A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés” című projekt
keretében készült el és jelent meg.