

A veszélyes üzemi felelősség egyes kérdései a XXI. században és az új Ptk.

– *Kolosváry Bálint „Automobiljog” c. írása apropóján*–

Bevezetés

Kolosváry Bálint az Erdélyrészi Jogi Közlöny 1908. évi 37.-38. számában publikálta a Jog- és Társadalomtudományi Szakosztály 1908. november 7.-i ülésén tartott előadását – „*Automobiljog, különös tekintettel az új osztrák automobiltörvényre*” címmel. Ekkor már a kolozsvári Ferenc József Tudományegyetem nyilvános rendkívül tanára volt és az életrajzi adatok szerint csak hónapok választották el rendes tanári kinevezésétől.¹ Kortársai megnyilatkozásai szerint is minden munkájával szemben támasztott magas szintű szakmai igényessége e rövid lélegzetű tanulmányban is tetten érhető, mert jelen írásban – az osztrák magánjog elismert kutatójaként – nem csupán egy új jogalkotási eredmény bemutatására törekedett². Hanem egyrészt azt az aktuális európai nemzeti jogi tendenciákat sorra véve, abba beágyazva helyezte el, másrészt a törvény nyomán kibontakozó új felelősségi alakzat értékelésén kívül más jogági terület vonatkozó kérdéseit is vizsgálta, így többek között a közlekedésrendészeti, a forgalomba-helyezésre, annak műszaki feltételeire, a hatósági nyilvántartásra vonatkozó kérdéseket, tehát az élet által hozott új problémára adott jogi válaszokat, megoldást a maga komplexitásában szemlélte. Az osztrák automobiltörvény rendelkezései közül különös figyelmet szentel a veszélyes üzem (erőjármű, Kraftfahrzeug) működéséből eredő károkért – a *Gefährdungshaftung* elmélet értelmében – az üzemeltetőt terhelő tárgyi felelősség és a törvénybe foglalt mentesülési ok(ok) – *elháríthatatlan baleset* – ellentmondására. Végül megállapítja az, hogy a vasutat terhelő tárgyi felelősség szabályainak analóg kiterjesztésével a bírói gyakorlat külön, az autók által okozott károkért való felelősségre vonatkozó jogszabály hiányában is képes ezen új károkozási

¹ forrás: <http://dt.ogyk.hu/hu/gyujtemenyismertetok/konyvek/szerzoi-eletrajzok/item/309-kolosvary-balint>

² *Gesetz vom 9. August 1908, über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen*. A hatályos szabályokat *Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG)* tartalmazza, amely 1978. január 1-jén lépett hatályba.

magatartások megfelelő következményeinek a rendezésére, hiszen a felsőbbbíróági gyakorlat – a Kúria, 1907-ben először³ – az automobilt is veszélyes üzemnek minősítette.

Jelen tanulmány arra vállalkozik, hogy a magyar veszélyes üzemi felelősségi alakzat fejlődésének történeti áttekintését követően felvázolja a szakirodalomban és a bírói gyakorlatban megjelenő egyes vitás kérdéseket, majd megvizsgálja, hogy az új Polgári Törvénykönyv, az 2013. évi V. törvény vonatkozó szakaszai kielégítően rendezik-e ezeket a kérdéseket. Továbbá próbát tesz arra, hogy felvillantson olyan új tendenciákat, a mindennapi élet olyan új területeit, amelyek a jövőre nézve lehetséges, hogy kihívást fognak jelenteni a Ptk. ezen szakaszait alkalmazó bíróságoknak.

Az objektív felelősséget alátámasztó elméletek

A vétkességi szemléletet kiküszöbölni akaró, a vétkes felelősség alapjait kutató irodalom első forrásául Binding elmélete szolgált, az ún okozási elv. Az okozási elv alapján a kártérítési felelősség alapja önmagában a kár okozása. A felelősségnek azonban ilyen magas mérce szerinti megfogalmazása egy társadalomban sem elvárható követelmény.⁴ *Dezső Gyula* meglátása szerint azonban a vétkességi elv tulajdonképpen az alfaja az okozási elvnek, mert az az általános szabály, ami a legrimitívabb társadalomban is megjelenik, hogy "aki másnak kárt okoz, köteles azt megtéríteni."⁵ Azonban azon túlmenően is kutatták a tárgyi felelősség elméleti alapját. Ezen elvek közül kiemelkedik az *aktív interesse elv*, mely szerint „egy cselekvésből (aktivitás vállalkozás) előálló káros eredményeket oly esetekben, mikor azok hovahárítását illetőleg egyik érdekelt fél vétkességében sem lehet találni szempontokat, arra a félre kívánja hárítani, aki ezt az aktivitást a maga érdekében kifejtette.”⁶ *Marton Géza* a *prevenációs elméletet* preferálta, miszerint a megelőzés elve alapján „a vétkesség feltételétől függetlenített felelősség fokozott mértékben alkalmas arra, hogy kárelhárító (csökkentő hatást) gyakoroljon”.⁷ Mégis a *méltányosság* ("túlnyomó érdek") elve alapján fogott helyt a magyar magánjogi törvénytervezetekben a veszélyes üzemi felelősség, miszerint nemcsak a

³ Vö. *Marton Géza: A polgári jogi felelősség.* Triorg Kft. Budapest 1993. 409. o. 524. végjegyzet

⁴ Világos azonban, hogy a vétkességi és az okozási elvet sem lehet szembeállítani, mivel a vétkes felelősségen alapuló kártérítésnek is elengedhetetlen feltétele az okzati összefüggés. Vö. *Dezső Gyula: A kártérítés III.* Fejezet In: *Almási Antal (szerk.): Glossza Grosschmid Béni Fejezetek kötelmi jogunk köréből című munkájához.* Budapest, 1933. 192. o. Hozzá kell tenni, hogy a vétkes felelősségi tényállásoknak valamennyi szerteágazó formáját Almási is csak az okozási elv által, mint közös nevező által látta összefoghatónak. Uo. 281. o.

⁵ *Dezső Gyula: A kártérítés alaptanai a legújabb jogalkotás szerint.* klny. az Egyetemes Református Jogakadémia 1927/28. évi évkönyvéből 20. o.

⁶ *Marton Géza: Kártérítési kötelmek jogellenes magatartásból.* In *Szladits Károly (szerk): Magyar Magánjog IV. Kötelmi jog Különös része* (Grill Kiadó, Budapest 1942.) 815 o.

⁷ uo. 816. o.

vétőképtelen személy károkozása esetében, hanem fokozott veszéllyel járó tevékenységből eredő károk megtérítése esetében is alkalmazandó legyen a méltányosság. A bíróság a felelősség felső határának kiterjesztésével a kár megtérítésére kötelezze a tevékenység folytatóját, ha az eset körülményei és a felek anyagi viszonyai azt indokolják – tehát abban az esetben is, ha egyébként vétkes volt a károkozásban. Más megközelítés szerint a túlnyomó érdek elméletének lényege, hogy a magánérdekekkel szemben a közérdek kerül előtérbe azáltal, hogy „a veszélyes üzem a maga üzemelépését váltja meg, vásárolja meg azzal, hogy a pusztából létéből következőleg kártérítési kötelezettséget vállal”⁸. A *kárfelosztás elve* nemzetgazdasági szemléletet hordoz. Ezen elv alapján a társadalomnak törekednie kell a károk viselésére vonatkozó kockázatnak a társadalom széle körére való felosztására, így baleset-, betegségbiztosítás és kötelező felelősségbiztosítás formájában. Ezen elv alapján tehát a kártérítési szabályokra is kihat az állam cselekvési kötelezettsége. Ezzel összefüggésben kialakult az a vélekedés is, hogy az ipari üzem, vállalkozó a tevékenységből eredő kockázat viselését termelési költségeiben egyébként is beépíti, és azokat a nagyközönségre visszahárítja. A veszélyesség (veszélyeztetés) elve (*Gefährdungsprinzip*) Marton Géza szerint a legkevésbé fontos, az elv lényege, hogy az, aki valami rendkívüli, másokat veszéllyel fenyegető tevékenységet fejt ki, az álljon helyt ennek következményeiért, mégha azok hibáján kívül is álltak elő.⁹

A francia dogmatika *risque crée* tana, bár megközelítésében szintén a német elméletek eredőjeként szolgáló aktív interesse elvének alapján állt, azonban a német megoldásoktól teljesen függetlenül fejlődött. A francia bírói gyakorlat a Code Civil rendelkezése (1384.§)¹⁰ megerősített értelmezésével a szigorított felelősségnek ugyanazon esetköreit állította fel. Az elmélet lényege, hogy a bizonyítási szükséghelyzetből eredő nehézségeket e károkozási esetekben (veszélyes üzem, mások tetteiért való felelősség, épületbeomlások stb.) nem a károsultra, hanem a károkozóra telepítették.

Kolosváry munkáiban az objektív felelősség elvi alapjaként az okozási elv is jelentkezik: *„Kártérítés iránti jog a magatartás alanya ellen irányul, sok esetekben azonban a kártérítés iránti jog bizonyos állapotok okozataiért, vagy bizonyos események eredményezte károkért nem azok közvetlen előidézője, szerzője, hanem oly 3-ik személy ellen irányul, kik a jogsérelemmel valamelyes – bár csak látszólagos – külső-kausalitásban állnak (másként való*

⁸ Dezső Gyula: *Az objectív kártérítés tana* Grill Kiadó, Budapest 1917. 282. o.

⁹ Vö. Marton Géza: *Kártérítési kötelek jogellenes magatartásból*. im. 814.-826.o.

¹⁰ „responsabilité du fait des choses inanimées” : „On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.” *Code Civil 1384.§ első mondata*.

felelősség), legtöbbször azon felügyelet és gondosság okán, melyre a kárt előidéző momentumok tekintetében kötelezettekül tekintendők, habár a felügyelet elmulasztása terhükre, sok esetben inkább csak vélelemszerűen lesz megállapítható.”¹¹ A tárgyi felelősség törvényi eseteit a quasi deliktuális kötelek közé sorolta, így: a) állatkár b) harmadik személyek vétkes cselekményeiért való felelősség c) vaspályák által okozott károk.

A veszélyes üzemi felelősség szabályozásának fejlődése Magyarországon

Az Optk-ra támaszkodó, vétkességi szemléletű magyar kártérítési jogi gondolkodásban a XIX. század fordulóját megelőzően alapvető áttörést jelentett az 1874. évi XVIII. tc. a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés miatti felelősségről. Az objektív felelősség előrenyomulása valósult meg az ipartörvényekben (1872, 1884) és az ipari munkások baleseti védelméről szóló törvénnyel (1893). A vaspályák objektív felelőssége irányadó vált a későbbiekben nemcsak a gőzvasutak, hanem villamos, sőt a lóvontatású vasutak által okozott károkra. A századfordulót követően a bírói gyakorlat kiterjesztette jelen tanulmány kiindulópontját képező, a gépi erővel vontatott egyéb közlekedési eszközökre. Már a Magyar Általános Polgári Törvénykönyv Tervezete (1900) a vétlen felelősség számos esetkörét fogta egy csokorba – a tiltott cselekményektől (II. Cím) elválasztva, a „Törvényből folyó egyes kötelek” (XVI. Cím) alatt: felelősség vétkesen okozott vagy másnak vétkességéből eredő kárért. Többek között itt szabályozta az épület által, az állat által, veszélyes anyag tartásával, ipari tevékenységgel, veszélyes üzem működtetésével, ipari tevékenység folytatásával okozott károkért való felelősséget.

A vétlen felelősség körét tovább nyitotta az 1913-as Ptk. tervezet, amely egyrészt közös cím alatt helyezte el a felelősségi fejezeteket (Tiltott cselekmény és vétlen károkozás), másrészt megteremtette annak a lehetőségét, hogy egyfajta méltányossági szabály alapján a bíróság a vétlen személyt is magatartása következményeiért felelőssé tegye, tekintettel a körülményekre és az érdekelt felek anyagi viszonyaira. E szabályt a Magánjogi Törvényjavaslat (Mjt.; 1928) is fenntartotta, és a bírói gyakorlat alkalmazásba is vette az Mjt. e rendelkezéseit.¹² A Mjt. megjelenésekor a bírói gyakorlat 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*

¹¹ Kolosváry Bálint: *A magyar magánjog tankönyve* 1907 Politzer Budapest. II. kötet 310. o.

¹² Marton Géza: *A polgári jogi felelősség* im. 170.-173.o.

*alapján támasztható kártérítési kötelek lehetőségét a technika haladásával párhuzamba helyezte.*¹³

Kolosváry Bálint a tárgyi felelősség előrenyomulásával szemben továbbra is a kártérítési felelősség általános alapjának a vétkességet tekintette, amely alóli szórványos kivételként jelentkeznek a tárgyi felelősséget alapító egyes törvényi, jogszabályi rendelkezések (*variae causarum figurae*).¹⁴

Eörsi Gyula meglátása szerint is hiába terjedt el széles körben, az objektív felelősség továbbra is, mint kivételes intézmény létezett a szubjektív felelősség mellett.¹⁵

Az 1959. évi IV. törvény, a Polgári Törvénykönyv alapvetően új alapokra helyezte a kártérítési felelősséget, 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.¹⁶ A veszélyes üzemi felelősség objektív jellege ellenére a bíróságok azonban továbbra is, döntéseik indokolásában gyakorta keresték az üzembentartó vétkességét is alátámasztó körülményeket.¹⁷ Ennek oka talán abban is fellelhető, hogy általános kártérítési alakzat tényállási elemeként a vétkesség hatást gyakorolt a speciális felelősségi alakzat szabályainak alkalmazására. A Ptk. deklarálta törvényi rendelkezése emelte e bírói gyakorlat azon újítását is, hogy az objektív felelősség megállapítása mellett a károsult felróható (de nem elháríthatatlan) közrehatása esetén kármegosztásra sor kerülhetett.¹⁸

Az objektív és a szubjektív vétkesség egymásnak való szembefeszüléséből eredő elméleti problémák jelentős részét oldotta fel Eörsi Gyula újszerű megközelítése, amely nem egymástól elhatárolta, hanem ugyanazon a felróható okozáson alapuló felelősségi skálán helyezte el a vétkes és a vétlen károkozásból eredő felelősséget.¹⁹ „Az utóbbi az előbbi rugalmasan megfogalmazott szabályának merev formulával kifejezett határeseté lett.”²⁰ A

¹³ Almási Antal: A kötelmi jog kézikönyve 1926. 830. o.

¹⁴ Kolosváry Bálint: A magyar magánjog tankönyve 1907 Politzer Budapest. II. kötet 307.o.

¹⁵ Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért. KJK Budapest 1958. 15.o.

¹⁶ Nem szabad azonban megfedkezni arról, hogy a reparáció nem a polgári jogi felelősség egyedüli elve, hanem a felelősségrevonás módja. Vö. Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért. KJK Budapest, 1958. 42. o. Más szerzők a reparáció helyett az *in integrum restitutio* kifejezést is gyakran használgák. Vö. pl. Sebestyén Péter: Hozzászólás Marton Géza és Herczeg Istvánnak a kártérítési felelősségről szóló tanulmányaihoz. Jogtudományi Közlöny 1954. november-december. 491.-498. o. 492. o.

¹⁷ *im.* 127.o.

¹⁸ Az objektív felelősség mellett a kármegosztás gondolatának kifejlődéséhez vö. Zoltán Emil: Tárgyi felelősség és kármegosztás *In.* Jogtudományi Közlöny 1931. 13. sz. 129.-130. o.

¹⁹ Eörsi Gyula: Kötelmi Jog. Általános rész. Nemzeti Tankönyvkiadó Budapest 1996.242.-243.o.

²⁰ Eörsi Gyula: A szerződésen kívüli felelősség és a Ptk. reformja. Jogtudományi Közlöny 1972. /3. sz. 65.-75. o. ; 65.o.

Ptk. 1977. évi novelláris módosítása a speciális alakzat megfogalmazásán nem változtatott, de beillesztette az emberi környezetet veszélyeztető tevékenységet a veszélyes üzem fogalmi körébe.

Az 1959. évi Polgári Törvénykönyv a Magánjogi törvényjavaslattal szemben már nem sorolta fel tételesen az egyes fokozott veszéllyel járó tevékenységi köröket. Hatályos szövege is jelenleg pusztán a vadállat által okozott károk és az emberi környezetet veszélyeztető tevékenységből eredő károk megtérítésére rendeli alkalmazni a veszélyes üzemi speciális alakzatot. Azt, hogy melyek azok a károkozási helyzetek, tevékenységek, amelyek veszélyes üzemnek minősülnek, ezen esetkörök kialakítását a bírói gyakorlatra bízta. E megoldást az új Ptk. is követi, amellyel megvalósulni látszik Kolosváry Bálintnak cikkében bennerejlő azon tanítása, hogy a technika fejlődése napról napra hozhat olyan új helyzeteket, amelyek esetében a károkozó vétkessége nem lesz megállapítható, pedig jelentős kár következett be. Ugyanis így nem a jogalkotó, hanem a bíróság kezébe tett az a lehetőség hogy, a veszélyes üzem fogalmi körének bővítésével ezen új, fokozott veszéllyel járó károkozási jelenségek is szigorú, fokozott felelősség alá essenek. Ezáltal a bírósági jogfejlesztő értelmezés látja el azt a funkciót, amit már úttörő módon az 1913-as Ptk. tervezet is az általános felelősségalapító méltányossági szabály megalkotásával megteremtett. A következőkben tekintsük át röviden, melyek tehát azok az esetkörök – ezek hogyan bővültek – amelyek az 1959. évi Ptk. rendelkezésein alapuló bírói gyakorlat veszélyes üzemnek, azaz fokozott veszéllyel járó tevékenységnek tekintett. Miben áll a veszélyes üzemi minőség?

A veszélyes üzem mibenléte

A Ptk. 345.§-a fokozott veszéllyel járó tevékenységről szól, amit az általános felfogás szerint veszélyes üzemnek titulálunk. Láthatóan ez jelentős egyszerűsítés bármelyik korábbi magánjogi törvénytervezethez képest. A bírói gyakorlat általánosan veszélyes üzemnek minősíti a gépi meghajtású járműveket, gépi erővel működő szerszámokat, berendezéseket, az energiahordozó berendezések üzemeltetését, a robbanó anyagok, lőfegyverek, egyéb egészséget súlyosan károsító anyagok tartását, használatát és a fokozottan balesetveszélyes munka végzését. Az adott tevékenység veszélyességének megítélése még önmagában nem válthatja ki a speciális felelősségi alakzat alapján az üzembentartó felelősségét, csak akkor, ha

valóban a károsodás a veszélyes üzemi jelleggel, annak működésével okozati összefüggésben áll.²¹ Ezen esetsorozatok részletesebb ismertetésétől itt eltekintünk.²²

A veszélyes üzemi jelleg megállapításakor tehát a bíróság gondolkodását alapvetően befolyásolja a korábbi bírói gyakorlat és az a közvélekedés, vajon általában egy adott tevékenység milyen kár-kockázattal járhat, feltéve, hogy átlagos körülmények járnak a végzett tevékenységhez.

Az objektív felelősség e formájának lényegi ismervét tehát a veszély fogalmi kategóriája adja meg, amelyben Kauser Lipót definíciójára hagyatkozunk: „*A veszély: valamely jövőbeli hátrányos esemény lehetséges bekövetkezése elvárhatósága iránt alkotott vélemény.*”²³

Tipikus veszélyes üzemek, különös tekintettel a gépjárműre és vasútra

A veszélyes üzemi jelleget megalapozza, hogy az azokban felmerülő csekély rendellenesség vagy az állampolgárok széles körét veszélyeztetheti, vagy a személyek szűkebb körére, esetleg az egyénre nézve aránytalanul súlyos következményekkel járhat. A veszélyes üzemek közül – ide nem értve a veszélyes tevékenységet folytató ipari veszélyes üzemeket²⁴ – jelentőségüknél fogva a gépjármű és a vasút működése emelkedik ki. Érdekes módon, és ennek oka véleményem szerint a korábbi tárgyi felelősséget megalapozó, már hivatkozott törvényi szabályokban lelhető fel, hogy a vasút teljes működése veszélyes üzem, amit a századforduló bírói gyakorlata is jelentősen erősített.²⁵ Akár álló vagy mozgó szerelvényről, akár a sínekről, akár a kapcsolódó villamos berendezésekről, akár a mozgó vasúti kocsiba bedobott kő, abból kidobott üveg²⁶ esetéről van is szó, ha az utas, vagy bármely személy kárt szenvedett, a vasút szigorú felelősségét a bíróság megállapította.

²¹ Érdekes adalékul szolgálhat itt Staud gondolata, miszerint egy ló vontatta kocsi is jelenthet nagyobb veszélyforrást, irrelevánssá válik véleménye szerint tehát a járművek és ezek hajtóerőinek különbözősége a veszélyes üzemi minőség megítélésében. Vö. Staud Lajos : A kir. Kúria I. jogegységi tanácsának 13. számú határozatához. Jogtudományi Közlöny 1933 52. sz. 461.-463. o.

²² Vö. Csécsy Andrea: A veszélyes üzemi felelősség In. Fézer Tamás (szerk.): A kártérítési jog magyarázata. 166.-172.-o. KJK Budapest, 2010., továbbá KJK kommentár , HVG ORAC kommentár

²³ Kauser Lipót: A veszély és a felelősség viszonyáról klny. Magyar Jogászegyleti Értekezések 1940. évi október havi számából Attila nyomda, Budapest, 1941. 8. o.

²⁴ Itt szükséges mindenképpen rögzíteni, hogy önmagában egy üzem nagy terjedelme még nem eredményez veszélyes üzemi minőséget.

²⁵ Vö. Dezső Gyula: A kártérítés alaptanai .. im. 26. o.

²⁶ Eörsi Gyula a vonatból kidobott üveg által okozott károk vonatkozásában bírálta azt a bírói gyakorlatot, amely megállapította a vasút fokozott veszéllyel járó tevékenységéből eredő felelősségét, ugyanis a döntés azon fikció alapszik, hogy a vasút megakadályozhatja azt, hogy az utas kidobja a robogó vonatból az üres sörösüveget. Vö. Eörsi Gyula: A szerződésen kívüli felelősség és a Ptk. reformja. im. 69.o.

A gépjárművek veszélyes üzemi minősítése sokkal inkább összefüggésbe hozhatók azok tényleges működtetésével. A bírói gyakorlatban és a hozzá kapcsolódó szakirodalomban jelentős vitát gerjesztettek azok az esetek, amikor a vezető nélküli gépkocsi, vagy a már leállított motorú autó helyváltoztatásával vagy akár annak kinyitásával összefüggésben keletkezett kár. E téren azonban jelentősen befolyásolta a bírói jogértelmezést a gépjárművek üzemeltetőivel szemben a kötelező felelősség-biztosítási szerződésből eredő regressz-igények elbírálása, amelyek ugyanis már nem közvetlenül a Ptk. 345.§-án, hanem a biztosítási jogviszonyból fakadó követelésként a biztosítási szerződésen alapszanak.

A gépjármű üzemeltetőjét terhelő kártérítési felelősség és a kötelező felelősségbiztosítás összefüggéseit Kolosváry még nem láthatta előre. A veszélyes üzemek felszaporodása miatt a tevékenységből fakadó szigorú felelősség, a prevenció eszközével már nem biztosíthatott megfelelő védelmet a fenyegető jelentős károkozásokkal szemben. Ezért vált szükségessé a megnövekedett kockázatoknak a biztosítási védelem kiterjesztésével való közömbösítése.²⁷ A felelősségbiztosításon alapuló kártérítés azonban olyan anomáliákkal is jár, amelyek miatt a gondatlan károsult a kármegosztás szabálya miatt bár elesik kára megtérítése egy részétől, azonban ez mégsem jár az üzemeltető számára semmilyen hátránnyal (a biztosítót nem illeti meg regressz-igény), pedig elháríthatta volna a bekövetkezett kárt. Eörsi megoldási javaslata itt egy, a kötelező felelősségbiztosítási rendszerbe beépített balesetbiztosítás volt, míg Takács Péter is javasolta a kötelező felelősségbiztosítási rendszer mellett a károsult gyalogosok kártérítési igényei rendezésére hivatott balesetbiztosítási alap felállítását, amely az üzemeltetője mentesülése setén (tehát a gyalogos közrehatása elháríthatatlansága) esetén is a véletlen vagy enyhén gondatlan károsult részére kárát megtéríti.²⁸ Szükségessé válik tehát a károsult felróható közrehatásának újraértékelése a kármegosztás körében²⁹.

Világossá vált tehát, hogy a századforduló bírói gyakorlatának azon vívmánya, amely a tárgyi felelősséggel szemben lehetővé tette a kármegosztás szabályának alkalmazását³⁰, kiterjedt felelősségbiztosítási rendszer mellett igazságtalanságokhoz vezethet.

Vannak tehát olyan veszélyes üzemek, amelyek esetében jóformán bármely károsodás bekövetkeztekor a bíróság megállapítja a veszélyes üzemi minőséget. Erre alapítva jelentős

²⁷ Takács Péter: A gépjárművezető felelőssége és annak korlátai a gépjármű-felelősségbiztosítás tükrében. Jogtudományi Közlöny 1976 október 571.-578.o.

²⁸ *im.* 577.o.

²⁹ Amely különösen igaz a PK 38. sz. véleményre, amely alapvetően tovább bonyolítja a képet, a nem veszélyes üzem károsult által a veszélyes üzemnek okozott kár sorsát érintően.

³⁰ Lsd. ehhez a kérdéshez: Schleiffer Pál: Jogegységi tanács elé kerül a veszélyes üzem felelősségének kérdése. Jogtudományi Közlöny 1933. 34. sz. 213.-214. o.; Zoltán Emil: Tárgyi felelősség és kármegosztás. jogtudományi Közlöny 1931. 13. sz. 129.-130.o.

gyakorlata és jogi irodalma bontakozott ki azon kérdéskörnek, vajon a gépjármű által okozott károk esetében hol húzódik a fokozott veszéllyel járó tevékenység határa? E területen különös jelentőséggel bír a fokozott veszéllyel járó tevékenység, a veszélyes üzemi jelleg és a bekövetkezett kár közötti okozati összefüggés vizsgálata. Ide kapcsolódó első kérdésként feltehető, vajon az erőgép elveszíti-e, illetve mikor veszélyes üzemi jellegét, ha nem működik? Ide vonhatók az álló autó ajtajának kinyitásával okozott károk, és a már leállított(kézifék behúzása nélkül) és vezető nélkül a lejtőn elindult gépjármű (teherautó) által okozott károk esetei. Ezen esetek részletes kifejtésétől eltekintve, de összességében kiemelésre érdemes, hogy e területen hozott bírói döntésekben a kötelező felelősségbiztosítási szerződésben meghatározott biztosítási esemény értelmezése (gépjármű üzemeltetése), a veszélyes üzemi jelleggel való kapcsolata gyakorta felmerül.³¹ Ugyanígy "állandósult veszélyes üzemi minőség" kapcsolódik a vasút tevékenységéhez³² és az áramszolgáltató tevékenységéhez.³³

Mindezen esetekre hatott a bírói gyakorlat által kidolgozott azon elv is, miszerint a veszélyes üzemi működési körét nem lehet a pillanatnyi helyzet szerint megítélni, hanem a veszélyes tevékenység folytatását folyamatában, egységesen kell megítélni.³⁴

A veszélyes üzemi körből következetesen kizárt esetkörök ártértékelődése

Vannak azonban olyan károkozási helyzetek is, amelyek vonatkozásában a bíróság következetesen kizárta a veszélyes üzemi jelleg megállapíthatóságát, így az orvosi műszerek, eszközök, a háztartási gépek, berendezések³⁵, háztartásban használt vegyszerek körében. A szabályt erősítő kivételként értékelhetjük a boltban a polcról leemelt hibás kupakú

³¹ Lásd e témában pl. Bata Tímea: A gépjármű veszélyes üzemi jellegének megszűnésével összefüggésben keletkezett károk megítélése a bírói gyakorlatban. *Iustum Aequum Salutare* 2011/4. VII. 183.-191. o. ; Márton Mária: Okozatossági problémák az objektív felelősség körében. *Glossa Iuridica* I. évf. 1. szám 68.-71. o.

³² A síneken megbotló, álló vonatban eleső károsult igénye a Ptk. 339.§-án, míg a vonatszerelvény tetejére felmászó és a villamos vezetéktől áramütést szenvedő károsult igénye mind a Ptk. 345.§-án alapult. Ellenben a villamosról leszálló és megbotló utas kártérítési igényét a bíróság a veszélyes üzemi felelősség alapján látta megalapozottnak. *Vö. BDT* 2009.2108

³³ A villanyoszlop kidőlése miatt leeső károsult kártérítési igényét is a Ptk. 345.§-a alapozta meg. A bíróság indokolása szerint a villamos mű egységes, az erőmű, az átviteli és az elosztó hálózat és a csatlakozó berendezés üzemi tartása együttesen minősül veszélyes üzemi tevékenységnek. *Vö. BH* 2008.183.

³⁴ *BH*1977: 491.

³⁵ „vitatható nem kell-e a veszélyes üzemi szabályait alkalmazni, ha a háztartási gépet takarítót vállalt üzemelteti...” *Vö. Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért KJK Budapest* 1958. 103. o.

szétfröccsenő hypo esetét, ahol a bíróság megállapította a veszélyes üzemi jelleget. Továbbá kérdés, hogy vajon a jövőre nézve új tendenciaként értékelhetők-e azon döntések, amelyek (hibásan működő vagy hibásan felhasznált) orvosi műszerek által okozott károk esetében megállapították a kórház szigorú felelősségét (elektromos kés és gyúlékony fertőtlenítő szer együttes használata, hibás inkubátor).

Újonnan jelentkező, szórakozási célokat szolgáló "veszélyes üzemek"

Sajátos szint foglalnak el a veszélyes üzemi tényállások palettáján azok a döntések, amelyek elsődlegesen szórakozási célt szolgáló, tehát nem mindennapos, és nem átlagos fizikai vagy szellemi megterhelést jelentő eszközök működéséből eredő kártérítési ügyekben születtek.

A Ptk. előtti jogi irodalomban önmagában a fürdő üzemeltetése nem jelentett fokozott veszéllyel járó tevékenységet. Az újabb gépek, berendezések megjelenése, az élményfürdő által nyújtott, izgalmas és veszélyes szolgáltatások azonban már jelentős kár bekövetkezésével, sérüléssel járhatnak, amely nem pusztán a víz jelenlétének, hanem a víz mozgatására használt erőgépek, vagy a fürdőző ember fizikai mozgását jelentősen befolyásoló építmények (csúszda) alkalmazásának köszönhetőek. Ennek ellenére a vízcúszdán³⁶, a megengedett összsúlyhatárt (200kg-ot) átlépő vendégek kicsúszásából eredő káruk megtérítésére vonatkozó igényt³⁷, valamint a hullámedencében súlyosan megsérült fürdőző kártérítési igényét³⁸ az általános kártérítési alakzat (339.§), és nem a veszélyes üzemi felelősség (345.§) alapján bírálta el. Az utóbbi közzétett bírósági határozatban sem fejtette ki a Kúria arra vonatkozó megállapítását, hogy a hullámfürdő fenntartása, üzemeltetése miért nem eredményez veszélyes üzemi jelleget. Ez utóbbi jogesetben pedig megjelenik a jogi irodalomban pontosan a károsultak kártérítési igénye érvényesítését jelentősen akadályozó tényező is: a bizonyítási teher, más néven a *"bizonyítási szükséghelyzet"*. A jogi irodalomban megjelenik az a megközelítés is, amely a Debreceni Ítéltábla egyik eseti döntésére³⁹ alapítva

³⁶ Beszédes név: „Örült folyó”.

³⁷ BDT2008:1866. Szegedi Ítéltábla Pf. III. 20 035/2007.

³⁸ BH2005.53. Legf. Bír. Pf. III. 26.331/2001. sz.

³⁹ DIT-H-PJ-2008-108. bírósági határozat, Debreceni Ítéltábla Pf. II. 20.352/2008/3. szám Közlebről megismerve azonban e döntés alapjául szolgáló tényállást, mindenképpen hozzá kell fűzni, hogy a baleset a csúszda próbauzeme során történt.

a vízi csúszdát veszélyes üzemnek tekinti. A vízi csúszdán lecsúszó ember ugyanis kitett a fizika törvényeinek, emberi beavatkozásra, a károsodás elhárítására nincs lehetősége.⁴⁰

Szintén tanulságos határozat született egy modellező-versenyen, egy repülőgép-modellnek a nézők közé való becsapódásából keletkezett kártérítési igény ügyében. A döntés értelmében a motoros repülőgép-modell irányítása fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősül, és az üzemeltető nem hivatkozhat a modell irányíthatatlanná válását okozó frekvencia-zavarra, mert az a rádióirányítás minden területén fellépő ismert jelenség, nem minősül tehát külső oknak.⁴¹

Míg a csúszda üzemeltetőjének felelősségére az általános kártérítési szabályok voltak alkalmazandók a fenti, általános bírói gyakorlat szerint, ezzel szemben a mászófal üzemeltetését a bíróság már fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősítette. A több mint 13 méter magas mászófalat második alkalommal használó károsultnak a biztosító karabinere 12 méteres magasságban, egy negatív falsíkon elengedte az öt biztosító kötelet. A bíróság a mászófal üzemeltetését az alábbi szempontok értékelése mellett minősítette veszélyes üzemnek. A 10 méter meghaladó falmagasság, a negatív (talaj felé kihajló) falsíkok, a biztosító berendezések csekély rendellenessége súlyos hátrányok bekövetkezését, akár maradandó fogyatékossgal járó sérülések lehetőségét is magukban hordozzák.⁴²

Az extrém szórakozási lehetőségek körében maradva, a nyári bobbólya üzemeltetését is a Kúria fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősítette. A mérlegelt szempontok között kiemelte a bobbózás veszélyére figyelmeztető, a követési távolság betartására intő táblák használatát, az acélszerkezetű pálya 750 méteres hosszúságát, a legalacsonyabb és a legmagasabb pont közti szintkülönbséget, az elérhető közel 30km/h sebességet. A veszélyes üzem működésében szemlélve – jelentős súllyal értékelte továbbá azt a tényezőt is, hogy a bobbókocsi mozgása, egyensúlya nagyban függ a benne ülők viselkedésétől, és mint bizonytalan tényező, megemeli a működésből eredő károsodás veszélyét. Nem osztotta az alperesi képviselő azon álláspontját, hogy a bób is sporteszköz⁴³ lenne, amelynek használata

⁴⁰ Csécsy Andrea: Speciális felelősségi alakzatok a Ptk.-ban In: Fézer Tamás (szerk.): A kártérítési jog magyarázata. Complex Budapest 2010. 169. o.

⁴¹ BDT2010.67. Pécsi Ítéltábla Pf. I. 20.466/2009/3.

⁴² BDT2010.189. Fővárosi Ítéltábla 6.Pf. 21.523/2009/3. Hozzá kell azonban fűzni, hogy a bíróság megállapítása szerint az üzemeltető magatartása egyébként is felróható volt, mert nem álltak rendelkezésre olyan további biztonsági megoldások (Y-heveder, mozgatható állvány, szivacságy vagy gumiszőnyeg), tehát a fokozott veszéllyel szembeni fokozott védekezés körében az üzemeltető nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható.

⁴³ pl. vitorlázó repülés, bűvárúszás, siklóernyő.

szükségképpen együtt jár a károsodás bizonyos kockázatával, és ez az önként vállalt kockázat kihat a kártérítési felelősség kérdésére.⁴⁴

Az előbbi esetekkel szemben, a mindennapi felfogás szerint nem jár jelentős veszéllyel a gyermekek számára felfújó légvár használata. Egy esetben azonban a hirtelen feltámadt forgószél, a légvár könnyű súlya és hanyag rögzítése együttesen eredményezték a benne ugráló gyermekek súlyos testi sérüléseit. Az eljáró bíróság – más szórakoztató eszköznél már elismert módon⁴⁵ – első fokon megállapította a légvár üzemeltetőjének szigorú felelősségét. A Fővárosi Törvényszék indoklása szerint a felfújó műanyagon történő ugrálás és a légvár mozgása miatt olyan erőhatások alakulhatnak ki, amelyek előre fel nem mérhetőek és fokozott veszéllyel járnak. Önmagában a szél feltámadása, mint esetleges külső kár-ok nem eredményezhette az üzemeltető mentesülését, mert a per során bizonyítást nyert, hogy elmulasztották a légvárat annak felállításakor előírászerűen rögzíteni. Amennyiben a rögzítés megtörtént volna, az megakadályozhatta volna a légvár megemelkedését és eldőlését. A veszélyes üzemé minősítésben ebben az esetben nem a légvár használatával jár általános kockázat, hanem adott körülmények között fennálló jelentős károkockázat játszott szerepet.⁴⁶ A Fővárosi Ítéltábla azonban nem osztotta az első fokú bíróság álláspontját. Álláspontja szerint az extrém széljárás miatti jelentős károsodás normál körülmények között, átlagos időjárási viszonyok mellett nem következett volna be. Az ugráló vár üzemeltetése tehát általában nem jár fokozott veszéllyel.⁴⁷

Vajon az az életfelfogásbeli változás, hogy a veszélyes üzemekkel való találkozás megszokott, mindennapi, azaz a veszélyes üzem működésére ráutalt károsultak tisztában vannak azok működésével, vajon kihathat-e a károsult és a veszélyes üzem közötti károkockázatvállalás eddigőtől eltérő megosztására? Vállalhat-e magára a későbbi károsult olyan kockázatot jogszerű módon, amely lényegében a veszélyes üzem felelősségének csökkentésében vagy esetleg kizárásában állhat?

A légvár esete rávilágít arra, hogy a veszélyes üzemi minőség eredője elsősorban az az általános vélekedés, értékelés, hogy adott tevékenység rendes körülmények között milyen kockázattal jár a társadalom széles körére, vagy akár egyetlen egyénre nézve. E megközelítést támasztja alá a kártérítési felelősség prevenciók célja, amely alapján a jogalkotó addig a határig állapíthatja meg a kártérítési felelősséget, ameddig valóban e szigorú felelősség a fokozott veszéllyel járó tevékenységnek a hanyag, gondatlan, felelőtlen folytatásától

⁴⁴ BH2013.91. Kúria Pfv. III. 21.993/2011/4.sz.

⁴⁵ hajóhinta

⁴⁶ Fővárosi Törvényszék P.25015/2007/21. sz.

⁴⁷ Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.21.254/2009/6

visszatartó erővel bírhat. Kérdéses azonban az, hogy olyan határesetekben, amikor a veszélyt sokan és tudatosan vállalják, ahol a károsult akár felelőtlen, akár menthető ijedelemből vezetett magatartása jelentősen emeli a károsodás kockázatát, valóban szolgálhat-e prevenciók céljait, ha a konkrét esetekben a bíróság veszélyes üzemi minőséget állapít meg. A másik oldalról szemlélve azonban azon érvelés is elhangozhat, hogy a károsult ilyen extrém (vagy kevésbé extrém) szórakozási formákban még képességei teljes birtokában is teljességgel képtelen az esetlegesen fenyegető károsodás bárminemű elhárítására vagy csökkentésére. A védekezés lehetősége teljes egészében a szolgáltatást nyújtó üzem oldalán jelentkezik.

A veszély nem jogi fogalom tehát, hanem valamely jövőbeli hátrányos esemény lehetséges bekövetkeztének elvárhatósága iránt alkotott vélemény, közelebbről a technika és az elemi erők elleni védekezés fejlettségi szintjétől függő mindenkori közfelfogás megjelenése a jogalkotásban és jogalkalmazásban.⁴⁸

Amennyiben a károsult közrehatását, tevékeny részvételét kívánjuk értékelni, mindenképpen rögzítenünk szükséges, hogy az adott szolgáltatás igénybevétele nem járhat a károsult oldalán kockázatvállalással. Ezt alátámasztja az aktív interesse elve és a méltányosság (túlnyomó érdek) elve, miszerint, ha a veszéllyel járó tevékenység folytatója ezt iparszerűen űzi, tehát saját érdekében cselekszik, akkor elvárható, hogy a felmerülő kockázatot is viselje. Ha a sporteszközök területén megjelenő kockázatmegosztást, illetve a károsultra, mint a sporteszköz használójára teljes egészében telepített kockázatot⁴⁹ elfogadjuk, nehezen húzható meg a határ a tisztán szórakozási célokat, tisztán sportolási célokat szolgáló eszközök között. Nem tűnik tehát helyes megközelítésnek a fent említett bírói válasz a felperesi felvetésre.

A kockázat részbeni áthárítására illetve a felelősség kizárására vonatkozó szerződési kikötések – a fentebb elmondottak szerint az elmélet talaján, de a jogi rendelkezések szintjén sem állják ki a jog próbáját. A hatályos Ptk. 345.§ (3) bekezdése – és az új Ptk. 6:535.§ (3) bekezdése is változatlan tartalommal – (a dologban bekövetkezett károk kivételével) a felelősségkizáró és korlátozó szerződési kikötések semmisségét állapítja meg. Érdemes itt azonban megemlíteni, hogy a "mászófal" jogesetben a bíróság nem e rendelkezés alapján, hanem a felperes érvelését elfogadva tisztességtelen általános szerződési feltételeknek minősítette a felelősséget kizáró, és általános joglemondást tartalmazó nyilatkozatokat.

⁴⁸ Mázi András: A veszélyes üzemi kárfelelősség magyarországi fejlődése a polgári korszakban. 2001. november 11. <http://www.jogiforum.hu/publikaciok/49.0.0> letöltés dátuma: 2013. december 20.

⁴⁹ Vö. BH1977.17. rendelkező része: „Sporttevékenység során elszenvedett sérülésből eredő kárért általában nem jár kártérítés. Ha azonban a károsodás más személy vagy szervezet magatartásával áll okozati összefüggésben, a felelősség kérdésében az erre vonatkozó kártérítési szabályok (Ptk. 339., 340., 345., 346. §) alkalmazásával kell döntenet [Ptk. 345. § (1) bek.]”

Az üzembentartó mentesülése

Kolosváry e tanulmány kiindulópontját jelentő írásában is alapvető kérešként tárgyalta a tárgyi felelősség és a kimentési ok (elháríthatatlan baleset) kapcsolatát. Kritikai élel illetve az osztrák automobil törvény megoldását, mert „*alapul vette a törvényhozó a tárgyi felelősség elvét és derékban szegte azt az elháríthatatlan balesettel*”.⁵⁰ Anélkül, hogy az üzembentartói minőséget részletesen szemügyre vennénk, a tárgyi felelősség velejét meghatározó, a szűk körre szabott mentesülési kört szükséges még tárgyalnunk. Hiszen a mentesülés lehetőségének szintje egyben megszabja az objektív felelősség felső határát. A mentesülés lehetősége, azaz a működési körön kívül eső elháríthatatlan ok, megfogalmazásánál fogva a károsult javára fordítja a bizonyítási kérdéseket, mert innentől kezdve a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának kell bizonyítania, hogy a károsodás oka a tevékenységi körön kívül eredt és valóban elháríthatatlan volt. Eörsi rámutat arra, hogy a károsult magatartásának vétkességét is az üzembentartónak kell ezáltal bizonyítania.⁵¹

Az elháríthatatlan külső esemény dogmatikai elemzését 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 felelősségtanban 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 objektívértelmezése. a szubjektív értelmezés alkalmazását Marton elvetette, mert pusztán mennyiségi különbséget tudott e megközelítés felmutatni a rendes diligentia-érték és a rendkívüli felelősségi mérték között. Az objektív értelmezés azonban a veszélyes üzemi felelősség felső határát igazságtalanul magas szintre helyezte, mert a mentesülés kizérólag 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 interesse elve) elemezve és a prevenció

⁵⁰ Kolosváry Bálint: Automobiljog, különös tekintettel az új osztrák automobil törvényre In. Erdélyrészi Jogi Közlöny. 1908. 37.-38. sz. 368. – 377. o.; 375. o.

⁵¹ Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért 106. o.

elvét segítségül hívva megállapítja, hogy a vis major 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 rendszer a gyakorlatban nem juthat mindig alkalmazásra. 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 lecsökkenteni. Megállapítja Marton mindebből következően, hogy vis major nemcsak külső ok lehet, hanem bármely ellenállhatatlan esemény, amely eleve kizárja a prevenció-lehetőséget.⁵²

A vis maior relatív megközelítése mellett Eörsi az objektív értelmezést preferálja. Közömbössé válik tehát egy természeti jelenség erőhatalom jellege, ha felróható emberi magatartás kapcsolódik hozzá (pl. átvágott töltés), és ezáltal nem tartozhatnak ide azon kiszámítható folyamatok (kopás, rozsdásodás), amelyek károsító hatása megelőzhető lett volna megfelelő intézkedéssel. Az emberi magatartások köréből Eörsi kivételesen csak a háborús károkozást látja ide sorolhatónak. A harmadik személy magatartása váratlansága folytán válik elháríthatatlanná, itt az elháríthatatlanságot objektív értelemben kell felfogni, tehát nem azt kell vizsgálni, hogy elvárható volt-e az elhárítás, hanem hogy lehetséges volt-e. Szubjektív körülményként viszont azt is figyelembe kell venni, hogy e magatartás valóban váratlan volt-e, azaz nem volt előrelátható.⁵³

Az 1959. évi Ptk. hatálybalépését követően az egymással "kibékített" vétkességen alapuló és a vétlen felelősség közös nevezőjeként a felróhatóság, azaz az általában elvárható gondos magatartás elmulasztása jelentkezett. Eörsi így már arra megállapításra jutott, hogy az üzembentartó mentesülését egyetlen okcsoport is kellőképpen kifejezheti, amely „ az elháríthatatlan külső ok” kategóriájaként jelentkezett. Ebből egyenes következik meglátása szerint az az eredmény, hogy az üzem működési körén belül fellépő, ún. belső ok tekintetében a felelősség valóban feltétlen, hiszen az üzembentartó nem mentesülhet a felelősség alól, mégha bizonyítani is tudná a belső ok elháríthatatlanságát.⁵⁴ Bár elviekben a felelősségnek e feltétlen jellege ellentmond a veszélyes üzemi felelősségnek a jogalkotó által kitűzött felső

⁵² Marton Géza: Vis maior és elháríthatatlan külső ok. In: Emlékkönyv Kolosváry Bálint jogtanári működésének negyvenedik évfordulóján Grill k. Budapest, 1939. 284.-299. o.

⁵³ Eörsi: Kártérítés jogellenes magatartásért 106. skk. o.

⁵⁴ Eörsi Gyula : A szerződésen kívüli felelősség és a Ptk. reformja Jogtudományi Közlöny 1972. március hó 67. o.(65.-75. o.)

határával, azonban Eörsi mégis elfogadhatónak látja e szigorítást, mert „a *vis maior* gyakran bújtat vétkességi eseteket.”⁵⁵

Ebből következően a normaszintű szabályozásban már meghaladottá vált az a korábban alkalmazott megoldás, amely a károsult felróható magatartását, vagy akár a tulajdonképpeni értelemben vett *vis maior* különálló mentesülési okcsoportokként szabályozta.

Jelen tanulmány kereteit meghaladó további vitatható kérdéseket vet fel a veszélyes üzemek találkozásából eredő kártérítési igények megítélésakor vizsgált rendellenesség és az elháríthatatlan külső ok kapcsolata.⁵⁶

Konklúzió az új Ptk. rendelkezései tükrében

A 2013.évi V. törvénnyel kihirdetett új Ptk. – mindamellet, hogy jelentős változásokat hoz a szerződésszegéssel és ebből következően a deliktuális kártérítési felelősséggel összefüggésben, azonban a veszélyes üzemi alakzaton, annak szabályain nem változtat. Nem jelenti azonban ez azt, hogy a kodifikáció során ne bontakozott volna ki vita. Ezt jelzi, hogy a 2009. évi XX. törvénnyel kihirdetett, de végül hatályba nem lépett új Ptk. a környezeti károkért való felelősség és az atomkárokért való felelősséget is külön fejezetekben rendezte. Továbbá nem térhetünk ki a legutóbbi jogirodalomnak az állatok által okozott károkért vagy a környezetet károsító magatartásért való felelősséget érintő vizsgálódásaira.⁵⁷ A Ptk. deliktuális kártérítési fejezetének jelentős átformálását, elvi alapjainak megváltoztatását is szorgalmazó alternatív szövegjavaslatok is születtek.⁵⁸

Az új Ptk. normaszövegébe beépítette a jogalkotó az üzembentartó fogalmát kifejtő bírói gyakorlat eredményét: miszerint üzembentartónak minősül az is, akinek érdekében a veszélyes üzem működik. Nem cizellálta viszont tovább a veszélyes üzem esteit, a

⁵⁵ im. 67.o. Marton és Eörsi eltérő felfogásának alapja az, hogy amíg Marton az objektív felelősség melletti egységesített felelősségi rendszer mellett érvelt, addig Eörsi az objektív(objektívizált) felelősséget a vétkességi felelősség körébe bevonva alkotott egységes elméletet. Erre lásd bővebben. Lábady Tamás: a deliktuális felelősség változásáról és ennek a polgári jogi kodifikációra gyakorolt hatásáról. Jura 2002/1. sz. 72.-79. o.

⁵⁶ Vö. pl. BH 2010. 120.: a Kúria a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan oknak minősítette, és a Ptk. 346.§ (2) bek alapján, a rendellenesség vizsgálatától eltekintett azon tényállás mellett, amely szerint a gépjárműre egy szarvas ugrott rá és onnan a szemközti sávba átvágódva a felperesek gépkocsijában kárt.

⁵⁷ Vö. Pl. Csák Csilla: A környezeti jogi felelősség magánjogi dogmatikája. Miskolci Egyetem, Miskolc, 2013. vagy Juhász Ágnes: az állat által okozott károk és azok megítélése a hatályos magyar polgári jogban In. Publicationes Universitatis Miskolciensis Sectio Iuridica et Politica Tomus XXX/2. Miskolc University Press, Miskolc 2012. 481.-500. o.

⁵⁸ Vö. Bárdos Péter: Az új Ptk. kárfelelősségi fejezete. (Változat egytémára) In: Polgári Jogi Kodifikáció 3.-6. o.

továbbiakban sem állít tehát különbséget a szabályozás jellegét tekintve akár gépjármű, vasút vagy netán adott helyzetben előálló fokozott veszéllyel járó tevékenység között. Kérdésként merülhet tehát fel, hogy Kolosváry szavaiból a jövőre nézve is bizalmat meríthetünk. A Ptk.-ba foglalt általános meghatározása a veszélyes üzemnek (a veszélyes állatokért való felelősség és a környezetveszélyeztető magatartásért való felelősség kiemelésén kívül) elegendő lesz-e a jövőben is a technika előrehaladtával újonnan jelentkező, fokozott veszélyforrást magukban hordozó tevékenységek minősítésében. Vajon a veszélyes üzemek közül kiemelkedő gépjármű üzembentartása vagy akár a vasút működése nem érdemel-e a jogalkotó részéről is árnyaltabb megközelítést. Kérdés tehát, hogy az a Ptk. egységes veszélyes üzem fogalma tudatosan a különféle veszélyes üzemek egységes megítélésre törekszik, vagy a továbbiakban is fenntartható azon bírói gyakorlat, amely am különböző tömegközlekedési eszközök igénybevételével az utast ért károkat mindenfajta distinkció nélkül, a veszélyes üzemi felelősség talaján állva bírálták el.