

## A VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG EGYES KÉRDÉSEI AZ ÚJ PTK. RENDSZERÉBEN

PUSZTAHELYI RÉKA\*

A tanulmány kísérletet tesz az új Polgári Törvénykönyvnek a veszélyes üzemi felelősséget érintő szabályozásbeli változásainak, azok összefüggéseinek bemutatására és a jövőben várható gyakorlati problémák megoldására. A veszélyes üzemi felelősség fejlődésének rövid áttekintését követően vizsgálja, hogy az általános felelősségi alakzatot érintő változások hogyan hatnak a veszélyes üzemi felelősségre, majd e speciális felelősségi alakzatot érintő változásokat veszi sorra a tanulmány, kitérve a fokozottan veszélyes tevékenységgel okozott nem vagyoni sérelem (erkölcsi kár) kompenzációjának problémájára és az ún. non-cumul szabály kritikájára.

**Kulcsszavak:** deliktuális felelősség, veszélyes üzem, szigorú felelősség, sérelemdíj, új Polgári Törvénykönyv, „non-cumul” szabály, előreláthatósági klauzula

This study attempts to present the recent changes in the new Hungarian Civil Code in the field of the strict liability for dangerous activities, to show links between provisions and intends to offer some solutions to the practical issues rising in the future. After the short review of the development of strict liability, the essay examines the changes concerning general state of affairs of delictual liability for damages how affect the special liability for high-risk activities. The study reviews the changes concerning the particular state of affairs of the strict liability, it mentions the problems of the personal injury caused by dangerous activities and the critics of the so-called rule of „non-cumul”.

**Keywords:** non-contractual liability, high-risk activities, strict liability, compensation for personal injury, new Civil Code, so-called rule of „non-cumul”, reasonable fore

### Bevezetés

A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség fogalmi köre az 1959. évi IV. törvény (továbbiakban régi Ptk.) elfogadása óta – különösen a legutóbbi időkben a bírói jogfejlesztő értelmezés által – jelentősen átalakult. A 2013. évi V. törvény, az új Ptk. (továbbiakban: Ptk.) által életre hívott, a deliktuális felelősség területén, a felelősség általános feltételei körében, továbbá a kontraktuális és a deliktuális felelősség „leválasztásában” megjelenő új részletszabályok a veszélyes üzem működéséből eredő károkért való felelősséget alapvetően új kontextusba helyezik. A jogalkotót vezető kodifikációs intenciókban részben megjelenik a veszélyes üzem fogalmi határait átértékelő, kiterjesztő bírói gyakorlat beépítése is, amely átszínezi a megváltozott jogi rendelkezések helyes értelmezését.

---

\* Dr. PUSZTAHELYI RÉKA

PhD egyetemi adjunktus

Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Polgári Jogi Tanszék

reka.pusztahelyi@gmail.com

Jelen tanulmány felvillantani kíván néhány veszélyes üzemi felelősséggel összefüggő problémát, kitér az okozott nem vagyoni sérelem elbírálásának szempontjaira is, azonban nem tárgyalja részletesen a veszélyes üzem üzembentartója mint szerződő fél által okozott károkért való felelősségnek az új Ptk. alkalmazása során felmerülő problémás kérdéseit.<sup>1</sup>

### 1. A veszélyes üzemi felelősség fejlődése és mibenléte

Az Optk.-ra támaszkodó, vétkességi szemléletű magyar kártérítési jogi gondolkodásban a századfordulót megelőzően alapvető áttörést jelentett az 1874. évi XVIII. törvénycikk, a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés miatti felelősségről. Az objektív felelősség előrenyomulása valósult meg továbbá az ipartörvényekben (1872, 1884) és az ipari munkások baleseti védelméről szóló törvénnyel (1893). Később a vaspályák objektív felelőssége irányadó vált nemcsak a gőzvasutak, hanem villamos, sőt a lóvontatású vasutak által okozott károkra is. A századfordulót követően a bírói gyakorlat kiterjesztette ezt a gépi erővel vontatott egyéb közlekedési eszközökre. Már a Magyar Általános Polgári Törvénykönyv Tervezete (1900) is a vétkes felelősség számos esetkörét fogta egy csokorba – a tiltott cselekményektől (II. Cím) elválasztva, a „Törvényből folyó egyes kötelmek” (XVI. Cím) alatt: felelősség vétkesen okozott vagy másnak vétkességéből eredő kárért.<sup>2</sup>

A vétkes felelősség körét tovább nyitotta az 1913-as Ptk. tervezet, amely egyrészt közös cím alatt helyezte el a felelősségi fejezeteket (Tiltott cselekmény és vétkes károkozás), másrészt megteremtette annak a lehetőségét, hogy egyfajta méltányossági szabály alapján a bíróság a vétkes 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 rendelkezéseit a bírói gyakorlat alkalmazásba is vette.

A régi Ptk. 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 objektívizált zsinormérték alkalmazását tette lehetővé, megjelent „az adott helyzetben általában elvárható magatartás” elve. A veszélyes üzemi felelősség objektív jellege ellenére a bíróságok azonban továbbra is döntéseik indokolásában gyakorta keresték az üzembentartó vétkességét is alátámasztó körülményeket.<sup>3</sup> A régi Ptk. törvényi rendelkezéssé emelte a bírói gyakorlat azon újítását is, hogy az objektív felelősség

<sup>1</sup> Erre a szerző kísérletet tett a 2014. június 6-án megrendezett, „Európai hatások a magánjogi felelősség, különösen a kártérítési felelősség körében” c. POT konferencián (Polgári Jogot Oktatók Országos Találkozója) elhangzott előadásában. („A veszélyes üzem üzembentartója szerződésszegésével okozott károkért való felelősség” c. tanulmány megjelenés alatt.)

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Ennek oka talán abban is fellelhető, hogy általános kártérítési alakzat tényállási elemeként a vétkesség hatást gyakorolt a speciális felelősségi alakzat szabályainak alkalmazására.

megállapítása mellett a károsult felróható (de nem elháríthatatlan) közrehatása esetén kármegosztásra sor kerülhetett.<sup>4</sup>

A veszélyes üzemi felelősség fejlődése is jól érzékelteti azt az utat, amit a kártérítési felelősség magyar szabályozása az elmúlt másfél évszázadban bejárt. Kezdetben a vétkes felelősség alóli kivételként szabályozott tárgyi (vétlen) felelősség körében utóbb megjelent mentesítő okként a külső és elháríthatatlan ok (és emellett az elháríthatatlan károsulti közrehatás). Ezt követően az objektív felelősségből fakadó igazságtalan helyzetek orvoslására értékelést nyert az elhárítható károsulti közrehatásnak vétkessége (felróhatósága) is<sup>5</sup>, majd a fejlődés utolsó mérföldköveként az általános deliktuális felelősség objektívizálódása (vétkesség helyett felróhatóság) elvezetett ahhoz, hogy a kezdeti objektív felelősséget hordozó veszélyes üzemi felelősség is beilleszthetővé vált egy egységes, felróhatósági alapokon nyugvó felelősségi rendszerbe.

A veszélyes üzemi jelleg megállapításakor a bíróság gondolkodását alapvetően befolyásolja a korábbi bírói gyakorlat és az a közvélekedés, vajon általában egy adott tevékenység milyen károkockázattal járhat, feltéve, hogy átlagos körülmények járulnak a végzett tevékenységhez. Az objektív felelősség e formájának lényegi ismérvét tehát a veszély fogalmi kategóriája adja meg, amelynek meghatározásáért *Kausser Lipót* definíciójához fordulunk: „*A veszély: valamely jövőbeli hátrányos esemény lehetséges bekövetkeztének elvárhatósága iránt alkotott vélemény.*”<sup>6</sup>

Önmagában egy tevékenység veszélyes jellege, annak törvényi szabályozása a speciális felelősségi alakzat mögött meghúzódó jogpolitikai indokok láttatása nélkül még nem támasztja alá kellőképpen a szigorú felelősséget. Ki kell térnünk tehát röviden arra, hogy melyek azok a legfontosabb elméletek, amelyek indokolják ezen speciális felelősséget, és elvezethetnek a kárért felelős személy meghatározásáig. Témánk szempontjából kiemelkedő jogtudósok (Dezső Gyula, Marton Géza, Eörsi Gyula) az alábbi elméleteket veszik sorra a veszélyes üzemi felelősség intézménye alátámasztásául: okozási elv, prevenció elmélet, méltányosság („túlnyomó érdek”) elve, kárfelosztás elve, veszélyesség (veszélyeztetés) elve (Gefährdungsprinzip), risque crée tana, aktív interesse elv.<sup>7</sup> Ezen elméletek részletes bemutatásától itt el kell tekintenünk, pusztán annak érzékeltetésére szolgál a felsorolás, hogy sem a veszélyes üzemi felelősség kiképzésekor és napjainkban sem egységes annak megítélése, hogy milyen jogpolitikai indokok alapján vonható felelősségre a veszélyes üzem üzemtartója. Dezső Gyula az okozási elmélet alapján eleve megállapította,

<sup>4</sup> Vö. MARTON Géza: *A polgári jogi felelősség*, Triorg Kft. Budapest 1984, 170–173.

<sup>5</sup> Az objektív felelősség mellett a kármegosztás gondolatának kifejlődéséhez vö. ZOLTÁN Emil: *Tárgyi felelősség és kármegosztás*, *Jogtudományi Közlöny* 1931/13, 129–130.

<sup>6</sup> KAUSER Lipót: *A veszély és a felelősség viszonyáról*, klny. Magyar Jogászegyleti Értekezések 1940. évi október havi számából, Attila nyomda, Budapest, 1941. 8.

<sup>7</sup> DEZSŐ Gyula: *Az objectív kártérítés tana*, Grill Kiadó, Budapest 1917. 282.; MARTON Géza: *Kártérítési kötelmek jogellenes magatartásból*, in: *Magyar Magánjog IV. Kötelmi jog Különös része* (szerk.: Szladits Károly), Grill Kiadó, Budapest, 1942, 815.

hogy a veszélyes üzemi felelősség pusztán a törvény rendelkezéséből fakad,<sup>8</sup> így a magatartás jogellenessége sem feltétel a kártérítési felelősség megállapításához, tehát nem érvényesül ez esetben a prevenció elve sem. Marton Géza egységes felelősségi elméletében a vétkességi elven alapuló rendszer helyett objektív felelősségi rendszer bevezetését szorgalmazta, mindamelllett, hogy hangsúlyozta, a prevenció elve e rendszert is áthatja.<sup>9</sup> Eörsi Gyula a kártérítési felelősségi tényállások központjába az általában elvárható magatartás mércéjét helyezte, amely objektivizált (szubjektivizáltan objektív) zsinórmércével mérve a veszélyes üzemi felelősség is "összebékíthető" az általános kártérítési alakzattal és más, hagyományosan vétkességi alapú kártérítési alakzatokkal. Így a veszélyes üzemi felelősséget mint szigorú felelősséget a felróhatóságon alapuló felelősség felső határává tehetette. Ez utóbbi esetben a kártérítés prevenció célja (elvieken) veszélyes üzem működéséből eredő károk vonatkozásában is funkcionálhat.<sup>10</sup> Helyesebbnek érezzük ezt a megközelítést: veszélyes üzemi felelősség esetében tehát nem a reparáció, hanem a technika által biztosított fokozott veszélyhelyzettel szembeni fokozott védekezési lehetőség szabja meg a felelősség felső határát; tehát a prevenció elve érvényesül elsődlegesen. *Az elháríthatóság szintje emelkedik, tehát csökken a mentesülés lehetősége, miközben a közvetlen emberi közbeavatkozás pozitív hatása, eredményessége egyre jobban háttérbe szorul.*

Lábady Tamás mutatott rá, hogy Eörsi Gyulának a felelősség egységesítésére alkotott elmélete folytán a jelenlegi bírói gyakorlat is az általános kártérítési alakzat esetében az elvárhatóság szintjét olyan magasan szabja meg, hogy jóformán minden elvárható, ami nem elháríthatatlan. Ezáltal a veszélyes üzemi felelősség szigorú tényállása az általános felelősségi alakzat határterületévé degradálódik.<sup>11</sup> Véleményünk szerint az általános felelősségi mérce ilyen szigorodása egyben eredményezheti a veszélyes üzemi felelősség tovább-szigorodását, amikor már a mentesülés lehetősége azon fordul, hogy vajon milyen intézkedések azok, amelyeket az üzembentartó a bekövetkező károk elhárítása érdekében előzetesen megtehetett volna.

Ha az objektív felelősségi rezsimet kibontani kívánjuk, akkor lényegében a veszélyes üzemi felelősség alóli mentesülésre lehetőséget adó külső és elháríthatatlan ok már nem az adott helyzetben általában elvárható magatartás talaján áll, attól gyakorlatilag független mentesülési lehetőség. Ha azonban a jogalkotónak egyébként az az intenciója, hogy a deliktuális felelősség területén valóban egy felróhatóságon alapuló, szubjektív felelősségi rendszert teremtsen, akkor markánsabban érzékeltetni kell a veszélyes üzemi felelősségnek az egyéb, szubjektív felelősségi alakzatoktól való tényleges különállását.

<sup>8</sup> Vö. DEZSŐ Gyula: *A kártérítés* III. Fejezet, in: *Glossza Grosschmid Béni Fejezetek kötetmi jogunk köréből című munkájához* (szerk.: Almási Antal), Budapest, 1933. 192.

<sup>9</sup> MARTON Géza: *A polgári jogi felelősség*, i. m. 114.

<sup>10</sup> Eörsi meglátása ugyanis az volt, hogy a reparációs célzat azonban sohasem állhat önmaga. A polgári jogi felelősség nem más ugyanis, mint jóvátételt elrendelő *szankció*kötelem.

<sup>11</sup> LÁBADY Tamás: *A deliktuális felelősség változásáról és ennek a polgári jogi kodifikációra gyakorolt hatásáról*, *JURA* 2002/1, 74.

A prevenció elve alapján a veszélyes üzemi felelősség esetében az üzemtartó mentesüléséhez szükséges *külső ok elháríthatatlansága* olyan szinten kell fennálljon, ahol már a kártérítés prevenció funkciójából következő, az elhárításra irányuló ösztönző erő nem képes hatni. Nem lehet pusztán szubjektív elháríthatatlanság: azaz a károkozó képességeitől függő, és nem lehet pusztán objektív elháríthatatlanság, azaz olyan körülmény, amely semmilyen emberi erővel nem hárítható el. Hiszen míg az erőhatalom előreláthatósága ellenére is objektíve elháríthatatlan, a védekezés ellene lehetetlen, addig harmadik személy magatartása mint külső ok legtöbbször elháríthatatlannak csak abban az esetben minősülhet, ha az hirtelen, váratlan, előre láthatatlan.<sup>12</sup> A bírói gyakorlatban az elháríthatóság határa mindinkább kiterjed a fentebb elmondottak alapján, ahogyan a technika az emberi erővel elháríthatatlan események elleni védekezés szolgálatába állítható.<sup>13</sup>

## **2. Az általános felelősség alakzatot érintő változások kihatása a veszélyes üzemi felelősségre az új Ptk.-ban**

Első kérdésként az merül fel, vajon rendszertani szempontból a veszélyes üzemi felelősség Ptk.-beli elhelyezése bír-e jelentőséggel. Bár az új Ptk. az egyes felelősségi alakzatokat fejezetekbe rendezve csoportosítja, azonban e csoportosítás továbbra sem valósít meg tiszta rendszertani elhelyezést. Ennek ellenére érzékelhető a veszélyes üzemi felelősség és a felróhatóságon alapuló (vétkességi) felelősségi alakzatok elkülönülése.

Egy speciális felelősségi alakzat alkalmazásakor tisztázni szükséges, vajon az általános felelősségi alakzat, a kártérítési felelősség közös szabályai hogyan alkalmazandók a speciális rendelkezések mellett. Így elsősorban az okozati összefüggés, az előreláthatóság, a károkozó magatartás jogellenessége, a kármegosztás módja és a károsulti közrehatás konkrét értékelése a legfontosabb elemek, amelyek a veszélyes üzemi felelősség körében további vizsgálatra, értelmezésre szorulnak, és a jövőben a veszélyes üzemi felelősség bírói gyakorlatát átformálhatják. Az alábbiakban ezen kiragadott elemek mentén vizsgálódunk.

### *2.1. Az okozatosság szálának elvágása az előre nem látható károsodással összefüggésben*

Előre kell bocsátanunk, hogy a veszélyes üzemi felelősség alakzatában a felelősség általános feltételeként jelentkező okozati összefüggés speciális tartalommal telítődik, miszerint a kár bekövetkeztéhez vezető magatartásnak/jelenségnek okozati összefüggésben kell állnia a „veszélyességi momentummal”.<sup>14</sup> Nem állapítható meg

<sup>12</sup> EÖRSI Gyula: *Kártérítés jogellenes magatartásért*, KJK, Budapest, 1958, 107–110.

<sup>13</sup> „A rendkívüli időjárási körülmények az adott esetben ugyan kívül estek a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén, azonban nem voltak elháríthatatlanok. Elháríthatatlannak kizárólag az az ok tekinthető, amely a technika, a tudomány és az ismeretek adott szintje mellett, fizikailag objektíve elháríthatatlan. Erről a mai fejlett légi közlekedési viszonyok között nyilvánvalóan nem lehet szó.” Kúria Pfv.21734/2012/8. számú határozata

<sup>14</sup> NIZSALOVSZKY Endre: *Kötelmi jog I. Általános tanok*, MEFESZ, Budapest, 1949. 257.

e szigorú felelősség, ha a kár a veszélyes üzem működéséhez térbelileg kapcsolódik ugyan, de nem abból származik. Ezzel ellentétes bírói gyakorlat körvonalazódik egyes veszélyes üzemek, mint ún. *állandósult veszélyes üzemek* kapcsán, ahol az üzembentartói felelősség a veszélyes üzem működésének folyamatossága és egységessége elvéből következően nem korlátozódik le a szoros értelemben vett veszélyhelyzetre, így például a tömegközlekedéssel (autóbusz, vasút) vagy a gépjármű használata során okozott károk vonatkozásában.

Az okozati összefüggés hiánya miatti kimentési lehetőség történeti kialakulásában illeszkedett az egyébként meghatározott mentesülési esetekhez, *Nizsalovszky* szavaival élve „nem volt elvi különbség közöttük”.<sup>15</sup>

Marton meglátása az, hogy a polgári jogi felelősség mint szankció nem szolgál pusztán reparációs célt, a prevenció alapján viszont *az előreláthatatlan károkért való felelősség igazságtalan*. A bekövetkező káresemény előreláthatóságának értékelése tehát nem lesz újkeletű a magyar jogban. Fokozott felelősség esetében is alapvetően meghatározza azt a kérdést, vajon milyen körülményekkel kell számolnia a károkozónak, amelyek esetlegesen károsodáshoz vezető okfolyamatot indíthatnak be. Hiszen nemcsak a károsultat, hanem a károkozót is terheli kármegelőzési kötelezettség (pl. feltámadt erős szél kártételét a fuvarozó előre láthatta már a rakodáskor).<sup>16</sup>

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. Az előreláthatóság mint az okozati összefüggés elvágásának eszköze már régóta létező jelenség a bírói gyakorlatban.<sup>17</sup> *Lábady* véleménye szerint a bírói gyakorlatban sokszor megfordul a természetes gondolkodás sorrendje: ha a károkozót marasztalni akarja a bíróság, akkor megállapítja az adekvát kauzalitás fennállását. Az adekvát kauzalitás tana azonban mint okkiválasztó elmélet sem egységes a bírói gyakorlatban,<sup>18</sup> alapvetően azon általános vélekedés jut benne érvényre, hogy adott magatartásból milyen kár származhat, az okfolyamat olyan elemeit igyekszik megtalálni, mely cselekvésekre a jog eszközeivel, a preventív és a kompenzációs funkció egyidejű érvényre juttatásával leginkább hatni lehet<sup>19</sup> – magyarázza *Fézer Tamás*. Az adekvát kauzalitás tanában azonban az a megfontolás jut érvényre, hogy vajon

<sup>15</sup> Hozzá kell azonban tenni, hogy az ekkor irányadó jogszabályi háttér mellett a kimentés okok: erőhatalom, harmadik személy elháríthatatlan közrehatása és a sértett közrehatása voltak. Mikközben a veszélyes üzemi felelősség a vétkességi rendszertől relatíve független objektív felelősség volt. Tehát a kimentés nem a tanúsított magatartás vétlensége, hanem egyértelműen az okozati kapcsolat hiányára volt alapítva.

<sup>16</sup> BH 1982. 302.

<sup>17</sup> „Az alperes kártérítési felelősség alóli mentesüléséhez elegendő az, hogy a települési önkormányzatra háruló feladatokat helyileg megfelelően végrehajtotta, az adott esetben bekövetkezett váratlan, előre nem látható, rendkívüli körülményekkel pedig nem lehetett számolni.” BH 2003. 498

<sup>18</sup> BLUTTMANN László: Okozatosság, oksági mércék és a magyar bírói gyakorlat, *Jogtudományi Közlöny* 2011/6, 314–316.

<sup>19</sup> FÉZER Tamás: A kártérítési felelősség általános alakzata II. Fejezet, in: *A kártérítési jog magyarázata* (szerk.: Fézer Tamás), Complex Kiadó, Budapest, 2010, 104.

rendes körülmények között az általános élettapasztalat szerint egy konkrét károkozó magatartás milyen következményekkel járhat. Az előreláthatóság elve ezzel szemben a károkozó konkrét személyére tekintettel általában elvárható gondos magatartást állítja a középpontba; vajon magatartásának mely káros következményeit nem látta előre, és nem is láthatta előre, megfelelő körültekintés tanúsítása mellett. Vékás Lajos magyarázata szerint míg „... az előreláthatósági elv a kártérítési felelősség tétel jogpolitikai döntésen alapuló normatív korlátozást teszi lehetővé, addig az adekvát kauzalitás doktrínája a ténylegesen létező okozatossági lánc bírói mérlegelésen alapuló mesterséges megszakításához ad segítséget”.<sup>20</sup>

Nyilvánvaló, hogy az előreláthatóság követelménye szoros fogalmi kapcsolatban áll az elvárhatósággal is, hiszen az adott helyzetben általában elvárható gondos magatartás kiterjed arra is, hogy a károkozónak fel kell mérnie, hogy magatartása milyen lehetséges következményekkel (így kárral) járhat.

Veszélyes üzemi felelősség esetén a károsodásra vezető ok mögött – tehát nem közvetlen, hanem közvetett okként – általában egy emberi (jogellenes) magatartás keresendő. Ezen emberi magatartásnak, legtöbbször mulasztásnak egyébként az atipikus következményeként áll be a károsodás. Az oksági láncolatban ily módon jellemzően közvetett ok az adekvát kauzalitás talaján állva vizsgálendő. Kérdés ezért, hogy az előreláthatósági klauzula alkalmazható lesz-e a veszélyes üzemi felelősség körében. Amennyiben igen, vajon az előreláthatóság körében az üzembentartónak magasabb fokú gondossággal, körültekintéssel kell-e eljárnia.

A veszélyes üzemi felelősség körében az előreláthatósági klauzula különösebben nem fejthet ki hatást, ha figyelemmel vagyunk Eörsi azon meglátására is, miszerint az elháríthatatlanság vizsgálata is hordoz magában egy szubjektív és egy objektív elemet. A szubjektív elem szerint elháríthatatlanok azok az események, amelyek előre nem láthatók, azonban az objektív kritérium alapján további elvárás az, hogy ezen eseményekkel szemben is az üzembentartó a szükséges intézkedéseket tegye meg.<sup>21</sup> Ebből eredően az üzembentartó felelőssége az előre nem látható, fel nem mérhető, de passzív vagy aktív módon, biztonsági eszközökkel vagy magatartással mégis elhárítható károkért is fennáll. Nyilvánvalóan addig szolgálja a prevenciót – ahogyan az adekvát kauzalitás tana alapján is az oksági kapcsolat vizsgálata is addig terjedt –, ameddig ésszerűen elvárható, hogy a potenciális károkozó ilyen károkkal számoljon. A veszélyes üzemi felelősség lényege azonban pontosan az, hogy a veszélyhelyzetet megteremtő üzembentartónak megfelelően fel kell mérnie a kármeg-

<sup>20</sup> VÉKÁS Lajos: Előreláthatósági klauzula szerződésszegésből eredő kártérítési igényeknél, in: *Eörsi Gyula Emlékkönyv* (szerk.: Sárközy Tamás–Vékás Lajos) HVG ORAC, Budapest, 2002, 211.

<sup>21</sup> Miután a vonatok az indításukat követően az utasok által megközelíthetőek és ez a baleset bekövetkezésére ad alapot, az üzembentartónak minden lehetséges és a baleset megakadályozására alkalmas intézkedést meg kell tennie, ennek hiányában az elháríthatatlanságra nem hivatkozhat. A mentesülés szempontjából nem az a döntő, hogy a felperes az alperes alkalmazottainak szabályos magatartása, a figyelmeztetés, a becsukott állapotban lévő vonatajtók ellenére megkísérelné-e a vonatra történő felugrást, hanem az, hogy a baleset elkerülésére alkalmas intézkedések ténylegesen megvalósultak-e. BH 2014. 146.

előzési kötelezettsége körében, *milyen károkat okozhat az elszabaduló erő*. Az üzembentartó ezen túlmenően az üzem működése körében bekövetkező elháríthatatlan eseményekből eredő károk megtérítése alól sem mentesülhet. A bírói gyakorlatban ezenkívül, a rendellenesség vizsgálata körében is az okozati kapcsolatban távollévő mozzanatok is értékelésre kerültek, így például a „felpattanó kő” esetében.<sup>22</sup>

Az előreláthatósághoz az elháríthatóság eleme – ahogyan már korábban kiemeltük – harmadik személy magatartása kapcsán kerül egymáshoz a legközelebb. Ugyanis, ha a károsodásra vezető okfolyamatba harmadik személy váratlan, kiszámíthatatlan cselekménye is belép, akkor magatartásának hatására a veszélyes üzem kisodródhat az üzembentartó által megelőző jelleggel felállított óvintézkedések keretei közül. E magatartás elháríthatatlanságának vizsgálatakor különösen fontossá válik, vajon az üzembentartó előre láthatta, számolhatott-e ilyen váratlan és hirtelen magatartásokkal. Az elháríthatatlanság egyik ismérveként jelentkezik tehát, hogy a beavatkozás a köteles gondosság mellett sem előrelátható.<sup>23</sup>

Azonban az előreláthatóság elve sokkal nagyobb szerepet nyerhet egyes rendkívüli, közvetett károk körében, ahol már valóban nem hathat el a kártérítés preventív funkciója, a veszélyes üzemi felelősség esetében sem. Az Mtj. ugyanezen okból a vétklenül előre nem látott, és vétklenül okozott *rendkívüli kár* megtérítése alól a kötelezettet mentesítette, ha magatartása nem volt szándékos vagy súlyosan gondatlan.<sup>24</sup> Az angolszász jogi doktrínában kialakult a deliktuális felelősség területén alkalmazott „reasonable foreseeability” kapcsán *Farkas Balázs* is rámutat arra, hogy az előreláthatósági klauzula nemcsak a bekövetkező károk lehetőségével való számolásra, hanem a megtérítendő károk körének és mértékének behatárolására is vonatkozhat.<sup>25</sup> Az előreláthatóság elve az angol jogban azonban nem korlátozza a kártérítés mértékét, ha a károsult extrém sérülékenysége, ha szokatlanul értékes tárgy pusztulása vagy a károkozó magatartás szándékossága áll fenn. Az Mtj. rendelkezéseivel szemben, az új Ptk. az előreláthatósági klauzula korlátját mégis kizárólag a kontraktuális felelősség körében, és csak szándékos szerződésszegés esetén oldja fel,<sup>26</sup> deliktuális felelősség esetében a károkozó szándékossága nem változtat az előreláthatósági szabály alkalmazásán.

<sup>22</sup> A fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe tartozik a gépjármű kereke alól kilökődő, felpattanó kő által okozott kár. EBH 1999. 99

<sup>23</sup> Vö. 13. lj.

<sup>24</sup> Mtj. 1111. §

<sup>25</sup> FARKAS Balázs: Ésszerű előreláthatóság az új Ptk. felelősségi rendszerében. Elemzés az angol jog tükrében, *Iustum Aequum Salutare* V, 2009/4, 196.

<sup>26</sup> Ptk. 6:143. § (3) bek.



## 2.2. A jogellenesség mint a veszélyes üzemi felelősségi alakzatból hiányzó tényálláselem

Dezső Gyula fentebb idézett okfejtése<sup>27</sup> szerint a jogellenesség nem feltétele a veszélyes üzem kártérítési felelőssége megállapításának, hiszen a felelősség a törvény rendelkezésén alapul, nem pedig a károkozó magatartás jogellenességén. Hiszen a veszélyforrás működtetése, a károsodás fokozott veszélyével járó helyzet megteremtése maga tipikusan jogszerű magatartás. Meglátásunk szerint, ha a jogellenesség nem feltétele a felelősségnek, akkor ebben az esetben a jogellenességet kizáró okok sem vizsgálhatók. Ezen gondolatmenet pedig abban végződik, hogy a károsult beleegyezése semmiképp sem zárhatja ki a veszélyes üzem felelősségét.<sup>28</sup>

Eörsi Gyula ezzel szemben a *neminem laedere* általános parancsa alapján a veszélyes üzem üzembentartójának magatartása jogellenességét azzal magyarázza, hogy őt tevőleges kötelezettség terheli azért, mert aktivitásával veszélyes helyzetet hozott létre. Így még ha a veszélyes helyzet létrehozása nem is jogellenes, de a veszély elhárítására nézve tevőleges kötelezettségének elmulasztása már az.<sup>29</sup> E gondolatban azonban nem értékelték azon esetek, amikor a veszélyes üzem működési körében lép fel olyan károsító ok (rendellenesség), amely elháríthatatlan, akár előzetes biztonsági intézkedések ellenére is. Ezekben az esetekben a veszélyes üzemi felelősség nem tulajdonképpen értelemben vett felelősségként, hanem objektív helytállási kötelezettségként jelentkezik. Eörsi máshol hozzáteszi: „A jogi szabályozás közvetlenül nem a vétkes magatartás leküzdésére irányul, hanem arra [...] hogy ösztönözzön a veszélyességi momentumok intézményes kiküszöbölésére.”<sup>30</sup>

Az új Ptk. kimondja, hogy minden károkozás jogellenes, tehát vélelmeznünk kell a veszélyes üzemi károkozás jogellenességét is. Úgy tűnik, hogy e fenti gondolati vita e rendelkezés folytán meghaladott lett.

Komolyabb vizsgálódásra van viszont még szükség az egyes jogellenességet kizáró körülmények érvényesülése körében. Az új Ptk. láthatóan taxatív felsorolással az alábbi esetkörökben ismeri el a károkozó magatartás jogszerűségét:

*Minden károkozás jogellenes, kivéve, ha a károkozó a kárt*

*a) a károsult beleegyezésével okozta;*

*b) a jogtalan támadás vagy a jogtalan és közvetlen támadásra utaló fenyegetés elhárítása érdekében a támadónak okozta, ha az elhárítással a szükséges mértéket nem lépte túl;*

*c) szükséghelyzetben okozta, azzal arányos mértékben; vagy*

<sup>27</sup> „A vétkes kártérítésnek sohasem kiegészítő eleme a jogellenesség; nincs is rá szükség, teljesen elegendő az objektív okozás. Pl. a veszélyes üzem okozta kár nem = vétkes + jogellenes, hanem vétkes + törvény. Tehát vétkes is, jogos is, mégis kártérítésre lesz köteles, mert a törvény így parancsolja, pl. magasabb szociális érdekből, vagy méltányosságból.” Vö. DEZSŐ: A kártérítés... 196.

<sup>28</sup> Pl. ha beül a bobba, ha felmászik a mászófalra, vagy ha lecsúszik az óriás vízcicsúsdán.

<sup>29</sup> EÖRSI: Kártérítés... 48.

<sup>30</sup> Uo. 99.

*d) jogszabály által megengedett magatartással okozta, és a magatartás más személy jogilag védett érdekét nem sérti, vagy a jogszabály a károkozót kártalanításra kötelezi.*<sup>31</sup>

A károsulti beleegyezés kérdése alapvetően ott dől el, hogy az üzembentartó és a károsult között fennáll-e előzetes szerződési jogi kapcsolat. Ha igen, az új Ptk. értelmében a veszélyes üzemi felelősség helyett a szerződésszegésért való kártérítési felelősség sui generis szabályai alkalmazandók. Ha a felek között nincs előzetes szerződéses kapcsolat, vagy attól teljesen elkülönülő módon (értve ezalatt nem a szerződési jogviszonnal okozati összefüggésben, nem abból fakadó jog vagy kötelezettség gyakorlása során) áll be károsodás, a károsult előzetes beleegyezése nehezen értelmezhető. A régi Ptk. alapján kibontakozó bírói gyakorlat és jogi irodalom megoszlott a tekintetben, hogy a károsult tevékeny közreműködését (pl. profi sport körében egyes sporteszközök, sárkányrepülő, siklóernyő, versenyautó stb. használata) a károsulti beleegyezés talaján állva úgy értékelje, mint a veszélyes üzem üzembentartóját (sporteszköz bérbeadóját, sportegyesületet pl.) mentesítő, jogellenességet kizáró körülményt, vagy ahelyett, az érdekszempontú megközelítést kiterjesztve a károsultat magát is üzembentartónak minősítse. Harmathy Attila felhívja azonban arra a figyelmet, hogy a bíróság közzétett eseti döntésében<sup>32</sup> nem a károkozásba való károsulti beleegyezésről, hanem a sportolónak az esetlegesen felmerülő kár kockázatának viseléséről szólt. Nem hagyhatjuk figyelmen kívül a korábbi jogirodalomban fellelhető azon érvelést sem, hogy a károsulti beleegyezést kizárja a felelősségkorlátozás-kizárás szabályában rejlő kógencia. A testi épség megkárosításáért való felelősség a sérült beleegyezése esetén is fennáll – mutat rá Solt Kornél.<sup>33</sup>

A jogos védelmi helyzet a bírói gyakorlatban ritkán jelenik meg, viszont nyilvánvaló, hogy a fokozott veszélyforrás „elszabadítása” magával hozza az arányosság – és így a jogellenesség túllépését; ugyanez igaz a szükséghelyzetben, fokozott veszéllyel járó kárelhárító, de egyben károkozó magatartásra is.

A károkozó magatartásnak jogszabály által megengedett volta a veszélyes üzemi felelősséget ki nem zárhatja, hiszen a veszélyforrás működtetése a megengedett, sőt a legtöbbször engedélyköteles, államilag ellenőrzött, de a bekövetkezett károsodás már nem. Orvosi eszközök esetében a veszélyes üzemi felelősség megállapíthatóságának kizárt volta elsősorban az egészségügyi felelősség mint lényegében speciális felelősségi forma érvényesüléséből következik.

A fentiekből következik, hogy a fokozottan veszélyes tevékenységnek mint károkozó magatartásnak a jogszerű volta a felelősség alól nem mentesít, mivel a jogellenességet kizáró körülmények megjelenése a veszélyes üzem működése körében legalábbis rendkívüli.

<sup>31</sup> Ptk. 6:520. § [Jogellenesség]

<sup>32</sup> BH 1977. 17.

<sup>33</sup> SOLT Kornél: Kógencia és diszpozitivitás a veszélyes üzemi kártérítési felelősség körében, *Jogtudományi Közlöny* 1968/6, 305.

### 2.3. Károsulti közrehatás, kármegosztás

A kártérítési felelősség közös szabályai köréből kiemelést érdemel a kármegosztás kérdése. A károsultat kármegelőzési, kárelhárítási és kárenyhítési kötelezettség terheli. Ha e kötelezettségének felróhatóan nem tesz eleget, kármegosztásra került sor, amely elsősorban a károkozó és a károsult magatartása felróhatóságának összemérésén alapul, ha ez nem állapítható meg, akkor közrehatásuk arányában. A veszélyes üzem kártérítése esetében azonban a jogalkotó az üzembentartó és a károsult magatartásának felróhatóságát összemérhetőnek tartja – és nem lép tovább az okozati összefüggések vizsgálatára –, oly módon, hogy speciális szabály keretében a kármegosztásnál a tevékenység fokozottan veszélyes jellegét (nem pedig a beállt hibát, a károsodásra vezető ok jellegét) az üzembentartó terhére rendeli értékelni. E rendelkezésről még a továbbiakban lesz szó, de e speciális szabályban mutatkozik meg a legtisztábban a veszélyes üzemi felelősség szigorú szintje.

## 3. A veszélyes üzemi felelősség alakzata

### 3.1. Az üzembentartó fogalma az új Polgári Törvénykönyvben

A veszélyes üzem tényállása vizsgálatokor alapvető kérdésként merül fel, miért csak az érdekszempontrú üzembentartó fogalmat építették be a Ptk.-ba. *Bárdos Péter* is hiányolja azt a fogalmat, amit a bírói gyakorlat „a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatása” magyarázataképpen kialakított.<sup>34</sup> Viszont azzal nem értünk egyet, hogy a fogalmi zavarból adódhat olyan bírói értelmezés, amely az üzembentartó szigorú felelőssége mellett a tényleges károkozó pl. felróhatósági alapú felelősségét megállapítaná, hiszen az ellent mondana a veszélyes üzemi felelősségi alakzatban benne rejlő kártelepítési funkciónak.<sup>35</sup> Az érdekszempontrú megközelítés arra vezethet, hogy olyan személy is üzembentartóként fog felelni, aki érdekelt ugyan a veszélyes üzem működésében, de nem az ő vállalkozásában folyik a tevékenység<sup>36</sup> – olvasatunkban tehát, olyan személy is felelne, akinek nem feladata a veszélyforrással szembeni védekezés, intézkedés. Az érdekszempontrú megközelítés eltereli a figyelmet arról, hogy a veszélyforrás rendes működéséért, és azért is, hogy avatatlan kezekbe ne kerüljön, szintén az üzembentartó felel. Az érdekszemlélet alapján így nem állna fenn az üzembentartói minősége annak sem, akinek ellopott autójával kár okoznak.

A jelenlegi bírói gyakorlat egy több szegmensből álló szempontrendszer szerint állapítja meg az üzembentartó személyét, elsősorban a tevékenység folytatóját, aki rendszeresen ilyen tevékenységet végez. Osztjuk *Lábady Tamás* véleményét, miszerint a bírói gyakorlatban kifejeződött üzembentartói fogalmat az új Ptk. rendelkezése nem fogja felülírni,<sup>37</sup> mégis szükséges lehet néhány gondolat felvetése.

<sup>34</sup> A kármegelőzés körébe eső kötelezettség az őrzési kötelezettség, amelynek ebben az esetben az üzembentartó nem tett eleget. Vö. EÖRSI: Kártérítés... 80.

<sup>35</sup> A bírói gyakorlatban megjelent szabály.

<sup>36</sup> Eörsi által alkalmazott üzembentartói fogalom egyik eleme.

<sup>37</sup> LÁBADY Tamás: A deliktuális felelősség fontosabb változásai az új Ptk.-ban, *Jogtudományi Közöny* 2014/, 175.

Több szerző is érzi annak veszélyét (előnyét?), hogy a Ptk. új fogalom-meghatározása olyan tág értelmezésre ad alapot, hogy egyidejűleg több üzembentartó ilyen minőségét is megállapíthatja majd a bíróság. A Ptk. rendelkezése szerint a több üzembentartót közös károkozónak kell tekinteni. *Több személy üzembentartói minősége valóban egyetemleges felelősséget eredményez?* Kérdéses, hogy az üzembentartó érdekszempontú megközelítését és annak következményeként a későbbi károsult üzembentartói minőségét mennyiben fogja továbberosítani a közös üzembentartásra vonatkozó törvényi rendelkezés. A vonaton vagy buszon utazók is üzembentartók? Nem tisztázott, hogy milyen érdekkörrel van szó: az üzembentartói minőséget megalapozó egyes elméletek közül az aktív interesse elv általános elfogadása mutatkozik meg, de ennek törvényi rögzítése félrevezető is lehet.

Több személy üzembentartói minősége más összefüggésben is felmerülhet. Ha visszerthes szerződés (bérlet, haszonbérlet) alapján engedi át az üzemeltetést az üzembentartó, akkor a használóról feltételezzük, hogy megfelelő szakértelemmel bír az üzem működtetéséhez, ezért a felelősség, *üzembentartói minőség rá átszáll.*<sup>38</sup> Eltérő következménnyel járhat az, amikor az üzem működtetését nem tartósan, hanem ideiglenesen és szívésségből engedte át az üzembentartó, esetleg szakértelemmel nem bíró személy részére. *Eörsi* ebben az esetben azon gondolatmenetet járja végig, hogy a prevenció elve szempontjából az egyetemleges felelősség megállapítása is célravezető lenne, márcsak azért is, mert ekkor az átengedő azért felel, mert a fokozott veszélyforrást hozzá nem értő kezébe helyezte. Azonban az üzembentartói minőséget megalapozó, az üzem működését befolyásoló ráhatás lehetősége időben előrehaladva egyre emelkedik a használó, és csökken az átengedő oldalán, amely egyetemleges marasztalásuk ellen ható tényező.<sup>39</sup> Ennek fényében, az érdekszempontú megközelítést a háttérben hagyva, az *üzem működésébe való beavatkozás lehetősége sem vezethet olyan következtetéshez, hogy a működtetés minden esetben üzembentartói minőséget eredményezne. Önmagában a veszélyforrásra való ráhatás lehetősége, annak részbeni irányítása nem keletkeztethet üzembentartói minőséget, ha az ahhoz szükséges szakértelemmel, az üzem működésének negatív hatásaival szembeni védekezésre, előzetes intézkedések megtételére e személy nem képes.*

Több személy üzembentartói minősége és a közös károkozás következményei alapvetően elhatárolandók a kármegosztás kérdésétől. A fentebb feltett kérdésre visszatérve, pusztán az érdekszemplélet kiemelése, az így megteremtett üzembentartói minőség zátonyra fut, ha ez a személy károsodik.

Az üzembentartói minőség és a károsult beleegyezésével szoros összefüggésben áll, ugyanis annak a kérdésnek is a megvizsgálása, hogy vajon e felelősségi alakzat alapján ki az, aki károsult minőségben megjelenhet. Nyilvánvaló, hogy az önokozta

<sup>38</sup> EÖRSI Gyula: A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alapkérdéseiről. *Állam és Jogtudományi Intézet értesítője* III. köt. 4. szám, 1960, Klnym, 394. Az autókölcsönzésre vonatkozó bérleti szerződések is egyértelműen a bérlő felelősségét rögzítik.

<sup>39</sup> Uo. 393.

kár kategóriája irreleváns, a veszélyes üzem működéséből magára a veszélyes üzemre, pontosabban az üzembentartóra vagy a tulajdonosára háruló kárért való felelősség nem tartozik e felelősségi alakzat körébe. Helyesebb lenne tehát, ha a Ptk. rendelkezése ezt kifejezné, és az üzembentartó felelősségét a veszélyes üzem működésével összefüggésben *másra háruló* kárra koncentrálná.<sup>40</sup>

Ha ezt a megközelítést választjuk, minden olyan esetben, amikor a károsult maga is belép az üzem működtetésébe aktív magatartásával, pontosabban a veszély megteremtésében jelentős szerepet vállal (pl. sportautó versenyzője, repülőgép pilótája), tehát rá az üzembentartói minőség átszállt, a használatot biztosító irányában őt mint egyben károsultat nem lehet üzembentartóként minősíteni, hanem lényegében kilépve a veszélyes üzemi felelősség tényállásköréből, az általános kártérítési alakzatra vagy – a szerződéses jogviszonyra tekintettel – a kontraktuális felelősség rezsimjére tartozna kártérítési igénye elbírálása. Ellenben, ha a használat átengedése nem szállítja át az üzembentartói minőséget, akkor vele szemben mint károsulttal szemben továbbra is az üzembentartó a veszélyes üzemi felelősség alapján felel.

### 3.2. A felelősség korlátozása vagy kizárása

A szerződésen kívüli károkozásért való felelősségnek a kizárása vagy korlátozása tipikusan kizárólag a károsodás bekövetkezését követően merülhet fel, hiszen nincs közöttük olyan szerződési viszony a károkozást megelőzően, amelyből fakad a kár, vagy ritka esetben állapítható meg, hogy a szerződés teljesítésétől (megszegésétől) függetlenül következik be a károkozás. Mindez következik az új Ptk. azon rendelkezéséből, hogy a deliktuális és a kontraktuális felelősséget, illetve az abból fakadó kártérítési igények érvényesíthetőségét elhatárolta egymástól.<sup>41</sup> A veszélyes üzem esetében viszont a Ptk. a személyi sérülésekért való felelősség korlátozását vagy kizárását tilalmazza, pusztán dologi károk esetében engedi, de ekkor is a kártérítés közös szabályai szerinti korlátok között: a szándékos vagy az életet, testi épséget, egészséget megkárosító magatartásért való felelősség korlátozása, kizárása semmis.

A jogi irodalomban Solt Kornél kritikát fogalmazott meg a régi Ptk. azonos szövegű rendelkezésével<sup>42</sup> szemben, miszerint a dologi károk körében megengedett felelősségkorlátozás-kizárás negatív módon befolyásolja az üzembentartó általános fegyelmét, ezáltal ellentmond a jogalkotó által megteremtett szigorú felelősség mögötti jogpolitikai indoknak, amelynek célja az élet, testi épség, egészség fokozottabb védelme.<sup>43</sup>

### 3.3. Sérelemdíj iránti követelésre alkalmazandó felelősségi szabályok

Veszélyes üzem esetében nagy a személyi sérülés (testi sérülés, tartós egészségromlás) kockázata. A személyhez fűződő jogok megsértésének következménye

<sup>40</sup> Nem tűnik elegendőnek a kártérítési felelősség általános szabályába foglalt kitétel: Aki *másnak* jogellenesen kárt okoz... (Ptk. 6:519. §)

<sup>41</sup> Ptk. 6:145. §

<sup>42</sup> Régi Ptk. 345. § (3) bek.

<sup>43</sup> SOLT: i. m. 307.

immár nem a kártérítés, azok kompenzálására a sérelemdíj szolgál. A személyiségi jog megsértésével sui generis kötelmi viszony keletkezik a Ptk. 6:2. § (1) bek. alapján, nem pedig kárkötelelem. A sérelemdíj fizetésére kötelezés feltételeire azonban (különösen a kötelezett személy meghatározására és a kimentés módjára) a kártérítési felelősség szabályait kell (megfelelően) alkalmazni. Alapvető problémát jelent, ha az üzembentartó szerződésszegéssel összefüggésben okoz nem vagyoni sérelmet (testi sérülést, egészségromlást), hiszen a Ptk. új rendelkezései nem teszik egyértelművé, hogy szerződéses kapcsolat esetében a kontraktuális vagy a deliktuális felelősségi szabályok alkalmazandók-e.

Vékás Lajos kiemelte egy korábbi tanulmányában, hogy a magyar bírói gyakorlat a személyfuvarozási szerződésekből fakadó testi sérülések, egészségkárosodás esetén már régóta a kontraktuális felelősség helyett a deliktuális felelősség – a veszélyes üzemi felelősség – alapján ítélte a kártérítési igényeket.<sup>44</sup> Úgy látta akkor, hogy az új Ptk. mellett továbbra is a deliktuális felelősség szabályai fognak ezen a téren érvényesülni, nem pedig a kontraktuális felelősség. Kérdéses viszont, hogy a párhuzamos kártérítési igények érvényesíthetőségének kizárását kimondó (az ún. non-cumul) szabályt a személyi hátrányért járó sérelemdíj követelésére is kiterjedően kell-e értelmezni. Ha igen, és a sérelmet a fentiek alapján a szerződésszegés fogalmi körében állapítjuk meg, akkor abban az esetben megdőlné az a korábbi bírói gyakorlat, hogy az erkölcsi károk esetében a személyfuvarozási szerződésekben deliktuális – sőt a veszélyes üzemi – felelősség szabályai érvényesülhetnek.<sup>45</sup> Nem ritka továbbá, hogy a személyszállítási szerződés részévé váló üzletszabályzatok a kártérítési követelések érvényesítését rövid, egyéves elévülési határidőhöz kötik, így az igényérvényesítési határidő szempontjából sem mindegy, hogy a károsult sérelemdíj iránti követelése milyen jogalaptól ered, továbbá esik-e, eshet-e rövidebb elévülési idő alá.

Ha a jogosult a személyiségi jogai megsértéséből eredően kárt is szenved, a jogellenesen okozott károkért való felelősség szabályai szerint követel kártérítést.<sup>46</sup> Felmerül a kérdés, hogy itt a Ptk. a deliktuális felelősség szabályrendszerére utal-e. Mert ha igen, akkor a szerződéses viszonyban okozott vagyoni kár egy része is a deliktuális felelősség szabályai szerint ítélandó majd meg. Ha az üzembentartó és a

<sup>44</sup> VÉKÁS Lajos: Sérelemdíj – Fájdalomdíj: Gondolatok az új Ptk. reformjavaslatáról a német jog újabb fejleményei tükrében, in: *Liber amicorum Studia Gy. Boyhta dedicata. Ünnepi dolgozatok Boytha György tiszteletére* (szerk.: Király Miklós–Gyertyánfy Péter) ELTE, Budapest, 2004, 338.

<sup>45</sup> A jogalkotó lényegében ezt a problémát már érzékelt az orvosi felelősség körében, ahol az elismerten szerződéses jogviszonyban álló orvos (eü. szolgáltató) szerződésszegésére nem az új Ptk. „szigorú” kontraktuális felelősségi szabályai, hanem a deliktuális, azaz felróhatóságon alapuló felelősségi alakzat került alkalmazásra: „Az egészségügyi szolgáltatásokkal összefüggésben keletkezett kárigényekre, illetve a személyiségi jogsértések esetén követelhető igényekre a Ptk.-nak a szerződésen kívül okozott kárért való felelősségre, valamint a személyiségi jogok megsértésének szankcióira vonatkozó szabályait kell megfelelően alkalmazni.” (Vö. Eütv. 244. § (2) bek.)

<sup>46</sup> Ptk. 2:53. §.

károsult között nem állt fenn korábban szerződéses viszony, vagy ha egyértelműen nem a kötelezett szerződésből fakadó kötelezettsége volt a személyiségi jogsérelem elhárítása, akkor a deliktuális felelősség szabályainak alkalmazása nyílhat meg. Visszatérünk tehát a veszélyes üzemi felelősség tényállásához. Ez esetben különösen fontossá válik a sérelemdíj mértékére vonatkozó azon szempontrendszer, miszerint a bíróság figyelembe veszi a jogsértés súlyát, ismétlődő jellegét, a felróhatóságnak a mértékét és a jogsértésnek a sértettre és a környezetre gyakorolt hatását (és az eset körülményeit). Az alábbiakban tekintsük át ezeket!

### 3.3.1. A felróhatóság vizsgálata

A veszélyes üzemet terhelő fokozott felelősség tehát a sérelemdíj mértékét is emelheti egy nem veszélyes üzemhez képest. A sérelemdíj kompenzációs funkcióján túl mint egyfajta elégtételadás, magánjogi büntetés színezetet nyerhet, ahol különösen fontossá válik a károkozó vétkessége (szándékos vagy gondatlan magatartása). A Ptk. e fogalom helyett a felróhatóság mértékét tekinti irányadónak, így megnyitja a törvény értelmezésének azt a lehetőségét, hogy a veszélyes üzem üzembentartójának fokozott gondossági mércéje kihasson a sérelemdíj mértékére. *Vékás* a német gyakorlatot elemezve viszont rámutatott arra, hogy a sérelemdíjnak ezen funkciója – és ez alapján a vétkesség értékelése – a sérelemdíj mértékében veszélyes üzem esetében nem kaphat szerepet.<sup>47</sup>

Bár a nem vagyoni kártérítés bírói gyakorlata a sérelemdíj megítélésében is változni fog, azonban a sérelemdíj megállapítására irányadó szempontokra más hatással is járhat a veszélyes üzem ún. tárgyi felelőssége. Az Mtj. irányadó rendelkezése alapján ugyanis kizárólag a szándékosan vagy súlyos gondatlanságból okozott nem vagyoni sérelemért járt elégtétel,<sup>48</sup> míg vétkes felelősség esetében erre nem nyílt mód. E gondolatmeneten haladva amellet is érvelhetünk, hogy a sérelemdíj megállapításakor a fokozott felelősség az összeget nem emelni, hanem lehetséges, hogy éppen csökkenteni fogja, hiszen az üzembentartó magatartásának felróhatósága nem lesz vizsgálható.<sup>49</sup>

### 3.3.2. Az eset körülményei

Bár a felelősség áthárítására a törvény nem ad lehetőséget személyi hátrány esetében<sup>50</sup>, azonban kérdéses, hogy a bíróság a károsult által tudatosan és önkéntesen vállalt jelentős kockázatot a sérelemdíj mértéke meghatározásakor mérséklő szempontként értékelni fogja-e?

További kérdés, vajon elválhat-e a szerződéses jogviszony alapján az üzembentartó és a sérelemdíj fizetésére kötelezhető személye. Vajon az üzembentartói mi-

<sup>47</sup> VÉKÁS: Sérelemdíj – Fájdalomdíj... 341.

<sup>48</sup> Mtj. 1114. §.

<sup>49</sup> Nizsalovszky azonban bemutatja az ezzel ellentétes korabeli bírói gyakorlatot, amely veszélyes üzem esetén is megállapított vagyoni elégtételt. Vö. NIZSALOVSKY: i. m. 128–129.

<sup>50</sup> 6:526. § Az életet, testi épséget vagy egészséget megkárosító károkozásért való felelősséget korlátozó vagy kizáró szerződési kikötés semmis.

nőséget meghatározó érdekszemplélet előretörése hogyan hat ki az olyan esetek minősítésére, amikor nem a szerződés teljesítésével, a szerződésszegéssel, hanem azzal összefüggésben, de a szerződéses szolgáltatáson kívüli magatartással okoz sérelmet a szerződő félnek? A szitkozódó, verekedős buszsofőr által okozott személyi hátrányért járó sérelemdíjat a személyszállítást végző vállalkozástól, a különjáratot megrendelő cégtől vagy közvetlenül a jogsértőtől kell-e követelni?

### 3.3.3. Megoldási javaslat a non-cumul szabály feloldására

A fokozottan veszélyes tevékenységből eredő vagyoni károk és nem vagyoni sérelmek kompenzálására hivatott kontraktuális és deliktuális felelősségi rezsím tehát elválasztott egymástól. Így e vonatkozásában két megoldás kínálkozik a károsulti érdeksérelem megfelelő kompenzálására.

Az első a bírói gyakorlatra hárul, hogy minden olyan esetben, amikor a veszélyes üzemi tényállás szerint is fennállna a szerződő fél felelőssége, a kontraktuális felelősség alóli mentesülést hozzáigazítsa a fokozottan veszélyes tevékenységért való felelősség szintjéhez.

A második megoldás magában a francia jogban is fellelhető. A bírói gyakorlat mentén a non-cumul elv alóli kivételként helyet kaphat a Code Civil átdolgozott szövegében az a rendelkezés, amely a károsult igényérvényesítésével szemben támasztott ezen korlátot feloldja, amennyiben személyi sérülésekért követel kompenzációt.<sup>51</sup> Bár való igaz, hogy e kiegészítő szabály gyakorlati jelentősége a javaslat szövegek szerint is csökken, mióta a francia bírói gyakorlat a szerződésszegésért való felelősség körében is elismeri a vétlen (tárgyi) felelősség érvényesülését.<sup>52</sup>

Javaslatunk tehát a következő: a Polgári Törvénykönyv egyértelműen rögzítse, hogy a fokozottan veszélyes tevékenységgel összefüggésben okozott *személyi sérülésekből fakadó sérelemdíj és kártérítési igények* érvényesítésére a Ptk. 6: 145. §-ába foglalt, a párhuzamos igényérvényesítést kizáró szabály ne legyen alkalmazandó.

Ezen túlmenően pedig a bírói gyakorlatra hárul az abban való mérlegelés, hogy a szerződésszegésért való kárfelelősség alóli mentesülés esetét a veszélyes üzemi felelősség szintjéhez igazítsa azokban az esetekben, ahol a szerződő fél egyben

<sup>51</sup> 1341. cikkely második bekezdéseként: Toutefois, lorsque cette inexécution provoque un dommage corporel, le co-contractant peut, pour obtenir réparation de ce dommage, opter en faveur des règles qui lui sont plus favorables. Lsd: Avant-projet de réforme du droit des obligations, a francia igazságügy minisztérium 2005. február 22-i jelentése szerinti szövegtervezetben

[[http://www.justice.gouv.fr/art\\_pix/RAPPORTCATALASEPTEMBRE2005.pdf](http://www.justice.gouv.fr/art_pix/RAPPORTCATALASEPTEMBRE2005.pdf) (letöltés: 2015. 03. 3.)]

<sup>52</sup> Idézi a bírói gyakorlatot Michel CANNARSA: Compensation for Personal Injury in France <http://www.jus.unitn.it/cardozo/review/2002/cannarsa.pdf> 13. (letöltés: 2015. 03. 5.). Az érvelés levezetésére lásd még Van Gerven előadását: <https://prezi.com/li5iao8zuxmv/van-gerven-6-f-28-civ-lre-17-january-1995-hoop-case/> (letöltés: 2015. 03. 5.)



fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, és a kár ezzel összefüggésben keletkezik.

#### 3.4. A károsulti közrehatás speciális szabály szerint értékelendő

A külső és elháríthatatlan ok kategóriáját mint a mentesülés lehetőségét az új Ptk. változatlanul hagyja. Amennyiben e feltételek nem állnak fenn, a károsulti közrehatás kármegosztást eredményezhet, ha a károsultnak a magatartása felróható. A jogalkotó a törvénykönyvbe beépítette a bírói gyakorlat azon állásfoglalását, hogy a kármegosztásnál a veszélyes üzem fokozottan veszélyes jellegét az üzembentartó terhére kell figyelembe venni. (6:537. §), amely a 6:252. § (2) bekezdésében foglalt általános kármegosztási szabályhoz képest szigorúbb elbírálását eredményezi a fokozott veszéllyel járó tevékenységből eredő kárfelelősségnek. Egyik oldalról helyeselhető a jogalkotó gondossága, hogy a veszélyes üzem üzembentartójának felróhatóságát nem jelenteti meg a kármegosztás szabályában, hiszen az üzembentartó akár véttlen károkozásért is felel. A kármegosztás alapjaként sem az okozás aránya, sem a felróhatóság összevetése nem megfelelő.<sup>53</sup> Másik oldalról viszont nem látjuk szükségét, hogy a kármegosztáskor is értékelésre kerüljön a veszélyes üzemi jelleg, hiszen a mentesülés hiánya folytán már egyszer értékelést nyert, és megalapozta eleve az üzembentartó felelősségét.<sup>54</sup> Továbbá, a károsult közrehatásával megindított okfolyamatban, károsodásban nem minden esetben jelentkezik a fokozott veszélyhelyzet (pl. buszmegállóban a lelépő utas lábát törti stb.). Ez esetben miért kellene az üzembentartó terhére értékelni a fokozottan veszélyes jellegét?

További megfontolandó érv lehet, hogy a bírói gyakorlat a tevékenység fokozottan veszélyes jellegét nem a károsult kártérítési igénye vonatkozásában, hanem a veszélyes üzem károsodása esetén *az üzembentartót megillető kártérítési igény viszonylatában értékelte* az üzembentartó terhére!<sup>55</sup>

*Lábady Tamás* is rámutatott, hogy a károsult és a veszélyes üzem egymásnak kölcsönösen okozott károk vonatkozásában is a Ptk. előírja a fokozottan veszélyes jelleg figyelembevételét, azáltal elzárja az ítélkező bírót annak lehetőségétől, hogy a károsult részben önkozta kára vonatkozásában mérlegelés alapján a kárt felezze a

<sup>53</sup> Vö. BH 2015. 36. „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-csökkenés történik. Az adott esetben nem a két fél vétkességét kell összevetni, hanem azt kell megállapítani, hogy a károsult milyen mértékben okozta a kárt.”

<sup>54</sup> Eörsi is azon az állásponton volt, hogy nem egybevetni kell a vétkességüket, hanem a károsult vétkességének szintje alapján kell döntenet. EÖRSI: *Kártérítés*... 112.

<sup>55</sup> Vö. PK 38. rendelkező része: „...*Veszélyes üzem károsodása esetén a veszélyes üzem üzembentartóját kártérítés megállapításánál – a károkozó vagy az üzembentartó netáni felróható közrehatása mellett – az üzem veszélyességét is figyelembe kell venni az üzembentartó terhére, amennyiben ez a veszélyes üzem károsodásában közrehatott.*”

károkozó és a károsult között.<sup>56</sup> A Ptk. ugyanis képtelen kilépni az általános szabályokból következő – felróhatósági alapú – kármegosztási szemléletből.

Érdeemes elgondolkodni a károsult vétőképtelensége következményén. Az új Ptk. szerint, ha vétőképtelen személy elhárítható magatartásával a károkozásban közrehatott, az üzembentartót a vétőképtelen károsulttal szemben teljes felelősség terheli. „Az üzembentartó a vétőképtelen személy gondozójával szemben az (1) bekezdés megfelelő alkalmazásával megtérítési igényt érvényesíthet.” [Ptk. 6:537. § (2) bek.] Mi célt szolgál e megtérítési igény? Ezáltal az üzembentartó nem a nála bekövetkezett kár megtérítését követelheti, hanem a vétőképtelen károsultnak kifizetett kár egy részére nézve állhat fenn megtérítési igénye. *Fuglinszky Ádám* itt utal – az új Ptk. mellett a továbbiakban egyébként nem irányadó – PK 39. számú állásfoglalás indoklására, miszerint az üzembentartó által indított utóperben a saját kárát és a vétőképtelennek megfizetett kártérítési összeget is követelheti.<sup>57</sup> Végeredményben mégiscsak a kár megosztásra kerülhet a veszélyes üzem és a gondozó (vétőképtelen) között. Itt abban látunk problémát, hogy a gondozó a felügyelete ellátása körében kellő részletességgel tudja-e nevelési tanácsokkal ellátni a vétőképtelent, mikor vétőképes személy számára is a veszélyhelyzet néha felismerhetetlen. A károsult közrehatásának elvárhatósága/felróhatósága tehát véleményünk szerint nem jelenthet a fokozott veszélyforrással szembeni fokozott, végletekig menő gondosságot (Eörsi szerint is a károsult részéről tanúsított súlyos gondatlanság alapozhatja eleve csak meg a kármegosztást), amit a vétőképtelen személy gondozójának felelősségére is ki kell terjesztenünk. A károsulti (egyébként felróható) önhibát ezáltal csak korlátok között „tudhatjuk be” a gondozóval szemben támasztott megtérítési igénybe.<sup>58</sup> Ellenkező esetben ugyanolyan tényállás mellett a veszélyes üzem számára előnyösebb kármegosztást érhet el a vétőképtelen személy gondozójával szemben, mint a ténylegesen maga közreható vétőképpel szemben.<sup>59</sup>

Vajon van-e helye a károsulti kizárólagos önhiba olyan értékelésének, amely az üzembentartó mentesülését eredményezné akkor is, ha egyébként e magatartás nem minősülne objektíve elháríthatatlan külső oknak? Amíg a régi magyar jogi szabályozás a károsulti önhibát a felelősség alóli önálló mentesítő okként határozta meg, a válasz egyértelmű volt. Mivel azonban a hatályos szabályozás a mentesülést kizárólag a károsodáshoz vezető oknak a külső és elháríthatatlan minőségéhez köti, ezért a bírói gyakorlat kénytelen a károsulti magatartás felróhatóságának vizsgálá-

<sup>56</sup> LÁBADY Tamás: Az önhiba mint „kisodró” körülmény a kártérítési obligációban, in: *Grosschmid gondolatai és az új magyar Ptk.* (szerk.: Juhász Ágnes), Novotni Kiadó, Miskolc, 2013, 39–40.

<sup>57</sup> FUGLINSZKY Ádám: *Kártérítési jog*, HVG-Orac, Budapest, 2015, 393.

<sup>58</sup> Uo. 42. Jelen esetben azonban nem áll elő a Lábady Tamás által érvként említett, a károsulti érdekek átrétegződéséből fakadó olyan helyzet, amely a károkozóra nézve hátrányt teremt.

<sup>59</sup> Utólag mindenki okosabb elv alapján. A gépjármű üzembentartója helyett fellépő felelősségbiztosító megtérítési igényét látjuk e szakasszal megerősíteni, nem az a jogalkotói szándék húzódik meg tehát mögötte, hogy a károsult felelőtlen gondozójára hárítsuk (vagy legalábbis részben) a károsultnak megfizetett kártérítés egy részét.

tába és értékelésébe bocsátkozni. A károsult kizárólagos önhibája ugyanis csak akkor vezethet teljes mentesülésre, ha a baleset elháríthatatlan lett volna.<sup>60</sup>

### 3.5. A veszélyes üzemek találkozása

A szabály jövőbeli alkalmazásában problémát eredményezhet az a tény, hogy a vadászható állat által okozott károkért való felelősség szabályait a vad védelméről, a vadgazdálkodásról, valamint a vadászatról szóló 1996. évi LV. törvény (továbbiakban: Vtv.) fogalmi rendszere, és annak 75/A. §-a alapján a Ptk. 6:563. §-a<sup>61</sup> tartalmazza immár, formálisan leválasztva ezt, azaz a vadászható állat mező- és erdőgazdálkodás körén kívül okozott kártételeiért való felelősséget a veszélyes állat által okozott és az állattartót terhelő kárfelelősség szabályairól (Ptk. 6:562. §). Bár kifejezetten nem mondja ki a Ptk., hogy a vadászható állat által okozott károkért a vadászatra jogosult a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint felel, azonban *a jogi irodalomban megjelent álláspontok*<sup>62</sup> szerint a továbbiakban is alkalmazható lehet a vadászható állat (mint veszélyes állat) és a gépjármű ütközése esetén *a veszélyes üzemek találkozásának szabályrendszere*. Ennek legfőbb indoka, hogy a veszélyes üzemi felelősséggel azonos módon határozza meg Ptk. a felelősség szigorú szintjét, a kimentési szabályt.

Ezt az álláspontot erősítette meg a Vtv. 75/A. §-ának 2015. május 5-én hatályba lépett módosítása, amely egyrészt pontosítja, mi minősül a vadászatra jogosult ellenőrzési körén kívül eső oknak,<sup>63</sup> másrészt a második bekezdése kifejezetten rögzíti, hogy a vadászható állat és a veszélyes üzem ütközésére a veszélyes üzemek találkozásának szabályait kell alkalmazni.<sup>64</sup>

Mindazonáltal továbbra is szükséges annak az előkérdésnek a tisztázása, hogy a Ptk. 6:562. és 6:563. §-ai hogyan kapcsolódnak egymáshoz. Vajon a vadászható állat kategóriáján belül is ki kell (ki lehet) képezni a veszélyes állat kategóriáját, és így alkalmazhatóvá válnak közvetlenül a veszélyes üzemi felelősség szabályai, továbbá

<sup>60</sup> Vö. BH 2002. 306. (szőlőcefre-eset).

<sup>61</sup> Ptk. 6:563. § [A vadászható állat által okozott kárért való felelősség]

(1) A vadászható állat által okozott kár megtérítéséért az a vadászatra jogosult tartozik felelősséggel, akinek a vadászterületén a károkozás történt. Ha a károkozás nem vadászterületen történt, a kárért az a vadászatra jogosult tartozik felelősséggel, akinek a vadászterületéről a vad kiváltott.

(2) A vadászatra jogosult mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt ellenőrzési körén kívül eső elháríthatatlan ok idézte elő.

(3) A kártérítési követelés három év alatt évül el.

<sup>62</sup> Így Lábady Tamás véleménye is az, hogy a veszélyes üzemi felelősség tényállása alá tartozik a vadászható állat által okozott károkért való felelősség, in: *A Polgári Törvénykönyv magyarázatokkal* (szerk.: Vékás Lajos), Complex, Budapest, 2013, 961.

<sup>63</sup> „A vadászati jog gyakorlásán és a vadgazdálkodási tevékenység folytatásán kívül eső ok.”

<sup>64</sup> Vö. Vtv. 75/A. § (2) bekezdése: A vadászható állat által okozott kárért való (1) bekezdés szerinti felelősség és a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség találkozása esetén a Polgári Törvénykönyvnek a veszélyes üzemek találkozására vonatkozó szabályait kell alkalmazni.

valóban minden vadászható állattal való ütközés a veszélyes üzemek találkozását jelenti.

### Összegzés

A veszélyes üzemi felelősség jelenlegi bírói gyakorlatában általános tendenciaként érzékelhető e felelősség szigorodása. Meglátásunk az, hogy sokszor a gyakorlatilag objektív veszélyes üzemi felelősség – már amennyiben összemérhető – az új Ptk. által teremtett, a kommentáriródalom szerint szigorú – kontraktuális kárfelelősség szintjét meghaladja.

Az adekvát kauzalitás tana és az előreláthatósági klauzula egymás melletti párhuzamos alkalmazhatóságára nézve a szakirodalom véleménye megoszlik. Mindenképpen figyelemmel kell lennünk azonban arra, hogy a veszélyes üzemi felelősség körében teremtett speciális mentesítő körülmény, a külső ok elháríthatatlansága eddig is megkövetelt az üzembentartóra nézve előretekintő gondosságot, és sarkallta a fizikailag lehetséges és gazdaságilag is elvárható megelőző intézkedések megtételére.

Az új Ptk. rendelkezései miatt átgondolásra lehet érdemes az üzembentartói minőség, továbbá a károsulti közrehatás értékelése. Kérdéses ugyanis, amennyiben a potenciális károsult üzembentartóvá válik, az üzem működéséből rá háruló kárért az üzemet átengedő milyen szabályok szerint fog felelni.

A non-cumul szabály korlátlan fenntartása a személyi sérülésekből fakadó sérelemdíj és vagyoni kártérítés iránti igények érvényesítését korlátozhatja. Javasoljuk, hogy a Polgári Törvénykönyv egyértelműen rögzítse, hogy a fokozottan veszélyes tevékenységgel összefüggésben okozott *személyi sérülésekből fakadó sérelemdíj és kártérítési igények* érvényesítésére a Ptk. 6: 145. §-ába foglalt, a párhuzamos igényérvényesítést kizáró szabály *ne legyen alkalmazandó*.

A fokozott veszéllyel járó tevékenységek veszélyes üzemenkénti jogi értékelése a legtöbb esetben a bírói jogfejlesztés eredménye volt és lesz. Azonos súlyú érvek támasztják alá azt a megoldást is, hogy a jogalkotó konkrét rendelkezésekben nevesítse a veszélyes üzemi felelősség egyes formáit. A veszélyforrásnak az általános élettapasztalatok szerinti minősítését azonban zavarossá teheti, ha a jogalkotó – talán egyszerűsítés céljából – a veszélyes üzemi felelősséghez hasonló alakzatot teremt (így a vadászható állat által okozott kárért való felelősség körében), de nem határozza meg pontosan e tényállás viszonyát a veszélyes üzemi felelősséghez.