

AZ ÜZEMBENTARTÓI FELELŐSSÉG VIZSGÁLATA NOVOTNI ZOLTÁN MUNKÁSSÁGA NYOMÁN*

THE EXAMINATION OF THE LIABILITY OF THE OPERATOR BASED ON THE WORKS OF ZOLTÁN NOVOTNI

Botos Mihály Bálint*

Abstract

Zoltán Novotni made one's mark as a scholar in several areas of the private law. The aim of the study is to focus on the changes in the rules of the operator's liability based on his work published in 1976. Moreover, I analyse how his conclusions prevail in the new system of private law. I look for the answer to that question who should be considered as the subject of a hazardous activity, so as an operator and I touch upon the problems related to the common operatorship of spouses. The study examines when an originally hazardous activity loses its feature to be hazardous, since it involves the expiration of the operatorship.

Key words: Zoltan Novotni, hazardous activity, operatorship, liability

Kulcsszavak: Novotni Zoltán, veszélyes üzem, üzembentartói minőség, felelősség

Bevezetés

Novotni Zoltán magánjogi iskolateremtő munkássága tagadhatatlan. A civilisztikai tudományok területén maradandót alkotva számos kérdéskörrel foglalkozott, köztük az üzembentartói felelősség problémájával is. Dolgozatom célja, hogy Novotni professzor 1976-os Biztosítási Szemlében megjelent tanulmánya alapján megvizsgáljam az üzembentartói felelősség változását. A veszélyes üzemi felelősség a modern technikai berendezések miatt bevezetett objektív, tárgyi felelősségi alakzat, amely felróhatóságtól független. A veszélyes üzemeket a történeti fejlődés során a magyar jogalkotó nem kívánta taxatív felsorolni, hiszen akkor a szabályozás nem nyújtott volna adekvát védelmet a modern technikai vívmányokkal szemben. A hazai jogrendszerben az 1874. évi XVIII. tc.-kel (*A vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről*) vezették be az objektív felelősséget a tételes jogba, amely az addig uralkodó vétkességi rendszert alapjaiban változtatta meg. A kialakult veszélyes üzemi felelősség-típusokat a bírói joggyakorlat munkálta ki, felhasználva az 1874. évi XVIII. tc. rendelkezéseit. A legtipikusabb veszélyes üzem a gépjármű volt, amelynek szabályozására

* Jelen tanulmány a Novotni Zoltán-díj 2019 publikációs pályázat díjnyertes műve.

* Botos Mihály Bálint, negyedéves joghallgató, Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, email: botosmisi26@gmail.com. Konzulens: Prof. Dr. Görög Márta, egyetemi tanár, Civilisztikai Tudományok Intézete, SZTE-ÁJTK

Kolosváry Bálint már 1907-ben felhívta a figyelmet. Kolosváry azon az állásponton volt, hogy kizárólag a bíróságok tudják az analógia eszközével a tárgyi felelősség körébe vonni a gépjárműveket, mivel „a veszélythozhatóság ezen magasabb fokára tekintettel az analógia alapjául vett törvényszakasz (1874. XVIII. 1. §.) kiterjesztő magyarázattal alkalmazandó.”¹ Ezen jogalkalmazási eszközzel a tárgyi felelősség széleskörű elismerést nyert. Számos jogtudós, köztük Marton Géza is azon az állásponton volt, hogy az első kodifikált magyar Polgári Törvénykönyvben (1959. évi IV. tv., továbbiakban: régi Ptk.) egységes objektív felelősségi rendszert kell bevezetni.² Ez nem valósult meg, azonban a vétkességet felváltotta a felróhatóság, amely már egy objektivizált mérce volt, és a jogalkotó mind a *kontraktuális*, mind a *deliktualis* felelősségi alakzatoknál olyan szigorú kimentési lehetőséget biztosított, amely a felelősségi rendszerünket már-már objektívvá tette és ezen a jelenleg hatályos Polgári Törvénykönyv, a 2013. évi V. tv. (továbbiakban: Ptk.) sem változtatott.

A veszélyes üzemek kialakulása szükségszerűen maga után vonta a felelősségbiztosítás kialakulását. Novotni Zoltán is foglalkozott ezzel a kérdéssel, hiszen „a felelősségbiztosítási jogviszonyok elterjedése, és elsősorban a teljeskörű, kötelező gépjárműfelelősség-biztosítás olyan helyzetet teremtett, hogy a biztosító a kártérítési jogviszonyok jelentős részében a károkozó jogi helyzetébe kerül, a károkozó kötelezettségek és esetleges jogosultságok alanyává lett.”³ Pályamunkámban azt vizsgálom, hogy Novotni megállapításai mennyiben érvényesülnek a jelenleg hatályos jogrendszerünkben. Az egyik legfontosabb kérdéskör annak meghatározása (és későbbi változásának a vizsgálata), hogy ki tekinthető üzembentartónak, mivel ez a kártérítési jog egyik alapvető kérdése.⁴ Ezzel összefügg, hogy az üzembentartói minőség megszűnik a veszélyes üzemi jelleg megszűnésével, így az is vizsgálendő, hogy a gépjármű mikor veszti el fokozott veszéllyel járó voltát. Az alábbiakban ezekre keresem a válaszokat, vizsgálva a régi Ptk. alapján kialakult joggyakorlatot, valamint a Ptk. által bevezetett új rendelkezéseket.

1. A veszélyes üzemi jelleg, valamint e minőség megszűnése

A veszélyes üzem fogalmát sem a régi Ptk., sem a Ptk. nem határozza meg, hanem egy generálklauzulával szabályozzák a fokozott veszéllyel járó tevékenységet. Azért kívánok röviden kitérni a veszélyes üzem mibenlétére, mivel az üzembentartói kör meghatározásánál nem csupán a gépjármű által okozott jogeseteket vizsgálom.⁵ A generálklauzula értelmében „aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. Mentessül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.”⁶ A jogalkotó nem változtatott a korábbi szabályozáson, annak szövege teljes mértékben megegyezik a jelenleg hatályos normatartalommal. A jogalkalmazási gyakorlatra hárult az a feladat, hogy meghatározza és kibővítsé a veszélyes üzemek körét, ugyanis a technika dinamikus fejlődése miatt a fokozott veszéllyel járó tevékenységek köre bővül, így mindig a konkrét ügyben kell vizsgálnia a bíróságnak azt, hogy a vizsgált tevékenység fokozott veszéllyel jár-e.⁷ A gyakorlatban kialakult álláspontok szerint veszélyes üzemnek minősül az a tevékenység, amelynél kis rendellenesség

¹ KOLOSVÁRY Bálint: *Automobilkárak*. In: Erdélyrészi Jogi Közlöny 1908/38. 406.

² MARTON Géza: *A polgári jogi felelősség*. TRIORG. Budapest, 1992. 273-276.

³ NOVOTNI Zoltán: *A gépjármű üzembentartói felelősség néhány problémája*. In: Biztosítási Szemle 1976. 240.

⁴ NOVOTNI i.m. 240.

⁵ Az üzembentartói minőség meghatározásánál a veszélyes üzem fajtája nem releváns, így analógia segítségével a különböző fokozott veszéllyel járó tevékenységek üzembentartói körének meghatározása egységes.

⁶ Ptk. 6:535. § (1) bek.

⁷ BH2002. 306.

súlyos kárhoz vezethet (életveszély, maradandó egészségromlás, fogyatékoság, kirívóan nagy vagyoni hátrány), valamint akkor, ha folytatójának csekély mértékű vétkessége súlyos kárral járhat, továbbá, ha „egyszerre nagyobb számú személy életét, testi épségét, egészségét vagy vagyonát fenyegető kárveszélyt idéz elő.”⁸ Ezek a jellemzők alternatív feltételek, tehát elég egynek teljesülnie ahhoz, hogy a bíróság a tárgyi felelősség szabályait alkalmazza az adott tényállásra. Mindemellett véleményem szerint megfontolandó lenne törvényi szinten rögzíteni a tipikus veszélyes üzemeket, ezzel is segítve a bíróságok munkáját. Természetesen a *taxatív* felsorolás nem tudna lépést tartani a technikai fejlődéssel, mivel folyamatosan módosítani kellene az adott jogszabályt, azonban a példálózó felsorolás megfelelő lenne, mint ahogy azt korábban az 1928-as Magyar Magánjogi Törvényjavaslat is tette.⁹

Novotni Zoltán a veszélyes üzemi jelleg elvesztését a felelősségbiztosítási fedezet határvonalának tekintette.¹⁰ Az akkor hatályban lévő 42/1970. (X. 27.) Korm. rendelet rendelkezett a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról. A rendelet 2. §-a értelmében a felelősségbiztosítás azokra a károkra terjedt ki, „amelyekért a gépjármű üzembentartója e minőségben a magyar jog szerint felelősséggel tartozik.” A jelenleg hatályos kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. tv. (a továbbiakban: Gfbt.) 4. § (1) tartalmilag megegyezik a korábbi rendelettel, mivel a normaszöveg szerint a biztosító azokat a károkat téríti meg, amelyeket a gépjármű üzemeltetésével okoztak. A gyakorlatban sokszor egy fogalomként kezelték a gépjármű üzemeltetését és a fokozott veszéllyel járó tevékenységet, mivel a veszélyes üzemi felelősség alanya az üzembentartó, amelyet a kormányrendelet is rögzített. *Novotni* álláspontja az volt, hogy „az üzembentartói minőség [...] szélesebb körű, mint a fokozott veszéllyel járó felelősség, mert magában foglalja mindazokat a károkozásokat is, amelyeket a gépjármű üzemeltetésével kapcsolatban, tehát a ki- és beszállás [...] során okoznak”,¹¹ ezért foglalkozott azzal, hogy mikor szűnik meg a gépjármű veszélyes üzemi jellege. A gépjármű veszélyes jellegét a motor működése okozza, de a gépi erő jelenléte nem kizárólagos feltétel, hiszen elemi erő nélküli mozgás is lehet károkozó tényező. *Novotni* példájával élve ilyen „a lejtőn lecsúszó vagy visszacsúszó jármű.”¹² Mivel a gyakorlatban összemosódott a rendeletben foglalt, valamint a törvény által meghatározott veszélyes üzemi fogalom, ezért sokszor arra hivatkozott a biztosító, hogy azért nem téríti meg a kárt, mivel az adott gépjármű a károkozás pillanatában elvesztette a fokozott veszéllyel járó jellegét, így nem az üzemeltetésével összefüggő károkozás történt. *Novotni* szerint akkor szűnik meg a veszélyes jelleg, ha a gépjármű mozgása, valamint a motorjának működése tartósan megszűnt.¹³ Különbséget kell tenni aszerint, hogy az adott gépjármű az üzembentartó akaratából van álló helyzetben, vagy az akarattól független okból, azaz valamilyen üzemhiba folytán veszti el a mozgási képességét.

Veszélyes üzemnek minősül a gépjármű akkor, ha az elemi erejű működése forgalmi okból vagy motorhiba következtében átmenetileg megszűnik.¹⁴ Ezt támasztja alá az alábbi jogeset is: Az alperes vasútállomás menetrend szerint közlekedő személyvonata a sorompó nélküli vasúti átjárónál elütötte a felperes erőgéphez kötött ekéjét, mivel a sínek között elakadt, és a traktorvezető a vonat odaérkezte előtt nem tudta kiszabadítani. Az elsőfokú bíróság a keresetet

⁸ Fővárosi Ítéltábla Pf.22.067/2010/7.

⁹ Mtj. 1741. § Ekként felelnek különösen a vasúti, sikló-, géperező hajózási, vízvezetéki, gázt és villamosságot szolgáltató, építő- és bányavállalatok, továbbá mindazok, akik gépkocsit, felvonógépet, repülőgépet vagy léghajót járatnak.

¹⁰ NOVOTNI i.m. 240.

¹¹ Uo. 243.

¹² Uo. 241.

¹³ Uo. 241.

¹⁴ Uo. 241.

elutasította, tekintve hogy a kártérítési igény két veszélyes üzem találkozásából eredő károkozásnak minősül, ezért az általános szabályok az irányadók. Ezen szabályok alkalmazásával a felperes megszegte a KRESZ szabályait, mikor 4 tonnánál nehezebb erőgéppel hajtott rá a vasúti sínre. A Legfelsőbb Bíróság egyetértett azzal, hogy a baleset két veszélyes üzem találkozásából következett be. Kimondta, hogy „az erőgép és az eke egy munka-gépként működik [...] és az okozott kárt nem lehet a működés veszélyességétől elszakítottan értékelni.”¹⁵ A kérdés az volt, hogy a traktor állóhelyzete mellett is a veszélyes üzem része volt-e az eke. A bíróság megállapította, hogy a veszélyhelyzet azért jött létre, mert az eke elakadt, azonban ez üzemhibának tekintendő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenységből származott.

Ez a gyakorlat nem változott, így egy másik esetben, amikor az alperes elütötte a felperest, aki az alperes forgalmi sávjában állt (a motor meghibásodását kereste), a bíróság a balesetet szintén két veszélyes üzem találkozásaként értékelte. Az elsőfokú bíróság elutasította a felperes keresetét, mivel az alperes a baleset bekövetkeztében vétlen volt. Kimondta, hogy „a gépjármű veszélyes jellege ugyanis nem szűnik meg annak folytán, hogy a forgalomban résztvevő járművet valamilyen közbejövő okból - de a továbbhaladás szándékával - rövidebb időre megállítják. Ha a gépjármű meghibásodik és ezért leáll, [...] nem szűnik meg a veszélyes üzemi jellege.”¹⁶ Megállapítható, hogy a fokozott veszéllyel járó jelleg nem szűnik meg, ha a járművezető akaratától független, közbejött okból kerül a gépjármű álló helyzetbe, a joggyakorlat ebben a kérdésben egységesnek mondható.¹⁷

A másik releváns eset az, amikor a gépjármű a járművezető akaratából kerül álló helyzetbe. Novotni álláspontja szerint „a fokozott veszéllyel járó tevékenység szüneteléséről tehát csak akkor beszélhetünk, ha a gépjármű mozgását és a motor működését tartósan megszüntetik (parkolás).”¹⁸ Ezzel egyező állásponton volt Zoltán Ödön, aki szerint veszélyes üzemnek minősül akkor a gépjármű, ha annak vezetője közbejött ok miatt, de a továbbhaladás szándékával rövid ideig megállítja, valamint a motor működését átmenetileg szünetelteti.¹⁹ Ezzel a gépkocsi elveszti a veszélyes üzemi voltát, amelynek következtében az üzembentartói minőség is megszűnik. Nem alkalmazta a bíróság a veszélyes üzemek találkozásából eredő kárért való felelősségi szabályokat akkor, amikor a felperes a személygépkocsijával tilosban parkolt azért, hogy a közeli műhelybe bemenjen. Önmagában az a tény, hogy tilosban parkol, nem teszi veszélyessé a járművet.²⁰ Ez alatt az idő alatt az alperes által üzemben tartott autóbusz az úttesten megcsúszott, amelynek következtében a felperes gépkocsijának ütközött, amely súlyosan megrongálódott. A Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy helyesen alkalmazták a bíróságok a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség szabályait, hiszen a gépjármű veszélyes üzemi jellege megszűnt, így az általános szabályokat nem lehet alkalmazni.²¹ Ebben az esetben nem is vizsgálták, hogy a felperes a továbbhaladás szándékával hagyta-e ott a gépkocsit, holott egyértelműen jelezte a jelzőtábla a várakozás tilalmát, így feltehetőleg nem akarta hosszú ideig otthagyni a gépjárművét.

Az álló jármű problematikája merült fel az alábbi esetben is: A II. r. alperes pótkocsi tehergépkocsit biztosított egy családi ház építéséhez. A felperes segédkezett a téglá és cserép

¹⁵ BH1962. 4. 3177.

¹⁶ Fővárosi Ítéletábrla Pf.20.415/2008/3.

¹⁷ Lásd még ehhez pl. a Fővárosi Törvényszék P.22270/2012/34.

¹⁸ NOVOTNI i.m. 241.

¹⁹ ZOLTÁN ÖDÖN: *Felelősség szerződésen kívül okozott károkért*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1961. 47.

²⁰ EÖRSI Gyula: *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. Budapest, 1966. 284.

²¹ BH1964. 4. 3944.

fel-, illetve lerakodásánál, azonban a pótkocsi eldőlt és ráesett a felperes lábára, aki ennek következtében lábtörést szenvedett. Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a baleset a fokozott veszéllyel járó tevékenység körében következett be. A másodfokú bíróság azonban kimondta, hogy a gépkocsi motorja működésben volt, de maga a jármű állóhelyzetben, és a baleset a pótkocsiból történt rakodással összefüggésben következett be. Utalt a 42/1970. (X. 27.) Korm. sz. rendeletre, amely kimondta, hogy a biztosító nem téríti meg azt a kárt, amelyet álló gépjármű, illetve arról való rakodás okozott, azonban az alperes mulasztását megállapította, mivel nem megfelelően választotta meg a rakodás helyét. Ezzel kvázi azt mondta ki, hogy a veszélyes üzemi jelleg megszűnt. A Legfelsőbb Bíróság végül a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősségi szabályokat alkalmazta, mivel „a veszélyes üzem működésének körét nem lehet pillanatnyi helyzet szerint megítélni, hanem a veszélyes tevékenység folytatását folyamatában egységesen kell értékelni. [...] A motoros gépkocsi és pótkocsi pillanatnyilag álló helyzetben volt ugyan, a motor folyamatos járatása azonban éppen azt célozta, hogy az összekapcsolás megoldható legyen.”²² Az egységes értékelés követelménye tulajdonképpen megegyezik azzal, hogy a továbbhaladás szándékával állították-e le az adott gépjárművet, amit a bíróságoknak ilyen helyzetben mindig vizsgálniuk kell, amely azonban elmaradt a fentebb bemutatott, tilosban parkoló gépjármű esetében.

A továbbhaladási szándék feltárása kiemelt jelentőségű, azonban igen nehéz a megállapítása. Jól szemléletes ezt az alábbi jogeset: Az alperesi biztosító arra hivatkozott, hogy a gépjármű üzemén kívül volt, mikor a felperes az úton haladva kikerülte az út szélén álló tehergépkocsit (aminek a kézifékje nem volt behúzva), azonban a kikerülés közben a tehergépkocsi mögül kilépő személy miatt a kormányt elrántotta, amelynek következtében az út szélén álló gépjárműbe ütközött, és súlyos sérüléseket szenvedett. A fő kérdés annak eldöntése volt, hogy az út szélén álló gépkocsinak megszűnt-e a veszélyes üzemi jellege. E gépjármű vezetője egy róka elejtése végett parkolt le az út szélére. A bíróság kimondta, hogy „a kézifék behúzása nem jelzi határozottan a hosszabb időre szóló várakozás tényét. Sík terepen ugyanis nem szükséges az álló autót kézifékkal is rögzíteni. [...] Házastársa vallomásaiban ugyanakként fogalmazott, hogy a megállás során nem terveztek hosszas ott-tartózkodást, ezért sem szállt ki az autóból, azonban [...] azzal együtt, hogy a vezető elhagyta a kocsit, a bíróság semmiképp sem pillanatnyi megállásnak fogta fel.”²³ Nem foglalt állást azonban arra nézve, hogy megszűnt volna-e a gépjármű veszélyes üzemi jellege, holott egy róka elejtése előre nem látható időt vesz igénybe, így indokolt lett volna megszűntnek tekinteni a gépkocsi fokozott veszéllyel járó jellegét. A bíróság a keresetet jogalapja körében elutasította.

A kézifék behúzása igen releváns tényezője az üzemi jelleg megszűnésének. Az előbbi esethez nagyon hasonló tényállásnál a Kúria leszögezte, hogy bár a tehergépkocsi vezetője leállította a járművet, azonban a kézifék behúzása elmaradt, ezért a jármű nem került üzemén kívüli állapotba, mivel a motor leállításán kívül a kézifék behúzása is szükséges.²⁴ Korábban önmagában ennek a mozzanatnak az elmulasztása nem befolyásolta a veszélyes üzemi jellegét. A történeti tényállás szerint a II. r. alperes a személygépkocsijával leparkolt, azonban a kéziféket nem húzta be. Napközben az autót gyerekek lökdösni kezdték, amelynek következtében megindult és a mellette parkoló, a felperes tulajdonában álló gépjárműnek ütközött. Az I. r. alperes, mint felelősségbiztosító, arra hivatkozott, hogy a gépkocsi üzemén kívül volt. Az elsőfokú bíróság elutasította az I. r. alperessel szemben a keresetet, helyt adva az alperesi védekezésnek, a II. r. alperes felelősségét pedig az általános *deliktualis* felelősségi szabályok szerint állapította meg, mivel megszegte a KRESZ parkoló járművek rögzítésére

²² BH1977. 11. 491.

²³ Fővárosi Törvényszék P.26213/2008/43.

²⁴ Kúria Pfv.22008/2012/4.

vonatkozó szabályait. A másodfokú bíróság helybenhagyta az elsőfokú bíróság döntését, a Legfelsőbb Bíróság is kizárólag az általános *deliktualis* felelősségi szabályok szerint vizsgálódott.²⁵ Jól látszik az a gyakorlat, hogy a fokozott veszéllyel járó felelősséget és a felelősségbiztosítási szabályokban foglalt üzemeltetéssel összefüggő károkat egy fogalomként kezelték, holott Novotni álláspontja szerint is az üzemeltetés szélesebb fogalom, mint a veszélyes üzemi felelősség, mivel ez a definíció „*annak a tevékenységnek a meghatározása, melyet az üzembentartó a jármű géperejű, illetve ezen kívüli közlekedésével, illetve működésével, a jármű üzemkézségének fenntartásával, tárolásával, a ki- és beszállással és a ki- és berakodással kapcsolatban folytat.*”²⁶ Véleményem szerint a veszélyes üzemi jelleg megállapítása is megállta volna a helyét, mivel az alternatív feltételek közül teljesült az a kritérium, hogy az üzembentartó csekély mértékű vétkessége (nem húzta be rögzítés végett a kéziféket) súlyos következményekkel jár, ugyanis egy ilyen súlyú mozgó gépjármű már önmagában véve veszéllyel járhat mások életére, testi épségére, vagyontárára nézve.

A kiemelt jelentőségű „lejtőn legurulás” jogeset után kezdett a jogalkalmazási gyakorlat egységesnek mutatkozni.²⁷ Az alábbi jogeset tényállása szerint az alperes a tehergépkocsijával leparkolt a felperes telephelyével szemben a lejtős úton. A motort leállította, de a kéziféket nem húzta be, ennek következtében a szerelvény legurult a lejtőn és a felperes telephelyén súlyos károkat okozott. Az első- és másodfokú bíróság is kimondta, hogy nem szűnt meg a veszélyes üzemi jellege a tehergépkocsinak. A Legfelsőbb Bíróság álláspontja szerint „*a gépjármű üzemeltetése és egyúttal a tevékenység fokozottan veszélyes jellege akkor szűnik meg, amikor a gépjárművet szabályszerűen leállítják, azaz elvégzik mindazt a szükséges tevékenységet, amely a teljes útemen kívüli állapot létrehozásához elengedhetetlen. Ennek része a kézifék behúzása is [...]. Az emberi hatás átmeneti megszűnése a gépjármű veszélyes üzemi jellegét nem szünteti meg, ha annak a rövid időre történt megállítása a közúton, a továbbhaladás szándékával történt, amely a teljes útemen kívüli állapot létrehozásához elengedhetetlen.*”²⁸ Ebből következik, hogy akkor szűnik meg az üzembentartói minőség, ha az emberi hatás a gépjárműre megszűnik és az illetőnek nincs továbbhaladási szándéka (konjunktív feltételek).

Azonban jól látszik az indokolásból, hogy itt is egy fogalomként kezelték a gépjármű üzemeltetését és a fokozottan veszélyes jelleg fogalmát. Ez a jogalkalmazási gyakorlatban visszatérő probléma.²⁹ A jelenleg hatályos *Gfbt.* sem határozza meg, hogy mit ért a gépjármű üzemeltetésével összefüggő károk alatt. A törvény preambuluma teleologikus módszerrel értelmezve azonban megállapítható, hogy a jogalkotó szándéka nem az volt, hogy leszűkítse a veszélyes üzemi felelősségre a biztosítók által megtérítendő károkat, hanem éppen ellenkezőleg, a törvény adekvát védelmet nyújtson a társadalom tagjainak.³⁰ Novotni Zoltán az elsők közt fogalmazta meg e két fogalom közti különbséget, amely széleskörű elfogadást nyert a jogirodalomban és útmutatóként szolgálhat a jogalkalmazásban is.

²⁵ BH1999. 12. 552.

²⁶ NOVOTNI i.m. 243. Ezt az álláspontot tartja elfogadhatónak Bata Tímea, valamint Fuglinszky Ádám is. Lásd BATA Tímea: *A gépjármű veszélyes üzemi jellegének megszűnésével összefüggésben keletkezett károk megítélése a bírói gyakorlatban.* In: Iustum Aequum Salutare 2011/4. 191., valamint FUGLINSZKY Ádám: *Kártérítési jog.* HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Budapest, 2015. 370.

²⁷ Lásd pl.: EBH2007. 1692., valamint Fővárosi Ítéletábra Pf. 20.415/2008/3.

²⁸ BH2005. 2. 54.

²⁹ Lásd pl.: A Pénzügyi Békéltető Testület A-PBT-A-61/2013 ajánlását.

³⁰ *Gfbt.* preambuluma: Az Országgyűlés a károsultak fokozott védelme, a gépjárművel okozott károk következtében a biztosítottakkal szemben támasztott megalapozott kártérítési igények megfelelő mértékű kielégítése, [...] a fogyasztói érdekek védelme, a biztosítás és a biztosítók iránti bizalom növelése, a piac biztonságos működése érdekében, [...] a következő törvényt alkotja.

2. A veszélyes üzemi felelősség alanya: az üzembentartó

A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alanya az üzembentartó, neki kell tehát megtérítenie az ilyen tevékenységből származó károkat. A legtöbb esetben az üzembentartói minőség egybeesik a veszélyes üzem tulajdonosával, de sok esetben el is válhat tőle. A régi Ptk. magát a fogalmat nem határozta meg, így a jogalkalmazási gyakorlat töltötte meg a jogszabálysöveget tartalommal. A törvény úgy szólt, hogy „aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat”, tehát elsősorban a kivételes felelősség azt terhelte, aki gyakorolta az adott tevékenységet.³¹ *Novotni Zoltán* két elméleti megoldást vázolt fel az üzembentartói lét meghatározására: Egyrészt azt lehet üzembentartónak tekinteni, aki a károkozás pillanatában ténylegesen folytatta a tevékenységet, valamint azt, akinek érdekében ez a tevékenység folyik.³² A jogalkalmazási gyakorlatban, mint látni fogjuk, hol az egyik fogalmat alkalmazták, hol a másikat, esetleg mind a kettőt. Az érdek, mint fogalom, túl tág annak megállapításához, hogy ki tekinthető üzembentartónak, mivel előfordulhat olyan eset, amikor kizárólag csak az érdek áll fenn. Az elméleti jogesetben egy nagyvállalat (amely veszélyes üzemnek minősül) versenytársánál káresemény következett be, így kiesett a piacról. Ez a káresemény a nagyvállalatnak érdekében állt, hiszen így nagyobb profitot tudott realizálni, azonban a kárfelelősség mégsem állhatott be csupán az érdekelméletre támaszkodva. Éppen ezért *Novotni* álláspontjával lehet egyetérteni, mikor kimondta, hogy a megfelelő megoldás az lenne, ha az üzembentartók körét jelentősen mértékben bővítenénk azzal, hogy „üzembentartónak kell mindazokat tekinteni, akinek jogi érdeke fűződik a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatásához.”³³ Így az érdek, mint tág fogalom leszűkülne, azonban az üzembentartói kör kibővülne, hiszen nem kizárólag a veszélyes üzemi tevékenység folytatóját terhelné fokozott felelősség. Ugyan a jogi érdek fogalmát sem a régi Ptk., sem a Ptk. nem határozza meg, azonban azt a jogalkalmazási gyakorlat úgy töltötte meg tartalommal, hogy „jogi érdek fennállta akkor állapítható meg, ha az ügyben hozott döntés a kezdeményező fél élet- és jogviszonyaira kihat, jogokat vagy kötelezettségeket keletkeztethet számára, vagy valamely kötelezettség alól szabadul, illetőleg jogvédelmet nyerhet.”³⁴ Ezzel a megoldással számos kialakult jogalkalmazási problémát meg lehetne oldani.

Novotni Zoltán szerint nem üzembentartó az, aki üzemanyaggal együtt gépjárművet bérel.³⁵ A kialakult bírói joggyakorlat szerint a tartós bérleti jogviszonynál a bérlőt kell üzembentartónak tekinteni, tehát rövid ideig való bérlet esetén (akár ingyenes, akár visszatérően) az üzembentartói minőség nem száll át a bérbeadóról a bérlőre.³⁶ Ezt az elvet használva, de eltérő indokolással utasította el a felperes keresetét a Legfelsőbb Bíróság, mivel nem tekintette az alperest a bérelt jármű üzembentartójának. A tényállás szerint a felperes kölcsönbérleti szerződést kötött az alperesi vállalattal, melynek értelmében az alperes ellenszolgáltatás fejében útfenntartó gépeket kapott bérbe, azonban a munkavégzés közben a jármű felrobbant. A Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy a bérbeadó „vállalat volt köteles gondoskodni azoknak a rendszabályoknak betartásáról, amely rendszabályok betartása szükséges a gép működtetése közben, [...] következésképpen a veszélyes üzem működéséből eredő károkért a fenti okokból üzemben tartónak nem tekinthető alperes a Ptk. 345. § (1)

³¹ régi Ptk. 345. § (1) bek.

³² NOVOTNI i.m. 241.

³³ NOVOTNI i.m. 242.

³⁴ EH2011. 2327.

³⁵ NOVOTNI i.m. 241.

³⁶ FUGLINSZKY i.m. 386. Ez a jogalkalmazási gyakorlat a XX. század első felére nyúlik vissza. Lásd SZLADITS Károly: *A magyar magánjog vázlata*. II. rész. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1933. 299.

*bekezdése alapján felelőssé nem tehető.*³⁷ Tulajdonképpen a Legfelsőbb Bíróság a üzembentartói minőséget a tulajdonost megillető jogosultságok és terhelő kötelezettségek alapján állapította meg.

Egy másik esetben az I. r. alperes tereprendezési munkálatokat végzett az ott folyó útépitéssel kapcsolatban. A tényállás szerint II. r. alperesi vállalat átengedte az erőgép használatát az I. r. alperesnek, ami azonban a munkálatok során kitörte a felperes vállalat egyik vezetéktartó vasbeton oszlopát. Az elsőfokú bíróság kizárólag a II. r. alperest tekintette üzembentartónak, azonban a másodfokú bíróság vele szemben a keresetet elutasította és az I. r. alperest kötelezte kártérítés megfizetésére, mivel az tekinthető üzembentartónak, akinek érdekében a veszélyes üzem tartósan működik.³⁸ Mivel a másodfokú bíróság szerint tartós használatra engedte át I. r. alperesnek a járművet, ezért az üzembentartói minőségét II. r. alperes elvesztette. Jól látható, hogy míg az elsőfokú bíróság a tulajdonjogi viszonyok alapján bírálta el az esetet, addig a másodfokú bíróság az érdekelméletet alkalmazta.³⁹ A Legfelsőbb Bíróság nem találta bizonyítottanak a tényállást, hiszen nem volt tisztázva, hogy valóban tartós használatra engedte-e át a II. r. alperes az I. r. alperesnek a járművet. Utalt a régi Ptk. miniszteri indoklására, miszerint *„a fokozott veszélyforrás által okozott kárért a tevékenység folytatója a felelős, vagyis az, aki a veszélyforrás tulajdonosa, illetőleg akinek érdekében a veszélyforrás működik, és ez magában foglalja azt, hogy például a jármű tartós kölcsönadása, bérbeadása esetén az üzembentartó nem a tulajdonos, hanem a haszonkölcsön-vevő, bérlő stb. is lehet.”*⁴⁰

Szintén az üzembentartó kérdésköre merült fel az alábbi esetben: Az alperesek között létrejött szerződés alapján a II. r. alperes növényvédő állomás vegyszeres permetezést végzett repülőgéppel az I. r. alperes részére a felperes szomszédos földjén, ahol a cukorrépával bevetett földön kár keletkezett. A repülőgép tulajdonosi jogosítványait az I. r. alperes gyakorolta, a repülőgépvezető a II. r. alperes egyik dolgozója volt. Az elsőfokú bíróság az I. r. alperest marasztalta. Az I. r. alperes az ítélet ellen fellebbezett, kérte az ítélet hatályon kívül helyezését. A Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy *„jelen esetben azonban a repülőgép tekintetében a tulajdonosi jogosítványokat a megrendelő állami gazdaság, az I. r. alperes gyakorolta, tehát a veszélyes tevékenység folytatója, a repülőgép üzemben tartója is az I. r. alperes és ezt a minőségét a II. r. alperesre szerződéssel nem ruházhatta át.”*⁴¹ Szintén jól látszik, hogy a fokozott veszéllyel járó felelősség alanyát a tulajdoni viszonyok alapján döntötték el. Ha Novotni álláspontját vesszük alapul, miszerint üzembentartó az, akinek jogi érdeke fűződik a veszélyes üzem folytatásához, akkor a II. r. alperest is üzembentartónak kellett volna tekinteni, hiszen a szerződés alapján ő is érdekelt volt a permetezésben.

A Legfelsőbb Bíróság eltekintett az érdekelmélet alkalmazásakor a következő esetben: A felperes és a II-XXXVII. r. alperesek munkaközösség tagjai voltak. Az I. r. alperes mint megrendelő és a munkaközösség mint vállalkozó szerződést kötöttek, amelyben a munkaközösség vállalta a hideghengermű pácoló üzemben a „darabolás” sorának váltott műszakban történő teljes üzemeltetését. Az I. r. alperes biztosította a munkaközösség részére az alap- és segédanyagokat, az üzemképes termelőberendezést és az emelő, valamint szállító berendezéseket. A felperes és a vele egy csoportban dolgozó munkaközösségi tagok a daraboláson selejttekercsek darabolását végezték. Az egyik lemeztábla elakadt, a felperes ezért felugrott a darabolósorra, mindkét lábával ráállt a lemezre, hogy testsúlyával lenyomva

³⁷ BH1963. 5. 3574.

³⁸ BH1969. 2. 5963.

³⁹ Novotni is kiemelte, hogy sokszor a gyakorlatban kialakult kritériumok hasonlóságot mutattak a tulajdonjog jogosítványaival, amit nem tartott következetesnek. Lásd NOVOTNI i.m. 242.

⁴⁰ BH1969. 2. 5963.

⁴¹ BH1975. 5. 235.

elősegítse továbbhaladását. Az edzőcipőben dolgozó felperes bal lába a hengerpár közé került, majd négy lábujját összezúzta, lábfejről a bőrt leszakította, így keresőképtelenné vált. Az elsőfokú bíróság az I. r. alperest marasztalta, őt tekintette a fokozott veszéllyel járó tevékenység üzembentartójának. A Legfelsőbb Bíróság álláspontja szerint *„fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának (üzembentartónak) azt kell tekinteni, aki a veszélyes üzemet fenntartja, tartósan üzemelteti, és akinek felügyelete, irányítása, ellenőrzése és a veszélyforrás elleni különleges védekezésre való kötelezettsége mellett a veszélyes üzemi tevékenység megvalósul. Az üzembentartói minőség ismérvei között ugyanakkor nincs feltétlenül ügydöntő jelentősége annak, hogy a veszélyes üzem kinek az érdekében működik. A [...] balesetet okozó gépi berendezést [...] kizárólag a munkaközösség tagjai üzemeltették, és az üzemeltetéssel kapcsolatos irányítást, ellenőrzést a munkaközösség tagjai végezték. E tényekre tekintettel [...] az I. r. alperes a baleset bekövetkezésekor nem volt e kérdéses gépi berendezés üzembentartója.”*⁴²

Az utóbbi esetekben látszik, hogy sokszor az alsóbb bíróságok az érdekelméletre támaszkodva állapították meg a veszélyes üzemi felelősség alanyi körét, azonban a Legfelsőbb Bíróság ezen elmélet alkalmazásától számos alkalommal eltekintett. Annak a megállapításnak, miszerint az adott veszélyes üzemnek a rövid ideig való átengedése nem szünteti meg az üzembentartói minőséget, ellentmond az alábbi jogeset: A tényállás szerint a felperes munkahelyétől, az alperestől kapta a láncfűrész ingyenes használatra. Az üzemeltetés során az alperes súlyos sérülést szenvedett. A bíróság álláspontja alapján *„a felperes a motoros fűrész ingyenes használatra, üzemeltetés céljából, kifogástalan műszaki állapotban vette át a munkáltatójától azzal, hogy ácsként annak működését ismeri, a kötelező biztonsági előírásokat betartja. A felperes ezzel a fűrésznek az általa történt üzemeltetése idejére a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójává vált, [...] őt kell üzemben tartónak tekinteni, ezt a tényt nem a tulajdonosi viszony dönti el. Ilyen és más hasonló erőgépet bárki vásárolhat, a kölcsönzőből bérelhet [...]. A bérleti idő, illetve üzemeltetés ideje alatt azonban nem a gép tényleges tulajdonosa, hanem az üzemben tartó folytat veszélyes üzemi tevékenységet.”*⁴³ Tulajdonképpen a bíróság az üzembentartói minőséget a jogszabály nyelvtani értelmezésével állapította meg, mivel a károkozás pillanatában az adott tevékenységet ő folytatta, másrészt kvázi a jogi érdek fogalmát alkalmazta, hiszen az ingyenes szerződésből a kölcsönbe adónak vagyoni előnye nem származott, így őt üzembentartónak nem lehetett tekinteni, továbbá kizárólag a felperes érdekében működött a veszélyes üzem. Ez azonban kivételes esetnek tekinthető, mert a judikatúra továbbra is azon az állásponton van, hogy az egyszeri átengedés, rövid ideig való bérlet esetén a veszélyes üzemi felelősség nem száll át a tényleges használóra.⁴⁴

Az érdekelméletet kezdetben kiegészítő szabályként alkalmazták, azonban az idők folyamán elsődleges szemponttá vált az üzembentartói minőség megállapításánál. Tulajdonképpen ezt az elvet felhasználva állapította meg a fokozott felelősség alanyi körét a bíróság az alábbi esetben: A tényállás szerint alperes vállalkozási szerződést kötött az I. r. beavatkozóval, aki vállalta, hogy repülőgépes vegyszeres gyomirtó tevékenységet lát el. A vállalkozó a szolgáltatás teljesítése közben az alperessel szomszédos, a felperes tulajdonában álló földterületen súlyos károkat okozott. A bíróság üzembentartónak az alperest (megrendelő) tekintette, mivel a *„megrendelő feladata volt az alkalmazandó vegyszer, keverési arányok, a permetezés helyének, idejének a meghatározása, a tevékenység ellenőrzése. A mérgező anyagok kiszórása tekintetében az alperes a veszélyes tevékenység folytatójának minősül.”*⁴⁵ Ez az érdekelmélet

⁴² BH1988. 8. 273.

⁴³ BH1992. 6. 434.

⁴⁴ Lásd ehhez pl.: A BH 1992. 4. 242., valamint a Fővárosi Törvényszék P.24501/2007/39.

⁴⁵ BH2007. 9. 301.

gyakorlati alkalmazását jelentette, hiszen a megrendelő volt elsődlegesen érdekelt a vegyszer permetezésben. Ha a jogi érdek elvét alkalmaznánk, akkor a vállalkozó és a megrendelő egyetemlegesen felelne a fokozott veszéllyel járó tevékenységből eredő károkért, tehát közös üzembentartónak minősültek volna. A fenti esetben azonban valójában két veszélyes üzem található, mivel egyrészt veszélyes üzem maga a repülőgép, mert motorikus erővel működik, másrészt maga a vegyszeres permetezés is fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősül.⁴⁶ Így két veszélyes üzem esetén harmadik személy irányába egyetemlegesen felelnének, egymás közti viszonyukban a felróhatóságot kellene elsődlegesen vizsgálni (veszélyes üzemek találkozása).

A Szegedi Ítéltábla kizárólag az érdekelméletet felhasználva állapította meg az üzembentartói kört akkor, amikor az I. r. alperes a II. r. alperes által szervezett autóversenyen egy veszélyes kanyarban kisodródott, és súlyos sérüléseket okozott a felpereseknek. Az elsőfokú bíróság az I. r. alperessel szemben a keresetet elutasította, mivel előre nem látható műszaki hiba lépett fel, így mentesült a tárgyi felelősség alól (elháríthatatlan külső ok), míg a II. r. alperes felelősségét az általános *deliktualis* felelősségi szabályok szerint állapította meg. A Szegedi Ítéltábla azonban nem tekintette a műszaki hibát elháríthatatlan külső oknak és az I. r. alperes felelősségét a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint állapította meg. A kérdés az volt, hogy üzembentartónak tekinthető-e a II. r. alperes? A bíróság kimondta, hogy „*a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott kárt az ilyen tevékenység folytatója köteles megtéríteni, a felelős személy általában az, akinek érdekében a veszélyes üzem tartósan működik.*”⁴⁷ Így a bíróság az alpereseket egyetemlegesen marasztalta. Jól látszik, hogy főszabályként mondta ki azt a Szegedi Ítéltábla, hogy az üzembentartói minőséget elsődlegesen az érdekelv alapján lehet megállapítani.⁴⁸

Novotni Zoltán érdekes jogi kérdésnek tartotta a jogtalan eltulajdonító által okozott károkat, ahol az üzembentartói minőség egyértelműen megszűnik.⁴⁹ A jogtalan eltulajdonításnál tehát az üzembentartó a jogtalan használó lesz. Ez a jogalkalmazási gyakorlat szintén a XX. század első felétől eredeztethető,⁵⁰ amely az idők során annyival bővült, hogy ilyenkor azt kell vizsgálni, hogy a jogosult megakadályozhatta-e volna a veszélyes üzem ellopását.⁵¹ Konkrét esetben megszűntnek tekintette az első- és a másodfokú bíróság az I. r. alperes (a tulajdonos) veszélyes üzemi felelősségi alanyi minőségét akkor, amikor a gépkocsiját a szálloda garázsában hagyta és a gépjármű kulcsát a II. r. alperesnek, a szálloda alkalmazottjának átadta, aki azonban ittasan, jogosulatlanul használatba vette a járművet és halálos balesetet okozott. A Legfelsőbb Bíróság tulajdonképpen egyetértett azzal, hogy az üzembentartói minőség megszűnt.⁵² Ezt a jogalkalmazási gyakorlatot az érdekszempont alkalmazása megerősíti.⁵³ A jogosulatlan használattal összefüggő kérdéskör a feketefuvarozás, amelynél a bírói gyakorlat vitatható. Feketefuvarnak nevezzük azt az esetet, amikor a járművezető önérdekből letér a kijelölt útvonaltól, illetve anélkül, hogy erre engedélyt kapott volna, a jogköreit túllépve személyt, vagy árut szállít, vagy a járművet a jogszerű tartózkodási

⁴⁶ BH1987. 12. 437.

⁴⁷ Szegedi Ítéltábla Pf.20885/2015/7.; Ezt a fogalmat adta az üzembentartói minőség meghatározására *Zoltán Ödön* is. Lásd ehhez ZOLTÁN 1961 i.m. 48.

⁴⁸ A Szegedi Ítéltábla még meg is jegyezte, hogy az új Ptk. a 6:536. §-ában már kifejezetten ennek megfelelő szabályozást tartalmaz.

⁴⁹ NOVOTNI 1976. 244.

⁵⁰ Lásd ehhez DEZSŐ Gyula: *A kártérítés alaptani a legújabb jogalkotás szerint*. In: Dezső Gyula művei: Magánjogi tanulmányok. III. kötet. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1932. 408.

⁵¹ EÖRSI i.m. 273.

⁵² Legfelsőbb Bíróság Pfv. IX. 22.582/2002/5.

⁵³ FUGLINSZKY i.m. 386.

helyről elviszi.⁵⁴ Érdekes megemlíteni, hogy a történeti fejlődés során kezdetben a feketefuvar esetében az üzembentartói minőség nem szállt át a tényleges használóra, hiába használta azt tiltott módon.⁵⁵ E felfogás akkor változott meg, amikor a Legfelsőbb Bíróság egy ítéletében kimondta, hogy abban az esetben, ha a jármű vezetője utóbb önkényesen tért el az üzembentartó tulajdonosnak a használatra vonatkozó utasításától, akkor a gépkocsi tulajdonosa mentesül a tárgyi felelősség alól, és csak a jármű vezetője tartozik felelősséggel a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint.⁵⁶ A mai joggyakorlat azonban a történeti fejlődés során először kialakult gyakorlatot követi. Szolgáljon erre példaként az alábbi jogeset:

A tényállás szerint a felperes a II. r. alperessel (ügyvezető) fuvarozási szerződést kötött a gépjárműhöz kapcsolt utánfutón elhelyezett árukészlet bemutatóra történő elszállítása céljából. A visszaszállítás során az I. r. alperes által vezetett gépjármű közúti balesetet szenvedett, melynek során a vontató jármű és a vontatott utánfutó a sztrádán felborult és az utánfutó, valamint az árukészlet teljes egészében használhatatlanná vált. Az ügyvezető arra hivatkozott, hogy nem volt köztük fuvarozási szerződés, az I. r. alperes a beleegyezése nélkül, magánszemélyként végezte a fuvart. A Fővárosi Ítéltábla ítéletében egyrészt kimondta, hogy a veszélyes üzem fenntartója az, akinek érdekében a veszélyes üzem működik, másrészt pedig, hogy „a feketefuvar, vagyis a II. r. alperes ügyvezetőjének tudta és beleegyezése nélkül, a sofőr által esetlegesen magánszemélyként végzett fuvar nem változtat az üzembentartói minőségen.”⁵⁷ Egy korábban ismertetett jogesetben láthattuk, hogy a felperes a munkahelyéről ingyenes használatra kapta kölcsön alperestől azt a láncfűrész, amelynek üzemeltetése során megsérült és a bíróság kizárólag a felperest tartotta üzembentartónak. Ebben az esetben az alperes hozzájárulását adta ahhoz, hogy a felperes a veszélyes üzemet használja. Ha analógiát alkalmazunk, akkor a feketefuvar esetén is érdemes lenne az ügyvezető esetében az üzembentartói minőséget megszüntnek tekinteni, hiszen a fuvarozó az ő hozzájárulása és tudta nélkül cselekedett, míg a „láncfűrész” esetben a hozzájárulással is megszűnt. Másrészt az érdekelnék, főleg a *Novotni Zoltán* által megállapított jogi érdeknek kellene fokozottan érvényesülnie azokban az esetekben, amikor a vállalat minden elvárható intézkedést megtett a feketefuvar ellen.

Jól látható az a tendencia, miszerint kezdetben az érdekelméletet kiegészítő szabályozásként alkalmazták, azonban az idők során elsődleges minősítő jeggyé vált. A jogirodalom is azon az állásponton van, hogy a fokozott veszéllyel járó felelősség alanya az, akinek érdekében a veszélyes üzem működik. A *communis opinio*tól eltérő álláspontok is vannak, így *Zoltán Ödön* nem értett egyet ezzel a megközelítéssel, mivel nézete szerint „az érdek tág fogalom, s lehet kisebb vagy nagyobb, közvetlen vagy közvetett.”⁵⁸ A Ptk.-nak azonban az egyik legfontosabb változtatása e körben az, hogy az üzembentartó fogalmát törvényi szinten rögzíti, mégpedig a joggyakorlat által kialakított definíció szerint, vagyis üzembentartó az, akinek érdekében a fokozott veszéllyel járó tevékenység működik. Egyet lehet érteni abban, hogy az érdek túl tág fogalom az alanyi kör meghatározására, azonban véleményem szerint *Novotni* meghatározása kellően leszűkítheti az üzembentartói kört, ezzel is segítve a jogalkalmazás munkáját.

⁵⁴ EÖRSI i.m. 273.

⁵⁵ Lásd ehhez SÁNDORFY Kamill: *Az autóbaleset büntető- és kártérítési joga*. Lunger-féle Könyv- és Lapterjesztő vállalat. Budapest, 1934. 34.

⁵⁶ Legfelsőbb Bíróság Pf.IV.21.777/1955.

⁵⁷ Fővárosi Ítéltábla Gf.40614/2016/5.

⁵⁸ ZOLTÁN Ödön: *Gondolatok a repülőgépes vegyszere permetezéssel kapcsolatos felelősségről*. In: Jogtudományi Közlöny. 1976/8. 453.

3. A Pk. 40. számú állásfoglalása és az érdekelmélet (Ptk. 6:536. §)

Az előzőekben láthattuk, hogy az érdekelméletet a joggyakorlat széles körben elfogadta, valamint, hogy azt a Ptk. törvényi szinten rögzíti. A törvény miniszteri indokolása kimondja, hogy az üzembentartói kört a gyakorlat alakította ki, és a judikatúra által kimunkált fogalmat emeli törvényi szintre, így próbálva rögzíteni, egységesíteni a kialakult joggyakorlatot. Az indokolás ugyanakkor azt is rögzíti, hogy ez a definíció lehetővé teszi, hogy ne a tényleges használó feleljen a fokozott veszéllyel járó tevékenységből eredő károkért, hanem az, akinek érdekében a veszélyes üzem működött, így a gépkocsi használatának egy-egy alkalommal történő ingyenes átengedése nem alapozza meg az üzembentartói minőséget.⁵⁹ Véleményem szerint a gépkocsi használatának átengedésénél az érdekelmélet pont azt hivatott szolgálni, hogy az üzembentartói felelősséget egyetemlegesen lehessen megállapítani, hiszen annak, akinek használatra átengedték a gépjármű birtokát az érdekelmélet szerint ugyanúgy üzembentartónak minősül, mint a tényleges tulajdonos.

Érdekes helyzetet teremt a házastársak közös tulajdonában álló gépjármű üzemen tartásának a kérdésköre. Kérdés, hogy pusztán a tulajdonosi lét megalapozza-e az üzembentartói minőségét annak a házastársnak, aki egyébként nem szokta vezetni az adott gépjárművet. Ez kiemelt kérdéskörnek számít abban a gyakori esetben, amikor ez a házastárs utasként szenved balesetet, így kívülállónak minősülhet. Ha ugyanis megállapítják az üzembentartói minőségét, akkor már nem érvényesíthetne kártérítési igényt, hanem a közös károkozás szabályai szerint egyetemlegesen felelne a másik házastárssal a bekövetkezett károkért. A *Novotni* által elemzett jogeset szerint a vásároló kiskereskedő foglalkozású feleség nevére volt kiállítva a forgalmi engedély, azonban jogosítvánnyal csak a férj rendelkezett. A bíróság arra az álláspontra helyezkedett, hogy a gépkocsi üzemen tartása mindkét fél érdekét szolgálta, hiszen ez szolgálta a házaspár megélhetését és a vidéki utazásokat is a gépjármű biztosította, ezért a jogosítvánnyal nem rendelkező feleséget is üzembentartónak minősítette.⁶⁰ Egy másik esetben a Legfelsőbb Bíróság azt vizsgálta (az érdekelv alkalmazása nélkül), hogy ki folytatja rendszeresen a fokozott veszéllyel járó tevékenységet. Az ügy tényállása szerint a felperes, a férje által vezetett oldalkocsis motorkerékpárral utazott, amely összeütközött az alperes által vezetett trolibusszal, amelynek következtében nyílt törést szenvedett. Az elsőfokú bíróság marasztalta az alperest a tárgyi felelősség szabályai szerint. A fellebbezésben az alperes a keresetet elutasítását kérte, mivel álláspontja szerint a felperes és a férje közös üzembentartónak tekinthetők, így a kárának megtérítését kizárólag az általános szabályok szerint követelhetné, és a balesetért a motorkerékpár vezetője legalább ugyanolyan mértékben volt felelős, mint az alperesi trolibusz vezetője. A Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy pusztán a vagyoni viszonyok alapján a házastársak még nem tekinthetők közös üzembentartónak, így azt kell vizsgálni (a tulajdonjogtól és a hatósági engedélytől függetlenül), hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenységet mindketten közösen, rendszeresen folytatják-e és ameddig ez nincs tisztázva, addig a kérdéses ügyet nem lehet eldönteni.⁶¹

Szintén erre az álláspontra helyezkedett a bíróság az alábbi esetben: Az alperes gépkocsijával az úton haladva hirtelen rosszul lett következtében elvesztette uralmát a gépjármű felett és egy hídnak ütközött, aminek következtében a gépkocsi utasa, a felperes (aki az alperes felesége) a balesetben súlyosan megsérült. Az elsőfokú bíróság tényként állapította meg, hogy bár a gépkocsi a közös vagyon része volt, azonban a felperes a gépkocsit nem használta gazdasági célra, így a személygépkocsi elsődlegesen az alperes munkakörének ellátását

⁵⁹ T/7971. sz. törvényjavaslat a Polgári Törvénykönyvről. Részletes indokolás a LXVIII. fejezethez.

⁶⁰ NOVOTNI i.m. 242.; lásd ehhez a Fővárosi Bíróság Pf.22.844/1968/24. sz.

⁶¹ BH1962. 3. 3136.

mozdította elő, tehát az alperes volt az egyedüli üzembentartó, teljes felelősség terhelte. A másodfokú bíróság álláspontja szerint az alperes mentesült a felelősség alól, mivel a hirtelen rosszullét elháríthatatlan oknak minősült. A Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy a másodfokú bíróság tévedett ezzel kapcsolatosan és kijelentette, hogy a házastársakat akkor lehet közös üzembentartónak tekinteni, ha mindketten vezetik a gépkocsit, felváltva használják saját céljaikra.⁶² A saját céljaikra való hivatkozás véleményem szerint valamilyen fokban az érdekelvvel azonosítható, ugyanis ha a házastárs kizárólag saját céljára használja (saját maga érdekében), akkor a közös üzembentartói lét megállapítása az érdemelmélet alkalmazásának megfelelően nem volna lehetséges. A házastársaknál ugyanakkor az érdek szélesebb körű, hiszen általában az adott gépjárművet a közös háztartás fenntartására használják, tehát a család érdekében. Egyébként a Legfelsőbb Bíróság új eljárása és új határozat hozatalára kötelezte a bíróságot, mivel a jövodelemkiesést más módon kellett meghatározni.

Jól látszik, hogy a házastársaknál az üzembentartói minőséget mindkét esetben a normaszöveg nyelvtani értelmezésével állapították meg, mivel azt tekintették üzembentartónak, aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatta, tehát az érdekelv alkalmazásától eltekintettek. Ezt a gyakorlatot erősítette meg a Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiumának 40. számú állásfoglalása is.⁶³ Ennek értelmében azon az alapon, hogy a gépkocsi az egyik vagy másik házastárs különvagyonra éppúgy nem lehet eldönteni az üzembentartói minőséget, mint ahogy a fennálló vagyonszövéséből folyó közös tulajdonosi minőség alapján, továbbá a házastársak pusztán együttélésük ténye és az ahhoz kapcsolódó házassági vagyoni viszonyok alapján sem. Segítséget nyújthat a gépjármű forgalmi engedélye, ugyanis az állásfoglalás egy megdönthető vélelmet állított fel, miszerint azt, akinek a nevére a forgalmi engedély szól, az ellenkező bizonyításig üzembentartónak kell tekinteni. Tehát üzembentartó az a házastárs, aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységet (adott esetben a gépjármű vezetését) rendszeresen folytatja, ami egy ismétlődő és tartós tevékenységet jelent, amit csak az eset körülményei alapján lehet eldönteni.⁶⁴

Érdekes helyzet a felelősségbiztosítás körében jelentkezik, mivel a felelősségbiztosításra kötelezett üzembentartó és a veszélyes üzem üzembentartója elválhat egymástól. A tényállás szerint a balesetet okozó gépjármű az alperes és a különélő házastársa közös tulajdonában állt. A forgalmi engedélybe bejegyzett üzembentartó az alperes volt, azonban a tényleges használó az alperes házastársa volt. Az elsőfokú bíróság az alperest marasztalta és kötelezte, hogy a felperes (biztosító) részére fizesse ki a biztosító által kifizetett kártérítési összeget, mivel az alperes elmulasztotta a kötelező-felelősségbiztosítási szerződést megkötöni. Az alperes a fellebbezésben arra hivatkozott, hogy az életközösség megszűnését követően nem ő volt az üzembentartója a gépjárműnek, mivel a kizárólagos birtokos a házastársa lett. A Fővárosi Ítéltábla kimondta, hogy *„a gépjármű kötelező felelősségbiztosítási szerződés kötésére kötelezett üzembentartó, valamint a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytató üzembentartó nem feltétlenül azonos, személye elválhat egymástól. Előbbi a tulajdonjoghoz, illetőleg a forgalmi engedélybe, mint közokiratba való bejegyzéshez, utóbbi pedig a tényleges tevékenység rendszeres és tartós folytatásához kötődik.”*⁶⁵ Megjegyzem, ha már a veszélyes üzemi felelősség üzembentartója a joggyakorlat által külön fogalmat képez a felelősségbiztosításra kötelezett üzembentartótól, akkor analógia alapján a korábban

⁶² BH1975. 6. 267.

⁶³ Bár a kollégiumi véleménynyilvánítások nem rendelkeznek kötelező erővel sem a magánfelekre, sem a bíróságokra nézve, azonban az egységes jogalkalmazás szempontjából szinte kivétel nélkül alkalmazzák a bíróságok.

⁶⁴ PK. 40.

⁶⁵ Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.446/2005/3.

elemzésre került fokozott veszéllyel járó tevékenységből eredő kárt szintén el lehetne különíteni a gépjármű üzemeltetésével összefüggő károktól. Szintén felmerülhet az analógia kérdése akkor, amikor a közös háztársásban élő személyek még nem házasodtak össze, hanem csak az eljegyzés történt meg. Az I. r. felperes közlekedési balesetet szenvedett, amikor a II. r. felperes (a menyasszony) tulajdonát képező személygépkocsit vezetett. Mindkét személy használta a gépjárművet, azonban a Fővárosi Törvényszék kimondta, hogy „*az I. r. felperes üzembentartónak nem minősül, és az a körülmény, hogy a II. r. felperes átengedte a részére a gépkocsi használatát – akár hosszabb időre is – nem eredményezi annak a megállapítását, hogy az I. r. felperes üzembentartó lenne.*”⁶⁶ Mivel mind a ketten rendszeresen használták a gépjárművet, ráadásul hosszabb időre engedte át a használatát az I. r. alperes részére, érdemes lett volna közös károkozónak tekinteni őket.

Megállapítható, hogy a háztársaknál a gyakorlatban az üzembentartói minőség megállapításának a fejlődése éppen fordítva alakult, mint az egyéb üzembentartóknál, hiszen az előbbieknél kezdetben a fokozott veszéllyel járó tevékenység tényleges folytatóját tekintették üzembentartónak, majd azt, akinek érdekében az adott veszélyes üzem működik, addig a háztársaknál azt tekintik, aki rendszeresen, ismétlődő jelleggel használja a gépjárművet. A Ptk. és a jogalkalmazási gyakorlat is az érdekelméletet tekinti az elsődleges minősítő jegynek tárgyi felelősség alanyi körének a meghatározásánál, azonban a háztársaknál a PK 40. számú állásfoglalása eltérő állásponton van. Az 1/2014-es Polgári jogegységi határozat továbbra is alkalmazandónak mondta ki a PK 40. számú állásfoglalását, ami véleményem szerint nincs összhangban a Ptk. 6:536. szakaszával.

4. Összegzés

A veszélyes üzemi felelősséget már kezdetektől fogva a joggyakorlat töltötte meg tartalommal, hiszen a generálklauzula alkalmazása lehetővé teszi a bíróságoknak a jogfejlesztő tevékenységet. Azonban ez a szabályozási módszer sokszor eltérő jogalkalmazási gyakorlathoz vezethet. *Novotni* a civilisztikai tudományok számos területével foglalkozott, munkássága igen sokrétű volt. Ezen nagymérvű munkásságának egy „szelete” volt az 1976-os Biztosítási Szemlében megjelent tanulmánya. Kiválóan világított rá azokra a problematikus kérdéskörökre, amelyek a veszélyes üzemi felelősségnél újra és újra előkerülnek. *Novotni*, mint ahogy korábban említettem, elsőként fogalmazta meg, hogy a biztosítónak a gépjármű veszélyes üzemi jellegének megszűnése után, az üzemeltetésével összefüggő károkat is meg kell térítenie. Nem lehet azonos fogalomként kezelni, hiszen a gépjármű üzemeltetésével összefüggő kár az a veszélyes üzemi felelősségnél tágabb fogalom.⁶⁷ Másrészt azt hangsúlyozta, hogy az érdekelmélet, ami az objektív, tárgyi felelősségnek egy magyarázó elve,⁶⁸ megfelelő minősítő jegyként szolgálhat az üzembentartói minőség meghatározására, de számos esetben túl tág fogalom lehet. Álláspontja szerint a jogi érdek alkalmazása kellően leszűkítheti az egyébként is túl tág érdek fogalmat.

Fontos változtatása a Ptk.-nak, hogy rögzíti a *non-cumul* elvét, vagyis a párhuzamos kártérítési igények kizárását. Ennek értelmében, ha a károsult a *kontraktuális*, valamint a *deliktuális* felelősség szabályai szerint egyaránt tudná érvényesíteni a kártérítési igényét, akkor

⁶⁶ Fővárosi Törvényszék P.28223/2004/1.

⁶⁷ NOVOTNI i.m. 243.

⁶⁸ Az érdekelmélet az egyik visszatérő elve a tárgyi felelősségnek. Ezekkel az elvekkel kívántak adekvát magyarázatot adni (kezdetben) a vétkességtől, majd a felróhatóságtól független felelősségi alakzatnak. Lásd ehhez pl.: DEZSŐ Gyula: *Az objectiv kártérítés tana*. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1917. 267.

is csak a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősségi szabályai szerint érvényesítheti az igényét. A jogalkotó ezzel a rendelkezéssel tulajdonképpen a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség szabályainak az alkalmazási körét szűkítette, hiszen számos esetben, „ahol eddig a veszélyes üzemi felelősséget alkalmazta a bíróság, a jövőben a kontraktuális felelősség szabályait kell alkalmaznia.”⁶⁹ Másik fontos változtatása a Ptk.-nak, hogy az érdekelv szerint törvényi szintre emelte az üzembentartó fogalmát. Ez a törvényi szakasz azonban – véleményem szerint – nincs összhangban a PK 40. számú állásfoglalással, ami a házastársak üzembentartói minőségéről rendelkezik. A jogalkalmazási gyakorlat a Ptk. 6:536. §-t értelmezve abba az irányba fejlődhet a későbbiekben, hogy a házastársak szinte kivétel nélkül közös üzembentartónak fognak minősülni, hiszen a gépjármű üzembentartása az egész család érdekét szolgálja. Jelenleg is az egyik legnehezebb feladata a bíróságoknak annak eldöntése, hogy ki is tekinthető üzembentartónak, valamint továbbra is előfordul az az eset, hogy a gépjármű üzemeltetésének a fogalmát összemoszák a veszélyes üzemi felelősségből eredő károk fogalmával. Álláspontom szerint *Novotni Zoltán* 1976-os tanulmánya kiemelt jelentőségű annak ellenére, hogy terjedelme elmarad a Professzor úr számtalan más munkájától, mivel a jelenlegi viszonyok között is iránymutatásul szolgálhat a jogalkalmazási gyakorlatnak.

⁶⁹ FUGLINSZKY Ádám: *A felelősség egyes esetei*. In: Osztovits András (szerk.): A polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja. IV. kötet. Opten. Budapest, 2014. 102.