



MAGYAR JOGÁSZEGYLET KÖNYVTÁRA  
11.

A  
GÉPJÁRMŪBALESETI FELELŐSSÉG  
MAGÁN- ÉS BÜNTETŐJOGA

ÖSSZEHASONLÍTÓ  
ELMÉLETI ÉS TÉTELES JOG  
TÖRVÉNYTERVEZETTEL.

IRTA:

DR. BARÁT SÁNDOR  
ÚJPESTI ÜGYVÉD

A MAGYAR JOGÁSZEGYLET  
KIR. MAGY. AUTOMOBILCLUB DIJÁVAL  
JUTALMAZOTT PÁLYAMUNKA.

BUDAPEST  
MAGYAR JOGÁSZEGYLET KIADÁSA.  
1 9 3 2.

## TARTALOMMUTATÓ.

### BEVEZETÉS.

	Lap
1. §. A gépjármű gazdasági és jogi jelentősége ... ..	5
2. §. Az autóbaleseti felelősségről általában ... ..	10

### ELSŐ RÉSZ.

#### MAGANJOGI FELELŐSSÉG.

##### I. Fejezet. Elméleti alapok.

3. §. Korábbi tételes jog ... ..	12
4. §. A tételes szabályozás főkérdései ... ..	16
5. §. Vétlen felelősségi elvek ... ..	17
6. §. Felelősség-oldó és csökkentő okok ... ..	22

##### II. Fejezet. Külföldi jogok tételes szabályai.

7. §. Német jog ... ..	26
8. §. Osztrák jog ... ..	31
9. §. Olasz jog ... ..	35
10. §. Francia jog ... ..	38
11. §. Angol-amerikai jog ... ..	41

##### III. Fejezet. Hazai jogállapot.

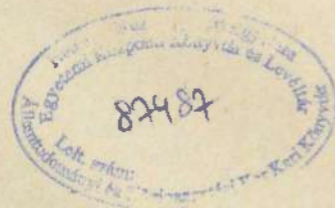
12. §. Alapvetés ... ..	45
13. §. Felelős személyek köre ... ..	47
14. §. Köteles gondosság mértéke ... ..	49
15. §. Felelősség-oldó és csökkentő okok ... ..	51
16. §. Kártérítés mértéke ... ..	53
17. §. Elévülés ... ..	53
Függelék az I. rész III. fejezetéhez: Bírói határozatok gyűjteménye ... ..	55

### MÁSODIK RÉSZ.

#### BUNTETŐJOGI FELELŐSSÉG.

##### I. Fejezet. Elméleti alapok.

18. §. Egységes felelősség ... ..	65
19. §. A felelősség elvi egységének követelményei ... ..	68
20. §. A jogösszehasonlítás fõszempontja ... ..	73



II. Fejezet. Külföldi tételes jogok.		Lap
21. §. Német jog	...	74
22. §. Francia jog	...	76
23. §. Olasz jog	...	78
24. §. Angol jog	...	79

III. Fejezet. Hazai tételes jog és gyakorlat.		Lap
25. §. Köteles gondosság fogalma és mértéke	...	81
26. §. Minősített beszámítás és egyéb kérdések	...	84
Függelék a II. rész III. fejezetéhez: Birói határozatok gyűjteménye	...	85

### HARMADIK RÉSZ.

#### JOGALKOTÁSI JAVASLATOK.

Törvénytervezet a gépjárműbaleseti kártérítési felelősségről	...	94
Indokolás a törvénytervezethez	...	97
Javaslat a Btk. 291. §. és 310. §. 2. bekezdésének módosításáról	...	110
Indokolás a javaslathoz	...	110

## BEVEZETÉS.

### 1. §. A gépjármű gazdasági és jogi jelentősége.

I. A géperejű szállítási eszközök nagyszerű technikai fejlettsége révén a közlekedési forgalom a gazdasági élet és kulturális haladás elsőrangú tényezői közé emelkedett. A közlekedés szolgáltatába állított gép fordulópontot jelent az emberiség életében. Új erőforrásokat fakasztott és új életviszonyokat teremtett „az ember győzelme a tér felett”, mely a gőzhajóval és a vasúttal indult meg. Nem túlzott Heine, amidőn 1843-ban az első francia vasút megnyitásának hatása alatt azt jósolta, hogy a gépi közlekedéssel a világtörténelemnek egy új fejezete kezdődött.

A gőzhajójaratok és vasútvonalak hálózata világszerte rohamosan megnövelte és meggyorsította a személyi és áruforgalmat, kiterjesztette az árúk szállítási és értékesítési lehetőségeit, ezzel viszont óriási arányokban fokozta a termelést és munkamegosztást, új termelési módszereket fejlesztett ki s döntő irányt szabott az árak és értékek alakulásának. Lehetővé vált a javaknak igazán szükséglet-szerű s egyenletes eloszlása, megszüntetve a korábbi idők nagy aránytalanságait, melyek egyhelyütt fullasztó feleslegekre, másutt pusztító inségre vezettek. Tagadhatatlanul emelkedett az emberiség általános életnívója. Gazdasági összefüggések és kulturális kapcsolatok keletkeztek népek és távlatok között, amilyenekre azelőtt gondolni sem lehetett s hatásuk alatt bontakozott ki az emberiség nagy gazdasági összefüggéseinek tudata s az erősbbödő törekvés világgazdasági kapcsolatok felé.

A közlekedés fejlődésének ezen hódító menetében is új korszakot nyitott az automobil, mely a 90-es években lépett használatba. Senki sem hitte volna még akkor, hogy belőle valaha is komoly közlekedési eszköz legyen. A lármas, füstös, por- és szagárasztó jármű eleinte — mint kezdetben a gőzvasút is — a közönség részéről idegenkedéssel és bizalmatlansággal találkozott. Amidőn pedig a zakatolás és puffogás kellemetlenségei mellé még a gyakran súlyos kimenetelű

üzemi balesetek is járultak, sőt mindsűrűbben előfordult, hogy a bekövetkezett szerencsétlenségek után azok okozói gépkocsijuk segélyével a baleset színhelyéről meg is szöktek, — valóságos közfelháborodás fordult az automobil használata ellen. Mindenféle hangos volt a panasz az „autóörjögés”, „Automobil-Unfug”, sőt „Automobil-Landplage” miatt, egyes vidékeken az ellenszenv úgy szólván „autophobia”-vá hatalmasodott s általában mindenütt megnyilvánult a közvélemény előítélete, mely a gépjárművet fényűző divat dologának tekintette.<sup>1</sup>

Mihamar útát tört azonban az autóközlekedés megbecsülhetetlen és kézzelfogható előnyeinek felismerése, amelyek a sínpályához kötött vasúttal szemben az attól független automobil számára nélkülözhetetlen szerepet biztosítanak. Míg a vasút térben és időben kötött közlekedés merev korlátai között működik, addig a független üzemű gépjármű az egyéni szükségletekhez szabadon alkalmazkodó használatot szolgáltat. Kitöltve azt a nagy hézagot, amely egyfelől a vasút, másfelől az állatvonta kocsi között tátongott, elsősorban a magánüzemű közlekedés számára ideális szállítási eszközt képvisel. Jelentékeny időmegtakarítás és időkihasználás előnyén felül, a gépjárművek könnyed mozgékonyaságuk révén megnyitották az intenzív közlekedés számára azokat a területeket is, amelyek addig vasúton hozzáférhetők nem voltak. Nem is szólva az új közlekedési kapcsolatok kulturális horderejéről, egymagában a gazdasági összeköttetések kiépítése is áldás volt az attól elzárt vidékek lakosságára nézve. Itt és a vasút által egyébként nehézkesen lebonyolítható forgalomban a gépjárművekre a közüzemi szállítás terén is hézagpótló szerep jutott. Végül igen fontos előnye az automobilnak, hogy a gyakran nem éppen gazdasági, hanem politikai vagy egyéb érdekek által irányított vasútvonalakkal szemben lehetővé teszi a természetes fekvésű közlekedési vonalak kellő kihasználását, ugyanígy a hatalmi alapon megváltoztatott kapcsolatok fenntartását.

Mindazon gazdasági és kulturális eredmények tehát, amelyek a vasúthoz fűződnek, az automobilnál még oly speciális előnyökkel gyarapodtak, hogy általuk ez, mint az individuális közlekedés tökéletes eszköze, a tömegforgalomra szolgáló vasútnak nélkülözhetetlen kiegészítője lett. Gyors és egyéni közlekedésre való alkalmasságában biztos sikert jelentő vonzóerő lakozott. Hozzájárult még a gyártási technika tüneményes haladása, mely a gépi berendezés kezdetleges

<sup>1</sup> Az automobilelles közhangulat irodalmából érdekes részleteket közöl MEILI: Die Kodifikation des Automobilrechts, Wien, 1907. Einleitung.

hibáit rendre kiküszöbölve, meghatározta annak teljesítőképességét és üzemi biztonságát.

Ily körülmények között az autók használata rohamosan terjedt s midőn tömeges gyártásuk olcsóbb típusok előállítását is lehetővé tette, világszerte győzelmes eszköze lett a személyi és árúszállításnak. Minden mást felülmúló gyarapodási statisztikával a gépjárművek száma évről-évre bámulatos arányokban emelkedett s ma, amidőn az északamerikai Unióban 23 millió, Angliában 2, Franciaországban 1 és fél, Németországban 1 és ¼ millió autó van üzemben, méltán viseli századunk az „automobilizmus kora” jelzőt.

II. A közlekedés motorikus berendezkedése a jogéletre is messzemenő kihatással volt. Gyakorlati térhódításával karöltve természetesen a gépjármű jogi jelentősége is nőttön-nőtt.

A jogélet megmozdulásának közvetlen rugója a gépjármű okozta balesetek aránytalanul nagy számában s kártételeik súlyos voltában rejlett. Mint újszerű s a géperejű közlekedésre jellegzetes *tömegjelenségek* halmozódtak ezek a balesetek, amelyek a forgalmi életviszonyok átalakulását a mérleg teheroldalán nyomasztóan éreztették. Sürgős feladatok hárultak a jogra a balesetek elleni védelem, kárkövetkezményeik jóvátétele és szankcionális biztosítása érdekében. A fennállott jogszabályok elégteleneknek bizonyultak. Az életviszonyok megváltozása új jogszabályok alkotását, vagy — ahol lehetséges volt — legalább is a fennálló jognak módosított alkalmazását követelte.

E jogi problémák megoldásához a balesetek pusztá kazuisztikája elegendő támpontokat nem adhatott. A balesetek csupán külső tünetei mélyebben fekvő összefüggéseknek. Alapvető kérdés állott elő tehát: melyek azok az *okozati* összefüggések, amelyek az autóbalesetek gyakoriságában különös és tipikus szerepet játszanak.

Köztapasztalat szerint a *balesetek közvetlen okai* következőképp osztályozhatók:

1. Út- és terepszerkezeti okok: váratlan meredek lejtők, hirtelen éles kanyarulatok, útburkolati hiányok és egyenetlenségek, útanyag változó szilárdsága, kilátást elfedő útmenti növényzet vagy egyéb létesítmények;

2. A gépjármű üzemi veszélyességében rejlő okok: tengelyek vagy rugók törése, kerékabroncsok leválása, lámpák hirtelen elalvása, fékhibák stb.;

3. A gépjárművezető személyében fekvő okok: megkívántató személyi képességek hiánya, közlekedési szabályok megszegése, az

autó vezetéséhez és kezeléséhez szükséges gondosság elmulasztása, mozgási viszonyok és távolságok helytelen becslése stb.;

4. A balesetet szenvedőnek vagy másoknak hibái: figyelmetlen magatartás az útesten (játsszó gyermekek, állatok legeltetése), más járművezetőnek szabálytalan hajtása, forgalmi akadályok engedély nélküli állítása, ilyenek jelzésének elmulasztása, vasúti sorompó gondatlan nyitvahagyása stb.

5. Erőhatalom vagy más elháríthatatlan esemény.

Nyilvánvaló, hogy a felsoroltak közül csupán a gépjármű üzemi veszélyeiben rejlő okok azok, amelyek az autóbalesetek előidézésében *speciális* szerepet játszhatnak, ellenben a többi csoportba tartozók más járművek közlekedésénél is előfordulnak. Az üzemi veszélyesség kettős vonatkozásban bír jogi jelentőséggel: egyfelől a közlekedő élet-, testi épség- és vagyoni javak szüntelen veszélyeztetése, másfelől az előállott balesetek egyrészének közvetlen okozása által.

A balesetek keletkezését azonban nem csupán közvetlen okai szempontjából kell elbírálni. Van ugyanis az autóközlekedésnek egy oly helyzeti kihatása, amely a közvetlen okok valamennyi csoportját a balesetekkel közelebbi kapcsolatba hozza, nevezetesen: a *közúti szállítási forgalomnak megnövekedett intenzitása*, amely az egész közlekedésnek sűrített és gyorsított forgalmában áll. Igaz ugyan, hogy ez nem egyedül a gépjárművekre szorítkozó jelenség, mindenesetre azonban az autók elterjedt használatának következménye. Motorikus járművek nélkül a közúti közlekedés hasonlíthatatlanul szűkebb tér- és időkorlátokra volt utalva, általuk azonban szinte csodás teljesítményekre vált képessé. A közlekedésnek e hatalmassá nőtt intenzitása, ha nem is közvetlenül, de másodsorban — és itt annál gyakrabban — közreható tényezője a balesetek gyakoriságának. Maga az a tömeghelyzet, melyet a torlódó járművek forgalma teremt, mintegy helyzeti energiaként fokozza a balesetek veszélyét. Innen van, hogy a közfelfogás szerint a gépjárműközlekedéssel általában egy nagyfokú a folytonos *veszélyelem* lépett az emberi életviszonyok terére. Hogy ez a veszély jogilag mennyire méltatandó, abban eltérők az egyes jogrendszerek, de többé-kevésbé mindenütt meg volt az a hatása, hogy fokozott gondosság kötelezettségét hárította az autóközlekedés gyakorlására.

A gépjármű üzemi veszélyessége és a közlekedés fokozott intenzitása teszi ki azokat az elemeket, amelyekre — mintegy alaptényállásra — a megindult jogfejlődés támaszkodott.

Első törvényhozónak az autójog terén Anglia jelentkezett, ahol 1896-ban a The Locomotives on Highways Act szabályozta a gép-

járműközlekedést.<sup>2</sup> Már 1899-ben Franciaországban, 1900-ban egyes német államokban rendszeres közlekedési szabályzatokat bocsátottak ki s ezután mind szélesebb területi és tárgyi körben nyertek szabályozást az autóközlekedés jogviszonyai: az automobiljog. Ha ezt a joganyagot nem is lehet szoros értelemben vett, különálló szakjognak tekinteni, mindenesetre vannak többé-kevésbé speciális vonatkozásai.<sup>3</sup>

Szerfelett különbözőek azok a módozatok, amelyek szerint egyes országokban az autóközlekedéssel kapcsolatos kérdéseket szabályozták vagy a jogalkalmazás terén elbírálták. A problémák természetesen mindenütt ugyanazok voltak, jelesen:

1. a balesetek megelőzésére irányuló jogvédelem, magában foglalva azokat az intézkedéseket, amelyek

a) a gépjármű üzemi veszélyességéből folyóan az előzetes hatósági vizsgálat és használati engedély rendszerét,

b) a forgalom intenzitására való tekintettel az úthasználat, jelzés, világítás, mozgásviszonyok és menetsebesség rendszabályait,

c) a fokozott gondosság követelményeként a járművezetők hatósági képesítését és igazolványkényszerét hozták be;

2. a balesetekért való magánjogi és büntetőjogi felelősség szabályozása;

3. a felelősség érvényesítésének biztosítása, (gépjárművek megjelölése, rendszámozása, vezető igazolvány-előmutatási kötelezettsége, autózökés tilalma stb.).

A balesetek megelőzését és a felelősség érvényesítését biztosító jogszabályok *rendészeti* jellegűek s ez a tárgykör tölti be az autójogalkotás első évtizedét. Túlnyomórészt rendeleti úton történt e kérdések első szabályozása, de ott is, ahol az egész joganyagot — miként Angliában, Dániában és Hollandiában — már kezdettől fogva a törvényhozásnak tartották fenn, a törvényi jogalkotás is csak rendészeti intézkedésekre szorítkozott.

A problémák súlypontja azonban nem a rendészeti feladatokra,

<sup>2</sup> ISAAC (Das Recht des Automobils, 1907., 21. l.) szerint e szabályozás oka nem az angol autóközlekedés méreteiben, hanem azon ósdi rendszabály furaságában rejlett, mely szerint lokomotívok előtt egy vörös zászlós gyalogjárónak kellett haladnia s ezt a szabályt az angol rendőrhatalóságok az automobilra is alkalmazták. Tényleg azonban a törvény a gépjárművek világításáról, jelzőkészülékeiről, tűzbiztonságáról és menetsebességéről (óránként 14 mérföld) is intézkedik.

<sup>3</sup> MEILI (id. m. 183. l.) egy nemzetközi, speciális autójog megalkotását javasolta.

hanem a baleseti felelősség kérdéseire esett, amelyek a polgári és büntetőjog mélyébe ható bonyolultságuknál fogva sokkal nehezebben érlelődtek.

## 2. §. Az autóbaleseti felelősségről általában.

Egész általánosságban a felelősség valamely tényből meghatározott oknál fogva előálló hátrányos jogkövetkezmények viselését jelenti. E meghatározás mindhárom elemét (tény, ok, jogkövetkezmény) közelebbről megjelölni csak külön a magánjogi és külön a büntetőjogi felelősség szempontjából lehet, mert a kétféle felelősség egymástól sokban eltérő elemeken épül fel, nevezetesen:

a) A felelősségfokasztó tény a büntetőjogban csak emberi *cselekmény* lehet, míg a magánjogban emberi magatartástól független *esemény* is szolgálhat felelősség forrásául. Ép az autóbaleseteknél fordul elő gyakran, hogy merőben tárgyi körülmény, pl. a gépkocsinak valamely üzemi veszélye, féktörés vagy a lámpák hirtelen elalvása idézi elő a balesetet, amelyért adott esetben a jármű tulajdonosa vagy üzembirtokosa felelni tartozik.

b) Hasonlóképpen tágabb a magánjogi felelősség elvi oka is, amennyiben a büntetőjog a felelősségnek csupán egyetlen alapját, a *bűnösséget* ismeri, míg a magánjog terén számos alakzata létezik a *vétlen* felelősségnek, ami ismét ép az autójogban lép előtérbe.

c) Végül egészen eltérő a kétféle felelősség a célját és szankcióját képező joghátrány irányában, mert míg a magánjogi felelősség — másnemű jogkövetkezményekről nem szólva — az okozott kár *megtérítését*, addig a büntetőjogi felelősség a balesetokozó vétkes magatartás *megtorlását* hártja a felelősség alanyára.

Nem szenvedhet kétséget ezek után, hogy mind a magánjogi, mind a büntetőjogi felelősség egymástól teljesen független alapokon nyugszik. Mit sem változtat ezen, hogy gyakorlatilag az, akit valamely balesetért a bűnvádi felelősség terhel, azért magánjogilag is felelni köteles. A kétféle felelősség egybeesése nem származékos; mindegyik a maga sajátos feltételei szerint áll be. „A kártérítést kirovó jogtétel akkor is magánjogi, ha egyszersmind büntetendő tényálláshoz fűződik.”<sup>4</sup>

A gépjárműbaleseti felelősség szűkebb körében a tételes szabályozás alapvető elméleti kérdése az, hogy a felelősség előfeltételei és jogkövetkezményei mennyiben rendezhetők *speciális* keretben,

<sup>4</sup> ZSÖGÖD: Fejezetek kötelmi jogunk köréből, I. köt. 639. l.

másszóval: lehet-e a polgári vagy büntető felelősséget az általános magán- és büntetőjogtól elhatárolt úgyn. *szakjogi felelősséggé* minősíteni s minő viszonyban álljon ez a speciális autójogi felelősség az általános polgári vagy büntető felelősség szabályaival. Ennek megoldásától függ az autóbaleseti felelősség magánjogi vagy büntetőjogi intézményének *rendszeri állása*. Minthogy pedig egy balesetből kifolyólag a felelősség többeket is terhelhet, ennél fogva a szabályozás további főkérdése az, hogy meddig terjedjen a felelős személyek köre és minő módozatok szerint állapíttassék meg felelőségük viszonya egymásközt. Ettől függ az intézmény *belső rendszere*.

Az autóbaleseti felelősség terén — mint látni fogjuk — e rendszeri kérdésekben is lényeges különbségek választják el a magánjogi felelősséget a büntetőjogtól, miáltal a fenti elemi eltérések minden ponton szélsőségesen érvényesülnek. Az autójogban tehát hangsúlyozottan kell szem előtt tartani a *kétféle felelősség szétválasztását* s a jogfejlődés is kezdettől fogva élesen megvonta e határt, aminek egyik szembetűnő és sarkalatos illusztrálása az, hogy az eddig megalkotott speciális törvények a baleseti felelősségnek csupán magánjogi intézményeit szabályozzák.



ELSŐ RÉSZ.  
MAGÁNJOGI FELELŐSSÉG.

I. Fejezet. Elméleti alapok.

3. §. Korábbi tételes jog.

I. Abban a jogállapotban, amelyben az első gépjárműokozta balesetek felmerültek, a kártérítési felelősség a tételes magánjog köztörvényi szabályai értelmében csakis valamely *vétkes* magatartásra volt alapítható. Lényegében mondhatni világszerte egyező volt ez a jogállapot, amely hagyományos elvéül vallotta: „nincsen felelősség vétkekesség nélkül.” Az európai kontinentális jogokban a vétkekességi elv uralma a római *lex Aquilia* felelősségi rendszerére támaszkodva alakult ki. E *plebiscitum* alapeszméje szemben áll a kezdetleges idők ú. n. *eredményi felelősségével*, amely a szubjektív magatartásra való tekintet nélkül hárult a kár okozójára. A *lex Aquilia* alapján felelősséggel csak a vétkes kártokozó tartozott, alapgondolata tehát a *morális megítélés eszméjét* juttatta érvényre.

Az uralkodó felfogás mindazon tételes rendelkezéseket is a vétkekességre vezette vissza, amelyek alapján valakit másnak magatartása, továbbá állatnak vagy éppenséggel élettelen dolognak behatása által okozott kárért terhel a törvényi felelősség. (Quasi-delictumok.) A vétkekesség kötelemfakasztó hatása mutatkozik mindezen esetekben, akár egyszerű vélelem — *praesumptio iuris* —, akár pedig az ellenbizonyítást nem tűrő *praesumptio iuris et de jure* alakjában. A családfe, gyám vagy gondnok felelőssége eszerint a családtagok, gyámoltak vagy gondnokoltak okozta károkért a felügyeleti köteleesség elmulasztásán alapul. A munkaadónak vagy az ügy urának felelőssége az alkalmazott, illetve helyettes tényeiért az utóbbiak megválasztása és ellenőrzése körül megkívántató gondosság elmulasztásában gyökeresik. Az ingatlan tulajdonosa azért felel az épület összeomlásából előállott károkért, mert annak karbanlétéről gondoskodni tartozott volna. Az állattartó felelős az állatkozta károkért, mert felügyelni tartozott volna jószágára. Csak fokozati különbség van — vallja

ZSÖGÖD — a delictumok és quasidelictumok vétkekességi elemei között s valamennyi esetben „a törvény alapgondolata az, hogy itt hibánk okából felelünk”, jóllehet olykor „a hibának mintegy csak lehellete alapján.”<sup>1</sup>

Ha a kártérítés tanán annyira végig vonul a vétkekesség alapgondolata, hogy még ott is vélelmezettnek tekintendő, ahol a törvény a vétkesség ellenbizonyítását sem engedte meg, mennyivel inkább ragaszkodott a hagyományos felfogás a vétkekességi elvhez az autóbaleseti kártérítés terén, ahol a törvény ilyen vélelmet sem a vezetővel, sem a gépjármű tulajdonosával vagy birtokosával szemben fel nem állított.

A balesetokozó vétkes magatartás, amely a szándékosan vagy gondatlanul elkövetett jogellenes cselekményben vagy mulasztásban áll, kártérítési igény alapja lehetett úgy a gépjármű vezetőjével, mint annak nem vezető tulajdonosa vagy birtokosával szemben. A vezető felelőssé volt tehető, ha őt a jármű irányításában vagy egyébkénti kezelésében olyan szándékos magatartás vagy a köteles gondosságnak oly megszegése terhelte, amely a balesetnek közvetlen oka lett. A vétkes gondatlanságot, s így a kártevő szándékot annál inkább, a károsult tartozott bizonyítani. A nemvezető tulajdonos kártérítéssel tartozott a vezetőnek kártokozó vétkekességéért, ha utóbbinak munkaadója vagy megbízója volt és annak a károsult részéről bizonyított vétkekességével szemben kimutatni nem tudta, hogy a vezető személyének megválasztása és ellenőrzése körül a kellő gondosságot tanúsította.

Az automobilközlekedés első éveiben tehát a balesetszenvedők kártérítési igényei mindenütt az említett két jogalapra voltak szorítva, figyelmen kívül hagyva itt, elenyésző gyakorlati előfordulásuk folytán, a családi kötelekeken alapuló igényeket. Tételes kutforrásaik az osztrák jog területén az Opt. 1295. és 1315. §-aiban, a francia Code civil 1382. és 1384. §. 3. alinéájában, Németországban a BGB. 823. és 831. §-aiban, Itáliában a Codice civile 1151. és 1153. §-aiban foglaltattak. A károsult részéről bizonyítandó gondatlanság, nemkülönben az ellenbizonyítás tárgyát képező gondosság mértéke magától értetődően az általános magánjogban megkövetelt közönséges, rendszerinti gondosság fokáig terjedt.

Lényegileg hasonló volt a jogállapot ott is, ahol az érvényben lévő forrásjogi szabályok szerint, vagy ténylegesen, a szokásjog pótolja a törvényt. Így az angol és amerikai Common Law szerint is az átlagos embertől (average man) megkövetelhető észszerű gondos-

<sup>1</sup> ZSÖGÖD: Fejezetek kötelmi jogunk köréből, I. kötet, 635. l.

ság (reasonable care) kötelezte a jármű vezetőjét (driver), aminek megszegését (negligence) a károsult tartozott bizonyítani. El volt ismerve a vezető bizonyított vétkessége alapján munkaadójának vagy megbizójának kártérítési felelőssége, akinek viszont ugyancsak módjában állott az alkalmazott megválasztásában és ellenőrzésében tanúsított gondosságát bizonyítani és ezzel magát a felelősség alól mentesíteni.<sup>2</sup>

Hazai jogunkban is egészen 1906-ig nincs joggyakorlati eset, amelyben bíróságaink az autóbaleseti felelősség elbírálásánál az általános magánjogi vétkesség elvétől eltértek volna. Noha a vasutak kártérítési felelősségéről szóló 1874. évi XVIII. tc. jogunkba iktatta a vétlen felelősségnek a vasúti üzemből folyó elvét, ezt a bírói gyakorlat csupán a villamos vasutakra terjesztette ki, de már nem alkalmazta a lóvasútra. (Curia 1893. dec. 28. 1064/1892. sz. hat.) És jóllehet bírói gyakorlatunk már korábban figyelemreméltóan széles körben adott helyt a veszélyes üzemi felelősségnek, ez a gépjárműbalesetekre nem vonatkozott. A polgári törvénykönyv első tervezetének 1902-ben kiadott indokolása a veszélyes üzemi felelősség többirányú kiterjesztését tartja szükségesnek, ide vonja a lóvasutat is, de még említést sem tesz az automobilról.<sup>3</sup> Erre nézve tehát a köztörvényi vétkesség elvét kívánta volna fennhagyni. Említésre méltó, hogy egy tekintélyes civiljogászunk még 1904-ben is azt az álláspontot vallja, hogy elvileg a vaspályák kártérítési kötelezettsége is csak a vétkesség elvén nyugszik, amely a kivételes törvényi vélelem erejénél fogva csupán a bizonyítási teher áthárításában különbözik a kártérítés általános vétkességi alapjától.<sup>4</sup> Ha ez a felfogás nem is állotta meg helyét a vasút felelőssége tekintetében, mégis korhűség szempontjából megáll annyiban, hogy kártérítési joggyakorlatunk egyébiránt a járműbaleseti felelősséget illetően a vétkességi elvet tartotta fenn. A jármű tulajdonosával, mint munkaadóval vagy megbízóval szemben a kártérítési igény egyes speciális törvényi rendelkezések (1879: XXXI. tc. 84. §.; 1894: XII. tc. 112. §. stb.) analógiájára kifejlődött joggyakorlatunk szerint ugyancsak az alkalmazott vezető vétkessége címen volt támasztható s itt is módja maradt a munkaadónak vagy megbízónak az exkulpációra.

II. Az ekként fennállott multszázadvégi jogállapot a gépjárműbalesetek sujtottjainak védelme szempontjából elégtelennek bizonyult. Mindenekelőtt a *normális bizonyítási teher* tette illúzióriussá a

<sup>2</sup> A vonatkozó angol jogszabályokat a Boos v. Litton (1832.) és a Springett v. Ball (1865.) esetek bírói eldöntésében megnyilatkozó diktumok tartalmazzák.

<sup>3</sup> Indokolás, IV. köt. 627—630. lap.

<sup>4</sup> KOLOS-VÁRY: A magyar magánjog tankönyve, 1904. II. köt. 303. l.

rendelkezésre álló jogsegélyt. Köztapasztalású tény, hogy a károsult, aki a baleset állapotában csak alig, vagy egyáltalán nem gondoskodhatott a maga számára bizonyítékokról, merőben képtelen volt a kár okozójának vétkességét kimutatni. A baleset pillanatok alatt következik be s ha voltak is tanúi, ezek csak a legritkább esetekben figyelhették meg annak lefolyását, mert lélektanilag érthetően figyelmüket inkább a sérült helyzete köti le, ennél fogva ép a baleset oka tekintetében hézagossá bizonyítékokat nyújtanak. Ismeretes továbbá, hogy a balesetek folytán meginduló többféle hatósági eljárás kilátása már eleve feszélyezi a tanukat, akik igyekeznek a tanuskodással járó kényelmetlenségek alól szabadulni. De még ha a károsult a perben nagy nehezen tudta is bizonyítani a kártokozó vétkességét, ez alapon biztos sikerrel csupán a gépjármű vezetőjével szemben léphetett fel, ami pedig a követelés rendszerinti behajthatatlansága folytán gyakorlatilag céltalanná foszlott. A gépjármű tulajdonosa vagy birtokosa legtöbb esetben könnyen bizonyította a vezető megválasztásában és ellenőrzésében tanúsított gondosságát s ezzel menekült a felelősség alól. Végül mindenképen el volt ütve a károsult az autóüzem sajátos veszélyeiből előállott kárainak megtérülésétől, mert az ebben szerepet játszó körülmények ismerete híján sem a vezetőnek, sem másnak vétkességét bizonyítani egyáltalán módjában sem állott.

A jogszabályok elégtelen volta már a század fordulója körül mindenfelé erősen nyugtalanította a közvéleményt. Az élet parancsoló szükségletei a joghatalom beavatkozását sürgették. Rendszabályok kellettek, amelyek a balesetek özönével szemben korrekтивumokról gondoskodjanak s az okozott károk megtérítését kielégítő módon biztosítsák. Olyan országokban, ahol a bírói ítélkezés szigorú törvényhez kötöttsége uralkodik, mozgalom indult a jogászai körökben aziránt, hogy a kártérítési felelősség külön törvényben szabályoztassék. Ez meg is valósult Dánia második automobil-törvényében (1906.), Ausztriában (1908.), Németországban (1909.) és Olaszországban (1912.), míg Svájcban, Franciaországban és Belgiumban a törvényjavaslatok eddigelé sem tudtak érvényre emelkedni. Egyébütt pedig, ahol a szokásjog törvénytől ereje, illetve az ítélkezés nagyobb szabadsága van elismerve, mint pl. az angol-amerikai jogterületen és hazai jogunkban, a bírói gyakorlatra hárult a megfelelő jogvédelem kialakítása, a fennálló jogszabályoknak a megváltozott viszonyokkal való összhangba hozása és interpretatív fejlesztése útján.

Akár törvényhozói, akár bírói megoldásra várt ez a feladat, — a jogfejlődés vezérszava mindenütt a kártérítési felelősség kiterjesztése és szigorítása volt.

## 4. §. A tételes szabályozás főkérdései.

A jogállapot elismert hiányainak megfelelően a kitűzött feladat közelebbről véve főleg a következő konkrét kérdések szabályozására irányult:

a) kiterjeszteni a kártérítésileg felelős személyek körét, különösen a gépjármű tulajdonosára, birtokosára vagy más jogrészesére,

b) felelősség körébe vonni a gépjármű sajátos üzemi veszélyeiből előálló baleseti károkat,

c) függetleníteni a vétkességtől és más alapra helyezni a kiterjesztett magánjogi felelősséget,

d) áthárítani a bizonyítás terhet a károsultról a bármilyen címen felelős személyekre.

Ami e kérdések ugrópontját, a felelősség kiterjesztését illeti, ebben a kötelmi szigor fokozása mellett még az a szociális gondolat is érvényesült, hogy a kártérítési kötelezettség annak vagyoniilag megfelelni valóban képes személyre, tehát elsősorban az autó tulajdonosára vagy más garanciaképes jogrészesére háruljon. Viszont az alkalmazott vezető javára figyelembe kellett venni azt az ugyancsak szociális tekintetet, hogy ő csak a gépjármű tulajdonosához fűződő viszonyának határáig van — quod plerumque accidit — az autó üzemében érdekelve, maga az üzem nem az ő érdekét szolgálja.

Már ennyiben is nyomós indokok szóltak amellett, hogy az autóbaleseti kártérítési felelősség egyfelől a vezető, másfelől a tulajdonos és egyéb felelős személyek szempontjából megkülönböztetve szabályoztassék. Am nemcsak az említett szociális tekintetek, hanem a jog belső logikája is szükségessé tette a magánjogi felelősségnek ezen kettétagozását. A gépjármű vezetője ugyanis akár cselekvése, akár mulasztása folytán, de mindig *saját ténye* alapján kerül a károslal jogviszonyba; nála tehát szükségképen, a priori, a vétkességi elv alkalmazása van helyén. Ezzel szemben a gépkocsi tulajdonosa vagy más rokonjogállású érdekeltje, ezen minőségében egyedül, személyileg nem játszik közre a baleset keletkezésénél, az ő kártérítési kötelezettségét tehát más felelősségi elvre (Haftungsprinzip) kell alapítani.

Az egyes tételes jogokban a magánjogi felelősségnek e bifurkációja nincs mindenütt teljes következetességgel megvonva, elméleti helyessége azonban vitathatatlan.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> GUIDO GENTILE: Natura giuridica della responsabilità civile dell'automobilista, Parma, 1926.

## 5. §. Vétlen felelősségi elvek.

A vezetőn kívül kártérítési kötelezettség alá vonható személyek irányában a jogkutatás első és döntő problémája volt: felelősségük elvi megállapítása. A felállítandó elven fordult meg a magánjogilag felelős személyek köre, felelősségük rendszere és ennek a köztörvényi felelősséghez való viszonya. A megoldás helyessége pedig attól függött, hogy mennyire alkalmas az alapul veendő felelősségi elv mind a jog, mind az élet követelményeit kielégíteni. Az elmélet idevágóan többféle elvi elgondolást produkált, amelyek — az általános magánjog vétségkártérítési alap gondolatával szemben — a „vétlen felelősség” elméletkörét alakították ki.

a) Mint közelfekvő s igen egyszerűen indokolható felfogás, leg hamarabb vert gyökeret a *tulajdonfelelősség* elmélete, amely szerint egymagában a gépjárműre nézve fennálló tulajdonosi minőség elegendő és döntő alap volna a járműokozta balesetek kárának viselésére. (A kezdetleges római jog „noxa caput sequitur” elve kísért e felfogásban, mely a jármű cirkulációjában látja a baleseti kártól a tulajdonoshoz visszanyúló felelősségi láncolatot.

Oksági kapcsolatainak felszínes voltánál fogva ez az álláspont kielégítő megoldást nem nyújt, mert nem veszi figyelembe azon igen gyakori eseteket, amidőn a gépjármű üzemét nem a tulajdonos folytatja, hanem pl. a haszonélvező, vagy a tulajdonjogfenntartásos kikötéssel eladott és átadott autó vevője, holott ez esetekben minden indok meg van arra, hogy utóbbiak viseljék a kártérítési felelősséget. Ezért ma már határozottan elavultnak tekinthető a merev tulajdoni elmélet, noha itt-ott még akad képviselője.<sup>6</sup>

b) A német jogirodalomban az 1906. évi első törvénytervezet és az autótulajdonosi érdekeltségek részéről kidolgozott ellenjavaslat vitájában merült fel az az álláspont, melyszerint a gépjárműbaleseti felelősség az *állattartó* analógiájára volna szabályozandó. (V. ö. alább 7. §.). Ugyanilyen értelemben foglalt állást kb. egyidőtájt a svájci Automobilklubnak a Bundesrathoz intézett hasonló célú előterjesztése.<sup>7</sup>

Joggal mutattak már rá akkor e felfogás bizarrságára, amely — szembe állítva a gépjárműokozta kárt pl. egy kutya által okozott kárral — a komikumtól sem mentes. Annyiban mégis volt jelentősége

<sup>6</sup> Így MARIO BRACCI: La responsabilità civile del proprietario e del conducente di autoveicoli. (Rivista del diritto commerciale, 1924, II. 623.)

<sup>7</sup> MEILI: id. m. 52. l.

ezen analógiának, hogy előtérbe állította azt az egyébként helyes elvet, hogy miként az állat kártételéért nem a gazda, hanem az állat tartója felel, úgy abban az esetben, ha gépjármű üzemét nem a tulajdonos használja, akkor az üzem folytatója feleljen. „Qui habet comoda, ferre debet onera.” Innen származott a német autójogban elfogadott Halter fogalma, mely az állattartó (Tierhalter) hasonlóságára a gépjármű tulajdonosa helyett felelős személyül annak tartóját állítja be.

c) A francia jogtudományban a Code civil 1384. első bekezdésének végmondata, amelynek egy évszázadon keresztül csupán a vétkes felelősségre vonatkozó értelmet tulajdonítottak,<sup>8</sup> adott tápot a szorosan vett dologi, tárgyi felelősség elméletének. Az említett törvényhely szerint ugyanis felelősség állhat elő nemcsak embernek, hanem valamely dolognak tényéből eredő kárért is („dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde”) a dolog ügyelőjével („gardien”) szemben. Ehhez fűzve állította fel a tárgyi elmélet azt a további tételt, hogy a dologra való ügyelés kötelessége a tulajdonost vagy birtokost terheli, mely kötelezettség — autóbaleseti kárra vonatkoztatva — egyszerűen vonja maga után az autótulajdonos illetve birtokos kártérítési felelősségét.<sup>9</sup>

Nem meggyőző s nem is elterjedt felfogás ez, mert a tulajdonosi vagy birtokosi minőség egymagában oly messzemenő ügyeleti kötelezettséget nem rejt, hogy abból a dolognak minden kihatásáért kártérítési felelősség háramoljék. A közfelfogás szerint a tulajdonos azért ügyel a dolgára, hogy abban kár ne essék, de nem azért, hogy általa másnak kára ne essék. A másik ugyancsak ügyeljen saját vagyontárára és védekezzen az idegen dolog káros kihatásaival szemben. Egyébiránt nem is vonható a gépjármű a felelősség szempontjából a puszta dolog fogalma alá, mert üzemé a vezető működését igényli s annak irányítása alatt áll. Tehát nem is a dolog ténye, hanem emberi cselekmény játssza valamely balesetnél a döntő szerepet. Egy puszta tárgyi felelősség pedig ép ezt hagyná — nyilván tévesen — figyelmen kívül.

d) Szinte önként kínálkozott az autóbaleseti kártérítés alapjául a veszélyfelelősség elve, mely a gépkocsiközlekedéssel előállott saját-

<sup>8</sup> Ezen értelmezést azzal indokolták, hogy a szakasz első alinéája a többi bekezdésnek általános elvi kijelentését tartalmazza s így csak az utóbbiakban szabályozott vétségkártérítési tényállások keretében, nem pedig önálló tényállásként jöhet tekintetbe. (L. PLANIOL: Droit Civil, Paris, 1923. II. k. 310—311. l.)

<sup>9</sup> A tárgyi felelősséget ily fogalmazásban először JOSSERAND (L'automobile et le droit, 1908.) fejtette ki.

tosan intenzív veszélyforrásban ismeri fel a felelősségi jogviszony lényeges ténybeli alkotóelemét.

Kézenfekvő volt e szempont megragadása, mert éppen a balesetek tömeges gyakorisága az automobil használatához fűződő állandó helyzetnek, egy valóságos veszélyállapotnak képét öltötte, amely ilyképp a baleseti kauzalitás állandó és önálló tényezője gyanánt jelentkezett. Az ebből adódó felelősségi elv pedig a veszélykauzalitásnak megfelelően nem a megtörtént baleset okozását, hanem már a veszélyállapot pusztá létesítését minősítette a megítélés alapjává. Maga ez a minősítés is azonban több különböző tényállási összefüggésre bontható fel s így többféle elgondolásban nyert kifejtést a veszélyteória, ahhoz mérten, hogy minő tipikus tényállási kapcsolatban került jogi méltatásra.

A német, osztrák és svájci jogban, ahol a vasutak kártérítési kötelezettsége már régebről, külön törvényekben, az objektív felelősség alapján volt szabályozva, eleinte az a nézet tartotta magát, hogy az autóbaleseti felelősséget egyszerűen a speciális vasuti törvények rendelkezéseinek kell alávetni. Amidőn HILSE, berlini szindikus felvetette a külön törvényi szabályozás gondolatát, előtte is a vasuti felelősség elveinek alkalmazása lebegett. Ugyanezt az álláspontot támogatta Svájcban jóideig MEILI is. A közös szempont, mely a vasút és az automobil rokonfelelősségét indokolni látszott, üzemük veszélyességében mutatkozott. Csakhogy sokkal nagyobbak bizonyult az eltérés a kétféle üzem és a velük járó veszélyek természete között, semhogy egyöntetű szabályozásra lehessen szorítkozni. Helyesebbnek mutatkozott a gépjárműüzem sajátos viszonyaira való tekintettel a veszélyfelelősség általánosabb típusából kiindulni és annak speciális autójogi alakulását meghatározni. Így jutott el MEILI a veszélyteóriának (Gefährdungshaftung) a közlekedési jogra általában alkalmazható formulázásához, mely szerint az, aki másokra nézve veszélyállapotot létesítő közlekedési eszközt járat (Veranlassungsprinzip), tartozik az ezáltal okozott kárt minden vétkességtől függetlenül viselni.<sup>10</sup>

Szintén tételes, de más szakjogi bázisról indult el, így is lényegben MEILI Veranlassungsprinzip-jével egyező koncepcióhoz vezetett a veszélyelmélet francia változata, a théorie de *risque créé*. Az 1898. ápr. 4-iki francia törvény, mely az ipari munkás-baleseti felelősséget szabályozta, az ipari üzemi veszély (risque professionnel) általános fogalmát alakította ki, még pedig sokkal messzemenőbben, mint a német Reichshaftpflichtgesetz. Itt a veszélyfelelősség, mint az ipari vállalatnak fiz-

<sup>10</sup> MEILI id. m. 69. l.

leti költségzárba menő kockázata lép fel. Az automobilnál ez a vállalati kritérium — mint ilyen — hiányzik ugyan, de ami ennek felelősítő lényegét adja, az jelesül, hogy veszélyes kihatású tartós berendezésnek minősül, már a gépkocsinak birtokosi használatában is feltalálható, sőt a tárgyi felelősségnek éppen általánosabb érvényű kauzalitása az, amely a dolognak veszélyekkel járó használatából indul ki s ez az elgondolás vezetett a *veszélylétesítés* (risque créé), mint felelősítő alaptény, fogalmához. Ezen elsőül SALEILLES által megformulázott elmélet szerint a veszélyállapot, amelyet valaki a birtokában lévő dolog rendszeres használata által másokkal szemben a maga előnyére felidéz és hasznának vagy hatalmának forrásává tesz, egyszersmind felelősségének is indokolt forrásává válik.<sup>11</sup> Noha első tekintetre úgy látszik, mintha a risque créé theoriája az érdekelvre („cuius commoda, eius incommoda”) támaszkodnék, valójában félreismerés volna a kettőt egy vonalra állítani. Abban a kifejtésben, ahogy Saleilles iskolája a risque créé elméletét felfogja, az érdekelv csupán subsidiarius magyarázatként, közvetve jut szóhoz, maga a felelősség a szó szoros értelmében „ob rem”, a veszélyt létesítő dologhasználat révén gyakorolt tulajdonosi vagy jogbirtokosi minőséghez fűződik.<sup>12</sup>

Az ekként több oldalról megalapozott gondolati előzményekből képződött a *veszélyes üzem* fogalma, amely különösen a német jogban vált otthonossá s adaptált a magyar bírói gyakorlat is. Ha élni lehet OSWALD SPENGLER terminológiájával, aki a modern jogfejlődés dinamikai fogalmait szembe állítja a római jogon nyugvó statikai fogalmakkal, — csakugyan dinamikai elgondolásnak mondható a veszélyes üzem jogi fogalma, aminek mintegy statikai párja a francia felfogás használta veszélyes dolog (choses dangereuses) disztinkciója. Itt a veszélyes dolog birtoka vagy használata, ott a veszélyes üzem fenntartása szolgál a baleseti kártérítési felelősség alapjául. A veszélyes üzem fogalmát a felelősség tanában az az örök követelmény hívta életre, amelynél fogva a jogtudománynak az életviszonyok változásával és az ismeretek fejlődésével lépést kell tartania. Figyelembe kellett tehát a jognak vennie mindenekelőtt azt a nagyfokú és folytonos *veszélyelemet*, amely a gépjármű általános használatával az emberi életviszonyoknak egy igen jelentős terén, a közlekedési forgalomban, nyomasztó erővel lépett fel. (V. ö. 1. §.)

<sup>11</sup> JEAN TAUZIN: La responsabilité des propriétaires des choses dangereuses et spécialement des automobilistes, Paris, 1929. 47. l.

<sup>12</sup> Így különösen WAHL is (La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles, 1909.), aki a tulajdonos veszélyviselési kötelezettségét (risque de la propriété) veszi alapul.

Alkalmazkodnia kellett továbbá a tapasztalati tudományoknak megváltozott felismeréseihez s a merő dologi kauzalitás elavult világmagyarázata helyett az energetikai okság érvényéről a jog terén is tudomást kellett vennie. A veszélyes üzem fogalma tehát nem önkényesen, hanem következetes logikai talajon fejlett ki a modern jogfejlődés körébe, ahol már nem a dologi kauzalitás és dologi jogviszony, hanem az energia veszélyhatásait kifejtő üzem és az üzemfolytatói tevékenység képezi a jogi felelősség oksorának tényállási tengelyét.

Gondolattörténeti nézőpontból a vétlen felelősségi elvek fejlődésmenetében a jogkeresés fáklyafényét a kauzalitás eszméjéből látjuk kisugárzani. Valamennyi feltárt elmélet azokat a jelenségeket kutatja s iparkodik összefüggő elgondolásba foglalni, amelyekből a baleset oksági kapcsolata a lehető legegyszerűsebb érvennyel ismerhető fel.<sup>13</sup> A jogkeresésnek e belső logikája — mint láttuk — következetes evolúció rendjén vezetett el a veszélyfelelősség általános tanán keresztül a veszélyes üzemi felelősség gondolatához, mely tehát a *kártérítési felelősségnek a balesettel járó üzem fennállásában részes, egyébként vétlen személyek terhére beszámítókauzális visszavezetését* jelenti.

Arra a végső kérdésre, hogy kiknek terhére történjek ez a kauzális beszámítás, a veszélyes üzemi felelősség elve jogszabályszerkezeti szempontból is következetes választ ad, jelesül olyat, amely a felelősség joghatását valóban ténybeli alaphoz fűzi. Míg ugyanis a szoros értelemben vett tárgyi felelősség különböző változatai a gépjárműnek, mint dolognak valamely *jogrészesét* (tulajdonosát, használati birtokosát) kívánják terhelni s ilyképp a pusztán jogviszonyhoz újabb joghatást fűzni, — addig a veszélyes üzemi felelősség a gépjármű üzemének gyakorlatában részes személyre hárul, vagyis a felelősségi joghatás tényleges magatartáshoz fűződve a baleset *tényező-részesét* éri.

Miután a gépjármű üzemében több személy, sőt különböző módon és mértékben lehet részes, a felelős személyek kijelölése, illetve ezek körének és felelősségük mérvének meghatározása nem szabályozható egyértelműen, hanem az üzemrészesség alakulásának megfelelően kombinált rendszerben. A szabályozás rendszerére nézve

<sup>13</sup> „A forgalom fokozódása maga után vonja az igazságérzet kifinomodását és annak felismerését, hogy valamely cselekedet a közjóra nézve nemcsak azért veszélyes, mert másnak kárt okozott. Mai érzésvilágunkban is kiemelkedő helyet tölt be a vétkesség dogmája; figyelembe veendő azonban, hogy a vétségi felelősség sem más, mint a tágabb értelemben vett veszélyfelelősségnek egy fajtája.” (ISAAC: Kommentar zum Automobilgesetz, 1912. 56. l.)

döntő az elsősorban felelős személy megállapítása. Ilyenül a német törvényhozás az ISAAC által szerkesztett ellenjavaslatból elfogadott formulával a gépjármű tartóját (Halter), vagyis azt, akinek számlájára az üzem folytatódik,<sup>14</sup> PATTAI és SCHAUER, az osztrák autótörvényjavaslat szerkesztői, pedig az üzemvállalót (Betriebsunternehmer) helyezték a vétkes felelősség homlokterébe. A kettő eltér egymástól annyiban, hogy az üzemtartó fogalma az üzemfolytatási érdekre, az üzemvállaló pedig annak vállalatszerűségére utal. A jogi fogalomképzés követelményeinek teljességgel egyik sem felel meg, mert úgy az üzemtartó, mint az üzemvállaló meghatározása elmosódó, külsőleg nem mindig felismerhető, nem is fejezi ki az üzem tényleges gyakorlásának megkivántató állandóságát s végül, nem rögzíti meg kellően az üzem folytatójának egyfelől a gépjármű tulajdonosával, másfelől annak vezetőjével szemben elkülönülő jogi helyzetét. Mindezen okokból törvénytervezetünkben az „üzembirtokos“ fogalmát hoztuk idevágóan javaslatba.

#### 6. §. Felelőségoldó és csökkentő okok.

A kiterjesztett speciális felelőséggel szemben vannak okok, amelyeknek fennforgása a kártérítésre elvileg kötelezettet a felelőség alól feloldja vagy kötelezettségének mérvét csökkenti. Ehhez képest különböztetjük meg a *felelőség-oldó* (mentesítő, kizáró) és *felelőségcsökkentő* (leszállító) okokat.

##### a) Felelőség-mentesítő okok.

I. Azon körben is, amelyben a vétkességi elv fenntartható, a kiterjesztett speciális felelőség maga után vonja a bizonyítási teher áthárítását. A vétséggár körében egyértelmű ezzel a vétkesség vétele. A vezetőről tehát ott, ahol a speciális felelőség reá is kiterjed, az a vélelem, hogy a baleset az ő vétkes magatartásának következménye volt. Ha mentesülni akar a felelőség alól, őt terheli a bizonyítás az iránt, hogy a baleset keletkezésében vétkes volt, másszóval, hogy a gépjármű vezetésében és kezelésében a tőle megkövetelhető gondosságnak mindenben eleget tett. Közbevetően előrebocsátjuk, hogy hazai jogunk a speciális felelőségnek ezen elveit a vezetőre nézve ki nem fejlesztette, aminek magyarázatát az adja, hogy a veszélyes üzemi felelőséget bírói gyakorlatunk sajátos módon azon jogvélelem alakjában állította fel, mely szerint a baleset a veszélyes üzem következménye. (L. alább 13. §.) E jogvélelem a vezető terhére eső vétkes-

<sup>14</sup> V. ö. ISAAC: Kommentar zum Automobilgesetz, 1912, 27. l.

ségi vélelemmel össze nem fér, minél fogva magyar jog szerint a vezető kizárólag balesetokozó vétkessége esetén felel. Úgy a hazai joggyakorlattól, mint a külföldi tételes jogoktól lényegesen eltérő megoldást javasol tervezetünk 6. §-a, amely a vezető felelőségének szabályozását a közvetett okozás gondolatából vezeti le.

II. Más a helyzet a vétkes felelőség eseteiben. Itt már nem elegendő a felelőség alól való mentesüléshez a vétkesség bizonyítása, mert a felelőség alapja más. Minthogy a vétkes felelőség meghatározott tárgyi tényállásokhoz fűződik, ennél fogva e felelőségtől való mentesülés ugyancsak a kötelezett személyen kívül álló *objektív tényállásokat* igényel, még pedig olyanokat, melyeknek kötelemszüntető hatása amazok kötelemszüntető hatásánál erősebb.

A felelőség alól mentesítő okok sorozatában különbséget szoktak tenni tárgyi és személyi körülmények között, e terminológia azonban nem találó, mert a vétkes felelőség alanyára nézve valamennyi mentesítő ok tárgyi jellegű. Helyesebb az emberi magatartástól független és attól függő okok között disztingválni, előbbieket közé sorozván az *erőhatalom* (vis maior) vagy más *elháríthatatlan esemény* tényállásait, utóbbiak közé a felelős személyeken kívül álló *emberi magatartásokat*, nevezetesen a baleseti károsultnak vagy harmadik személynek magatartását.

Minden emberi magatartástól függetlenül keletkezik és így minden felelőség alól mentesít az erőhatalom. Casus a nullo praestatur. Ezen abszolút érvényű jogelv természetesen az autóbaleseti felelőségre nézve is áll, de éppen a vétkes felelőség határvonalának meghatározása céljából szükséges az erőhatalom fogalmának meghatározása. Különbséget tesznek abszolút és relatív erőhatalom között. Az előbbin azt a tényértük, amely az emberi cselekvés körén kívül álló okból keletkezve oly sajátosan és oly erővel hat és idézi elő a kárt, hogy az a mindennapi élet rendszerinti eshetőségeit szemlátomást felülmulja. Relatív értelemben az erőhatalom olyan eseményt jelent, amely elemi erők működésére vezet vissza s amely az eset körülményei szerint megkívánható minden gondosság mellett sem *volt elhárítható*. Az abszolút elmélet lényege, hogy az erőhatalom mértékéül az élet mindennapi tapasztalatát veszi és nem az adott esetben fennforgott egyéb körülményeket. A relatív felfogás pedig ép azt tekinti lényegesnek, hogy a bekövetkezett esemény az eset körülményeihez mért gondosság mellett elhárítható volt-e vagy sem.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> V. ö. Hermann HAEMMERLE: Die Haftpflicht aus Kraftfahrzeugbetrieben, Wien, 1928. 58. l.

Irodalom és joggyakorlat túlnyomóan a relativ elméletet osztja. E felfogás jutott végeredményben kifejezésre abban is, hogy az autó-felelősségi törvények többje mellőzte az erőhatalom fogalmát és azt az „elháríthatatlan esemény” fogalmával helyettesítette. Sokan a két fogalmat azonosnak tartják,<sup>16</sup> holott tényállási köreik nem fedik egymást. Az elháríthatatlan esemény nemcsak az üzem körén kívül álló okra utal, mint az erőhatalom, minélfogva az előbbinek fogalmi köre tágabb. Viszont úgy elméletben, mint gyakorlatban általánosan elfogadottnak mondható, hogy a gépjármű szerkezetének sajátosságaiból vagy működésének hibáiból előálló balesetek sohasem tekinthetők elháríthatatlan eseményből eredőknek.

A német jogban az elháríthatatlan esemény fogalma igen tág kiterjesztést nyert. Felőleli nemcsak az erőhatalom eseteit, hanem még a károsult vagy harmadik személy magatartásából előálló baleseti tényállásokat is, miáltal a felelősség alól mentesítő okok az elháríthatatlan esemény egységes fogalmában olvadnak össze. Az átfogó gondolat abban található meg, hogy az autóközlekedési forgalomban megkívántató gondosság mindazt az előrelátást és elővigyázatot igényli, amely a bekövetkező balesetek elhárítására is képes legyen. Mégis egy szempont alá vonni, sőt egy fogalomra összerakni az emberi akarrattól teljesen független és emberi magatartásban fekvő okokat nem lehet. Egészen más módon és más időben kell tanúsítani azt a gondosságot, amely az erőhatalom vagy ezzel rokon események elhárítására irányuljon és ismét másként és máskor nyilatkozik meg az a gondosság, amely a károsultnak vagy harmadik személynek magatartásával szemben a balesetet megakadályozza. Ott a természet elemi erőivel, itt az emberi magatartás vétkei vagy téves megnyilvánulásaival kell számolni.

A kártérítési következmények szempontjából is lényeges különbséget tesz egyfelől az erőhatalom és szorosan vett elháríthatatlan esemény, másfelől a károsult vagy harmadik személy balesetokozó magatartásának elhatárolása, mert az utóbbi okok fennforgása esetén helye lehet az előálló kár megosztásának vagy adott esetben szolidáris felelősségnek.

A vétlen felelősségnek már bennrejlően meg van az a *vélelmezhető* hatása, hogy az előálló kár az elvi alapul vett tényállásból származott. Így a veszélyes dologgal vagy veszélyes üzemmel kapcsolatban előálló kárra nézve mintegy *prima facie* fennáll a vélelem — amit a magyar bírói joggyakorlat kifejezetten is kimondott —, hogy

<sup>16</sup> Így EHRENZWEIG is: System des österr. allg. Privatrechts, 1928. II. / 1. 643. l.

a kár a dolog vagy üzem veszélyeiből keletkezett. Ebből következik, hogy a vétlen felelősség terhe — kifejezett vélelem nélkül is — már önmagában foglalja egyszersmind a bizonyítás áthárított terhét. Felelőssége alól tehát csak úgy mentesülhet a gépjármű üzembirtokosa, ha bizonyítja, hogy a balesetet erőhatalom, más elháríthatatlan esemény, vagy a károsultnak, illetve harmadik személynek olyan magatartása idézte elő, amellyel szemben ő vagy a vezető kellő gondosság mellett is a balesetet megakadályozni nem tudhatta.

b) *Felelősség-kizáró okok.*

A felelősség alóli mentesítő okokat az jellemzi, hogy tényállásuk a baleset okozati összefüggéséből alakul. Vannak azonban más felelősségoldó okok is, amelyek a speciális autóbaleseti felelősség kizárását vonják maguk után. A mentesítő okok fennforgása esetén a felelősség *teljesen elhárul* arról, aki elvileg különben kártérítésre köteles volna. Kizáró okok azonban *csupán a speciális autóbaleseti felelősséget* hárítják el, fennhagyván az esetleg más alapon még igényelhető kártérítést. Magától értetődik, hogy ily kizáró okokat csak azon tételes jogok ismernek, amelyekben az autóbaleseti felelősség, mint speciális intézmény él.

Felelősség-kizáró okok gyanánt eddigelé főként két ténykörülmény részesült elméleti vagy gyakorlati méltatásban. Az egyik kizárja a speciális felelősség köréből azt a kárt, amely a gépjármű által szállított személyeket vagy dolgokat érte. A másik pedig kizárja azt a balesetet, amelyet két vagy több speciális felelősség alá eső jármű egymásközi viszonyban okozott.

Az autón szállított személyek (bentülők) és tárgyak irányában a speciális felelősség kizárása indokolva van azon jogviszony révén, amelynek alapján a bentülők és a szállítmányok tulajdonosai a gépjármű használatában részt vesznek. Egyes jogokban az a felfogás uralkodik, hogy különbséget kell tenni a járműnek ingyenes vagy ellenérték melletti igénybevétele között. Ennek a megkülönböztetésnek azonban a felelősség kizárása szempontjából elvileg nincs jogosultsága, mert a jármű igénybevétele mindegyik esetben magában foglalja a közlekedési veszély kockázatának átvállalását. Csak további hatásai-ban van különbség a kettő között, még pedig annyiban, hogy ha a baleset folytán ingyenes utas sérült meg vagy ingyenes szállítmányban esett kár, akkor a közönséges magánjogi felelősség terheli a gépjármű vezetőjét, illetve annak tulajdonosát, míg ellenérték melletti szállítás esetében a károsult a szállítmányozót vagy fuvarozót terhelő, amúgy is szigorú felelősség alapján élhet kártérítési igényével.

Két vagy több gépjármű közrehatása által okozott balesetnél a speciális felelősség kizárása abban találja indokát, hogy a konkurráló felelőségek a matematikai egyenlet törvényei szerint egymást közömbösítik. Ilyenkor tehát az általános magánjogi felelősség foglal helyet s a kártérítési kötelezettség annak a járműnek vezetőjét és tulajdonosát fogja terhelni, amelynek irányításában és kezelésében a megkívántató gondosságot elmulasztották.

Más az eset akkor, amidőn különböző fajtájú járművek, pl. gépkocsi és motorkerékpár vagy vasút kollíziója kerül egymással szembe. Ily esetekben ismét helye lehetne a speciális felelősség alkalmazásának és pedig azon járműüzemek terhére, amelyek a nagyobb üzemi veszélyt képviselték. Az üzemi veszély mértéke tekintetében is kiütözik az abszolút és relatív álláspont ellentéte. Általában a gépkocsi nagyobb üzemi veszélyt képvisel, mint a motorkerékpár, a vasút nagyobb, mint az automobil. Lehetnek azonban esetek, amidőn a típusa szerint kisebb fokban veszélyes jármű, túlbogó sebességénél vagy súlyánál fogva felülmulja az általában veszélyesebb járművet. Egy megrakodva robogó teherautó kétségkívül nagyobb veszélyt jelent, mint egy normálisan haladó villamos, egy száguldó motorkerékpár ugyancsak nagyobb, mint egy lépésben tartott gépkocsi. Helyeselni kell tehát azt a nézetet, mely a felelősség elbírálásánál a baleset összes körülményeinek figyelembe vételével állapítja meg az üzemi veszély konkrét fokát.

*c) Felelősség-csökkentő okok.*

Egy balesetből kifolyólag többeket terhelő, vétkes vagy vétlen felelősség konkurzusából állanak elő a speciális felelősség csökkentésére vezető okok. Egyik tényállási típusuk — mint láttuk — akkor áll be, amidőn a baleset okozásában a károsultnak vagy harmadik személynek vétkes magatartása is részes; másik jellegzetes esetük pedig a járművek kollíziójánál fordul elő akkor, amidőn nemcsak egyikük okozta a balesetet. Mindezen esetekben az okozati részesség megosztásának arányában s az általános magánjog elveinek megfelelően a kár megosztása van helyén.

## II. Fejezet. Külföldi jogok tételes szabályai.

### 7. §. Német jog.

Üttörő szakirodalma és rendszeri kiépültsége folytán a német jog a tételes összehasonlítás legalkalmasabb kulcsjoga.

Már 1899-ben kezdeményezte HILSE a berlini Juristische Gesell-

schaftban megtartott előadásával az autóbaleseti kártérítés speciális szabályozására irányuló mozgalmat. A kérdés az 1902. évi német jogászgűlés napirendjére került, amely határozatában az 1871. évi június 7-iki Reichshaftpflichtgesetznek a vasúti felelősségre vonatkozó intézkedéseit és különösen a dologi kár tekintetében az 1838. nov. 3-iki porosz vasúttörvény rendelkezéseit ajánlotta a szabályozás alapjául. Ezen az elvi alapon, tehát az üzemi felelősség alapján, állott az 1906. évi első német „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden”. Felelős lett volna e javaslat szerint a gépjármű üzemfolytatója (Betriebsunternehmer) s felelősségét csak az erőhatalom és a károsult kizárólagos hibája zárta volna ki. A javaslattal szemben a német autóérdekeltségék az ISAAC által kidolgozott ellenjavaslatot terjesztették elő, mely a jármű tartóját (Halter), még pedig vétkességi alapon és ezenfelül csak az üzem hibáiért kívánta felelőssé tenni. A járműtartó fogalma a német polgári törvénykönyv 833. §-ában szabályozott állattartói felelősség analogiájára utal. Mindhárom elvi támaszt összefonja az 1909. május 3-án meghozott törvény, mely csekély eltérésektől eltekintve, az 1923. júl. 21-én kelt „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen” szövegezésében jelenleg érvényben van.

A törvény három részre oszlik: 1—6. §-ai közlekedési előírásokat, 21—27. §-ai büntető és záró rendelkezéseket tartalmaznak. A kártérítési felelősség szabályait a 7—20. §-ok foglalják magukban s ezeknek lényeges intézkedései a következőkben foglalhatók össze:

Kiindul a törvény mindenekelőtt a járműtartó és vezető felelőségének *szétválasztásából*. A járműtartó felelőséggel tartozik a gépjármű üzeménél bekövetkezett emberhalál, testi vagy egészségkárosítás vagy dologrongálásból előállott károkért, — hacsak nem bizonyítja, hogy a baleset elháríthatatlan esemény következménye volt. Ezen bizonyítás által — a törvény szavai szerint — a felelőség „ki van zárva”, voltaképp azonban a felelőség alól mentesítő okot produkál.

Elháríthatatlan eseménynek számít különösen az, amely a károsultnak vagy az üzemnél nemtevékeny harmadik személynek vagy valamely állatnak közreműködésére vezetendő vissza és úgy a járműtartó, mint a vezető az eset körülményei szerint megkívántató minden gondosságnak eleget tettek. Nem elháríthatatlan esemény a jármű szerkezetében rejlő hibából vagy működésének fogyatékoságából előállott baleset. — *A német törvényben tehát az elháríthatatlan esemény fogalma a felelőségmentesítő okok valamennyiét foglalja össze, ami több tekintetben kifogásolhatónak bizonyult.* (V. ö. fentebb 6. §. a).



A járműtartó felelősségének áthárulását foglalja magában a 7. §. utolsó bekezdése, mely szerint az, aki a járművet tartójának tudta és akarata nélkül használja, felelőssé válik a tartó helyében, de fennmarad utóbbinak felelőssége, ha a használat az ő vétkes magatartása folytán vált lehetővé.

A vezető felelősségét a törvény 18. §-a a tartóéhoz csatlakozóan szabályozza. Elvileg tehát a vezető a járműtartóval egyetemlegesen felel. „Ki van zárva” azonban a felelőssége akkor, ha a kár nem az ő vétkes magatartásának következménye. Felelőssége tehát a vélelmezett vétkességen nyugszik, vétlenségét ő tartozik bizonyítani. Módjában áll természetesen mindazon mentesítő okokat érvényesíteni, amelyek a járműtartó rendelkezésére állanak. Mentésüléséhez azonban már vétlenségének bizonyítása elegendő. Magától értetődik, hogy ha a vezető egyszermind a jármű tartója, vagy ha ő a járművet önhatalmian használta (fekete-fuvar), akkor ezen minőségében felel és a 18. §-ban megengedett exkulpáció nem áll rendelkezésére.

Megjegyzendő ehhez, hogy a vezető általi jogtalan autóhasználat másként valósul meg, mint valamely harmadik személy részéről. A német bírói gyakorlat szerint a fekete fuvarhoz nem elegendő, hogy a vezető csupán bár önhatalmú kitérőre viszi az autót, ha egyébként annak üzembehelyezése a járműtartó tudtával történt.<sup>1</sup>

Nem nyernek alkalmazást a törvényi felelősség speciális rendelkezései akkor, ha a sérült személy vagy dolog a baleset idejében a járművön szállított, vagy ha a sérült a jármű üzemében tevékenykedett, továbbá az olyan jármű által okozott károkra, amelynek legmagasabb menetsebessége sík pályán óránként 20 km-t meghaladni nem képes. Ezek a tényállások tulajdonképpen a felelősség kizárásának esetei közé tartoznak (V. ö. 6. §. b.) Ugyancsak a felelősség kizárásáról gondoskodik lényegileg a törvény 17. §-ának azon rendelkezése, amely a több gépjármű által okozott baleseti kár megosztásáról intézkedik, mert amidőn a kár viselését a baleset okozásának arányában osztja meg, valójában már a BGB. 254. §-ának köztörvényi elvei szerint rendezzi a kártérítési kötelezettségeket. Kifejezetten utal a BGB. 254. §-ának alkalmazására a törvény 9. §-a azon esetre, amidőn a kár előidézésében a sérült vagy károsult vétkes magatartása közreműködött. Jogtechnikai szempontból mindenesetre hibáztatható, hogy a törvény 8. 9. és 17. §-ának most idézett rendelkezései nem juttatják kifejezésre azt az egységes szempont alá tartozásukat, melynél fogva

<sup>1</sup> L. a darmstadti főtörvényszék 1927. júl. 6-iki határozatát követő joggyakorlatot. (MÖHRING: Die Rechtsprechung zum Automobilrecht, 1929., 22. l.).

mindezen esetekben a speciális felelősség kizárásának okai forognak fenn.

Az eddig ismertetett rendelkezésekből kitűnően a német törvény a járműtartó kártérítési kötelezettségét a veszélyes üzemi (véetlen) felelősség szigorú elvei szerint, a vezetőét a terhére vélelmezett vétkessége alapján, de — exculpato hiányában ezt is — a tartóéval egyetemlegesen állítja fel. E szigorú kötelmi jogalapokkal szemben viszont kártérítési kötelezettségük mértéke enyhébb az általános magánjogiánál. A törvény 12. §-a értelmében ugyanis a speciális autóbaleseti felelősség egy maximált kártérítés határáig terjed, amely emberhalál vagy testi sértés esetében egy személy után legfeljebb 25,000 márka tőkét vagy évi 1500 márka járadékot, több személy után együttevén legfeljebb 75.000 márka tőkét vagy évi 4500 márka járadékot tehet ki, dologi kártérítésül pedig legfeljebb 5000 márka állapítható meg. Enyhébb továbbá az autókártérítési kötelezettség annyiban is, hogy a sérült halála esetén a kártérítésre jogosultak nem követelhetik a BGB. 842. és 845. §-ai szerint a megnehezült előmenetel és az elmaradt szolgálati ellenérték címén járó kár megtérítését, ezenfelül testi sértés esetében nincs helye a BGB. 847. §. szerint igényelhető fájdalomdíjnak sem.

A speciális felelősségnek ily maximális összegek határáig történt korlátozása, ami a német törvénynek jellegzetes vonása, abban lelte indokát, igen helyesen, hogy ezáltal a járműtartónak lehetővé tétessék elviselhető díjtételek mellett a szavatossági biztosítás, másrészt a géperejű közlekedés a túlságos mérvű kártérítési kockázat terhe alatt fejlődésében meg ne akadályoztassék.

Elévülés tekintetében is korlátozza a törvény a speciális felelősséget, amennyiben a kártérítési igény a károsult tudomás-szerzésétől számított két év alatt, korábbszerzett tudomás hiányában a balesettől számított harminc év alatt elévül, de már elveszti a törvényen alapuló jogait, ha a tudomásszerzéstől számított két hónap alatt a balesetet a felelősségre kötelezettnek be nem jelenti. (14., 15. §§.).

Érintetlenül maradnak a törvény 16. §. értelmében mindazok az általános magánjogi szabályok, amelyek alapján a járműtartó vagy vezető nagyobb mérvű vagy később elévülő kártérítésre lehet kötelezve, vagy amelyek szerint rajtuk kívül más tartozik kártérítéssel. Igényt támaszthat ennél fogva a károsult a tartóval illetve vezetővel szemben a BGB. 823., 278. és 831. §-ai alapján teljes kártérítés iránt a rendes elévülésig, ha a köztörvény értelmében vétkes magatartásukra építi követelését.

A közönséges és a különleges autóbaleseti felelősség viszonya,

a kötelem-mentesítő-, kizáró- és csökkentő okok rendszere minden ponton szorosan összefügg az autóközlekedés megkívánta gondosság fogalmával. A törvény 7. §-a szerint a járműtartó az „eset körülményei szerint megkívántató minden” gondosságra van kötelezve. A gondosságnak e foka magasabb annál, amit a közönséges magánjog általában megkövetel, s ez a követelmény fennáll mind a járműtartóval, mind a vezetővel szemben.

A járműtartót terhelő fokozott gondosság tárgya egyfelől az autó, amennyiben a balesetek elhárítása végett az előrelátás határáig tartozik gondoskodni arról, hogy az a közlekedési rendeletnek megfelelő szerkezettel és állapotban lépjen üzembe, — másfelől ugyanily messzemenő gondosságot köteles kifejtteni a járműtartó a vezető személye tekintetében, annak megválasztása és ellenőrzése körül.

Nemcsak mértékére, hanem lélektani tartalmára nézve szintén, az autó jogi gondosságnak igazi sajátossága a vezetőtől megkövetelt gondosságban domborodik ki. Maga a törvény nem határozza meg közelebbről a vezető gondosságának mértékét. Erről a közlekedési rendelet intézkedik. Már az 1906. máj. 3-án a Bundesrat által mintaszabályzatul kiadott „Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen” 16. §-a úgy intézkedik: „Der Führer ist zu besonderer Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet.” Ezt a rendelkezést a most érvényben lévő 1925. december 5-iki „Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr”-ig minden rendelet tartalmazta. Figyelemmel erre egy oly birói gyakorlat fejlődött ki Németországban, amely a gépjárművezetőtől következetes szigorral a gondosságnak igen magas fokát, csakugyan a lex Aquilia szerinti „paterfamilias diligentissimus” gondosságát várja el.

Elsősorban köteles a vezető a közlekedés rendszabályait a lehető legpontosabban betartani, azoktól csak nyomatékos szükség esetén térhet el, de adott esetben el is kell térnie. Evégből tartozik a vezető mindenekelőtt saját képességeivel számot vetni, csakis józan és feltétlenül figyelőképes állapotban működni (RG. 1914. dec. 17.), minden helyzetben a forgalom viszonyairól kellő áttekintést szerezni, főként forgalmas útkeresztezéseknél az összes veszélyforrásokkal számolni (RG. 1925. máj. 12.), a közönségnek esetleges figyelmetlenségét is tekintetbe venni (RG. 1914. dec. 12., 1919. jan. 16., 1925. szept. 17.), nemcsak az előtte lévő menetpályát, hanem az út oldalait is szemmel tartani (RG. 1924. máj. 28.), még akkor is, ha szabályszerűen előz vagy kitér, köteles a keresztutcákból jövő járműveket és gyalogjárókat figyelemmel kíséreni (RG. 1925. máj. 12.). Odáig megy egy határozat (RG. 1926. ápr. 22.), hogy attól a vezetőtől, aki egy áttekinthet-

len útkeresztezéshez közeledik, megköveteli még az arra való figyelést is, hogy valamely másik jármű vezetője nem hajt-e túlsebesen a keresztezésbe, miért is ily helyeken lépésről-lépésre készen kell lennie megállásra vagy kitérésre.<sup>2</sup>

Jellemzően világítja meg a német autó jogi birói gyakorlat irányát a Reichsgerichtnek 1918. nov. 7-iki határozata, mely a vezető gondosságának mértékét következőképp definiálja:

„Wie das Reichsgericht wiederholt ausgesprochen hat, (86, 149; 92, 38.) ist darunter nicht die allgemeine Verkehrssorgfalt des §. 276. BGB. zu verstehen, sondern eine erhöhte, gesammelte, auch in schwieriger Lage sich bewährende und den Gefahren des Verkehrs im Augenblicke mit Umsicht und Geistesgegenwart beugnende Aufmerksamkeit.”

Ha most mindezekhez hozzávesszük még, hogy a gépjárművezetőtől „megfontoltság, a közrend és embertársainak személyisége iránti tisztelet” jellemvonásai is megkívántatnak,<sup>3</sup> bizvást meg lehet állapítani, hogy a német joggyakorlat igen messzemenő követelményeket támaszt, sőt olyan tulajdonságokat követel a vezetőtől, amelyek — egy elégületlen bíráló sokalló szavai szerint — „a gentleman mintaképét, az antik paterfamilias legfelsőbb kifinomodását, megfontoltságot, jellemzilárdságot és felelősségérzetet, egyszóval az erényeknek mondhatni színe-javát” foglalják magukban.<sup>4</sup>

A jelenleg érvényben lévő, 1925. december 5-én kelt gépjárműközlekedési rendelet 17. §-a a korábban előírt „besondere Vorsicht” helyébe a „gehörige Vorsicht” kifejezést tette. Bár nem lehet kétséges, hogy az utóbbi az előzőhöz viszonyítva a gondosság enyhébb mértékét jelző kifejezés volna, mindazonáltal a joggyakorlat felfogása szerint az új rendelet e kitétele is az eddig megkívánt gondosság mértékét kívánta fenntartani.<sup>5</sup>

#### 8. §. Osztrák jog.

A német törvényelőkészítő munkálatokkal párhuzamosan haladtak az osztrák felelősségi törvény előmunkálatai is. Az első törvényjavaslat, amelyet 1904-ben nyújtottak be, nem nyerte el a törvényhozás hozzájárulását, mert a felelősség szabályozását túlszigorúnak tartották. A ma érvényben lévő törvény, a németet megelőzve, 1908. aug.

<sup>2</sup> Fritz MÜLLER: Automobilgesetz, Berlin, 1927., 172. és 248. l.

<sup>3</sup> RG. 1925. nov. 30. — V. 8. MÖHRING: Die Rechtsprechung zum Automobilrecht, 3. l.

<sup>4</sup> Veröffentlichungen des Berliner Anwaltvereins, 1924.

<sup>5</sup> MÜLLER id. m. 542. l. — A joggyakorlatnak ez álláspontja nem meggyőző, a kitétel megváltoztatása félreismerhetetlenül enyhítés szándékára vall.

9-én kelt s az 1922. máj. 3-iki novellával részben módosítva foglalja magában az irányadó jogszabályokat.

Az osztrák törvény is, hasonlóan a némethez, *vegyes felelősségi rendszert* állított fel. A vétkes veszélyfelelősségen alapul az üzemvállaló (Betriebsunternehmer) kártérítési kötelezettsége, míg a vezető a vétkességi elven épül fel. A Betriebsunternehmer némi árnyalati eltéréssel megfelel a német Halternek, ezzel szemben lényeges különbség van a két jog között a vezető tekintetében. Az osztrák jogban csupán a hivatásos vezető (Berufslenker) jogállása nyugszik a vétkes felelősség elvén, míg a nemhivatásos vezető (Lenker) felelőssége a Betriebsunternehmerrel egy tekintet alá esik.

A *hivatásos vezető* különállását az 1922.-iki novella hozta be. Irányadó volt ennél az a megfontolás, hogy csak a hivatásos vezetőre mondható valóban, hogy a gépjármű üzemében közvetlenül nincs érdekelve. Csupán munkaerejét értékesíti bérért, vagy ha közalkalmazott, ebbeli szolgálatát teljesíti. Utasításra jár el, mint a gépjármű üzemének csupán végrehajtó szerve, tehát az üzemi veszély kockázatát nem viselheti. Gazdasági okok is amellet szólnak, hogy a többnyire vagyontalan, munkabérére szoruló hivatásos vezető hibáján kívüli felelősség alá ne vonassék. Mindezen körülmények azonban csakis a hivatásos vezetőre illenek, míg a sportból, kedvtelésből vagy üzlete szolgálatában hajtó vezető rendszerint a tökeerős társadalmi osztályhoz tartozik.

Megjegyzendő, hogy az üzemvállaló az osztrák törvényben nem mint egységes fogalom szerepel, hanem a törvény 1. §-a elsősorban a gépjármű tulajdonosát vagy társtulajdonosát jelöli meg felelős személyül. Ezek azonban csak ama feltevés mellett felelnek, ha az üzem, az ő érdekükben folyik. Ha ez másnak számlájára és veszélyére történik, utóbbi lép a tulajdonos helyébe. Ugyanígy a tulajdonos vagy üzembirtokos helyett viseli a felelősséget az, aki a gépjármű birtokát jogellenes módon megszerezte és a baleset időpontjában tényleges hatalmában tartotta. A felelős személyek körének illetően megállapítása mutatja, hogy a törvény az üzem folytatását veszi a felelősség kritériumául, ezért összevonásképpen vezethető le elvileg felelős személyül a Betriebsunternehmer. Fogalma tehát nem oly egységes, mint a német jogban a járműtartóé. Mégis igen harmonikus ez a felelősségi rendszer, mert a tulajdonosból kiindulva mintegy jogi degressus köti össze a felelős személyek körét. Előtérbe lép ezáltal az a jogviszony, amely adott esetben a tulajdonos és üzemvállaló között fennáll (haszonélvező, bérlő, tulajdonjogfenntartásos kikötéssel eladott jármű vevője, esetleg kölcsönvevő) s ennek fonalán a felelősség alánya szabatosan határozható meg.

Ugyancsak jellemzően szabatos jogi ismérvek szerint bírálja el az osztrák bírói joggyakorlat a vezető fekete fuvarának kérdését. Míg a német joggyakorlat szerint a járműnek a vezető részéről önhatalmú üzembhelyezése szükséges a fekete fuvar fennforgásához, addig az osztrák gyakorlat még ezt sem tartja elegendőnek, hanem a jármű tényleges birtokának tartós elvonását kívánja meg.<sup>6</sup> Mindaddig tehát, míg a rendelkezés hatalma a tulajdonos vagy üzembirtokos kezében van, ez felel akkor is, ha a vezető — bár szolgálati kötelezettségeinek megszegésével — a jármű használatát átmenetileg elsajátítja. Az osztrák jogirodalom is túlnyomórészt ezt az álláspontot vallja.<sup>7</sup>

A *kötelemmentesítő* okokat a törvény 2. §-a sorolja fel. Eszerint az elvileg felelős személyek mentesülnek a kártérítési kötelezettség alól, ha a balesetet elháríthatatlan esemény vagy a károsultnak vagy harmadik személynek vétkes magatartása idézte elő. Elháríthatatlan az osztrák törvény értelmében az olyan esemény, mely a jármű vezetésében és kezelésében tanusított előírásos és szakszerű gondosság mellett sem volt elhárítható. Nem elháríthatatlan azonban az a baleset, amelynek oka a jármű hiányos szerkezetében, vagy működésének sajátosságában, zavaraiiban vagy hiányaiban rejlik.

Míg a német törvény az elháríthatatlan esemény fogalma alá hozza a károsultnak vagy harmadik személynek magatartása által okozott baleseteket is, addig az osztrák törvény ezen személyben rejlő okokat különválasztja. További eltérés, hogy míg a német 7. §. csupán a károsult vagy harmadik személy magatartásáról szól, addig az osztrák 2. §. a vétkes magatartást állítja be mentesítő okul. Annak bizonyítását, hogy ezen vétkes magatartással szemben a baleset megakadályozható nem volt, természetesen az osztrák jog is megköveteli. Hasonlóképpen a vezetőre hárul át az ő vétlenségének bizonyítási terhe.

A törvény 3. és 4. §-ai szabályozzák a speciális felelősség *kizárási okait*. A 3. §. 1. bek. értelmében nem nyernek alkalmazást a törvény rendelkezései az ezek alapján felelős személyeknek egy és ugyanazon balesetből kifolyólag támadt káraik tekintetében. Magában foglalja ez a kivétel úgy a felelős személyek egymásközi visszkereseti jogállását, mint a speciális felelősség alá eső több jármű kollíziójából egymás irányában előálló kártérítést.

A másik kizáró ok a gépjármű által szállított személyek és dol-

<sup>6</sup> OG. 1913. okt. 14., 1913. okt. 21. (Sammlung von civilrechtlichen Entscheidungen des obersten Gerichtshofes, XVI. 6602. és 6620.)

<sup>7</sup> HAEMMERLE: Die Haftpflicht aus Kraftfahrzeugbetrieben, Wien, 1928., 38. l.

gokban előállott károkat veszi ki a speciális felelősség köréből. Idevágóan azonban igen lényeges eltérés jelentkezik a német szabályozással szemben. Az osztrák törvény 4. §-a ugyanis fenntartja az autójogi felelősséget abban az esetben, a) ha a jármű használata ellenérték mellett vagy iparszerű személyi vagy áruszállítás körében történt, b) ha a károsult a felelős személy szolgálatában vagy annak megbízásából használta a gépjárművet. Egyszóval csakis az ingyenes használattal jár a felelősség kizárása, mert — a törvény indokolása szerint — az ingyenesség egyszersmind szabad használatot jelent s aki így vesz igénybe autót, készséget nyilvánít aziránt, hogy az üzem baleseti veszélyeit magára vállalja.<sup>8</sup> A járműnek szolgálat vagy megbízás körében történt használata azon megfontolásból maradt a speciális felelősség védelme alatt, mert méltánytalan volna, ha a tulajdonos a jármű üzemét az ő szolgálatában álló alkalmazottak vagy megbízottak veszélyére folytathatná.

Egyáltalán nem esik a törvényi felelősség alá az olyan gépjármű által okozott kár, amely a rajta feltüntetett hatósági tanusítvány szerint, szerkezete vagy berendezése folytán óránkénti 25 km. menetsebességet meg nem haladhat. Eltekintve a sebesség mértékétől, eltér e rendelkezés (5. §.) a német törvény 8. §. 2. pontjától abban is, hogy a korlátozott sebességnek előzetes hatósági megállapítását s ennek a járműre szerelését kívánja meg.

Magától értetődik, hogy valamely kizáró ok fennforgása esetén az általános magánjogi vagy más speciális felelősség szabályai lépnek hatályba. Ugyazintén a kármegosztás általános elvei nyernek alkalmazást az osztrák törvény szerint is (2. §. 4. bek.) vétkes vagy vétkes felelőségek viszonyos fennforgásánál. Végül a német törvény 16. §-ának megfelelően az osztrák 7. §. is fenntartja az általános polgári törvénykönyv szubszidiárius alkalmazását a speciális felelősség mértékén túlmenő kártérítési igények tekintetében.

A kártérítés mértékére nézve a törvény 1. §-a akként rendelkezik, hogy a halálokozás után a BGB. 1327. §-a, testi sértések esetében a BGB. 1325., 1326 §-ai, dologi kárért a BGB. 1323. §-ának kártalanítás erejéig menő rendelkezései irányadók. Nem ismeri tehát az osztrák törvény a kártérítés összegszerű maximálását, mint a német törvény 12. §-a. Eltérő annyiban is, hogy testi sérülésért fájdalomdíj is igényelhető.<sup>9</sup> Viszont dologi kár esetében csupán a tényleges kár megtérítését követelheti a károsult, de nem az elmaradt hasznot. Mód-

<sup>8</sup> HAEMMERLE id. m. 76—79. l.

<sup>9</sup> EHRENZWEIG: System d. österr. allg. Privatrechts, 1928, II/1. 630. l.

jában áll persze az általános polgári törvénykönyv alapján, pl. annak 1324. §-a címén teljes kártérítést igényelni, ehhez azonban a vétkesség megállapítása szükséges.

Az autójogi elévülés határidejét az osztrák törvény jelentékenyen rövidebbre szabta, mint a német, amennyiben a 6. §. szerint a törvényen alapuló kártérítési igények hat hó alatt évülnek el, attól a naptól számítva, amelyen a károsult a balesetről és az ezért felelős személyről tudomást szerzett, erre való tekintet nélkül legkésőbb három év alatt. Ezen elévülési határidőkön belül is elenyészik az igény, ha a károsult a balesetet tudomásszerzésétől számított négy hét alatt a kártérítésre kötelezettnek be nem jelentette, feltéve hogy utóbbi más úton nem értesült a káresetről.

Figyelemre méltó még a 10. §. intézkedése, mely szerint a károsultnak törvényes zálogjoga van a biztosítótól a felelős személynek járó szavatossági biztosítási összegre s e zálogjog más címen keletkezett korábbi zálogjogokkal szemben elsőbbséggel bír. Végezetül a felelőségi joghoz fűződő nagy közérdekre való tekintettel, a törvény csorbítatlan érvényesülésének biztosítását szolgálja a 13. §., mely érvénytelennek nyilvánítja mindazon megállapodásokat, amelyek a törvény intézkedéseinek a károsult hátrányára való kizárását vagy korlátozását előre kikötik, továbbá azokat a megállapodásokat, amelyekben a hivatásos vezető a jármű tulajdonosával szemben nagyobb-mérvű kárviselést vállal át, mint amennyi őt a törvény szerint terhelné.

### 9. §. Olasz jog.

Olaszországban az autóbaleseti kártérítés először az 1912. jún. 30-án kelt s az autók forgalmáról (sulla circolazione delle automobili) szóló törvény 5. §-ában nyert szabályozást.

Mielőtt e törvény életbe lépett volna, a vezetőre nézve a Codice civile 1151. §-a volt irányadó s eszerint kártérítési felelőssége a véle szemben bizonyítandó vétkességen alapult. A gépjármű tulajdonosa, mint munkaadó vagy megbízó a törvénykönyv 1153. §-ának 4. bekezdése értelmében felelt. Bár a vétkességi elv itt is mindenképen megnehezítette, sokszor illuzóriussá tette a károsult igényeinek érvényesítését, mégis a vezető vétkessége alapján a tulajdonossal szemben támasztott követelés a bírói gyakorlat sajátos törvénytárgyára folytán szinte automatikusan terhelte a tulajdonost, aki csakis erőhatalom esetében mentesülhetett a felelősség alól. Sem annak bizonyítása, hogy ő kellő gondosságot tanúsított a vezető személyének megválasztásában és ellenőrzésében, sem pedig annak kimutatása,

hogy ő minden gondosságot kifejtett a baleset okának elhárítására, nem volt megengedve.<sup>10</sup> Ilykép az 1912. jún. 30-iki törvény 5. §-a, mely lényegileg a kártérítési felelősség szigorítását célozta, a tulajdonos exkulpációjának lehetőségét volt kénytelen megnyitni, amint ez a törvény rendelkezéseiből kitűnik. A szakasz következőképp szól:

„A géphajtású jármű tulajdonosa és vezetője egyetemlegesen tartoznak a jármű forgalma által személyekben vagy dolgokban okozott kárt megtéríteni, hacsak nem bizonyítják, hogy a maguk részéről a kár bekövetkezésének elhárításához minden gondosságot megtettek. Semmiesetre sem tekinthetők erőhatalmi károknak azok, amelyek a jármű szerkezetének vagy állapotának hibáiból állottak elő.”

Mindenekelőtt felállította tehát a törvény a *vétkesség védelmét*, még pedig nemcsak a vezetővel, hanem a tulajdonossal szemben is. A megengedett ellenbizonyítás a kárelhárító gondosságra irányult, ezzel tehát a tulajdonosnak is kellett, hogy élhessen. A kárelhárításbeli gondosságot az olasz bírói gyakorlat különleges és magasfokú gondosságnak fogta fel (*diligenza speciale*), mely messze felülmúlja a *bonus paterfamilias* átlagát s amelyhez nem elegendő a közlekedési rendszabályok betartása, hanem az óvatosságnak és elővigyázatnak minden követelményét magában foglalja.<sup>11</sup> Megjegyzendő, hogy a tulajdonos és vezető felelőssége ezek szerint nemcsak egyetemleges, hanem minden tekintetben egy megítélésű. Módjában állott úgy a tulajdonosnak, mint a vezetőnek erőhatalomra és a szorosan vett elháríthatatlan eseményre hivatkozni s ennek bizonyítása alapján az általános magánjogból folyóan mentesültek a felelősség alól. Ezzel kapcsolatos a szakasz további rendelkezése, mely az erőhatalom fogalmából kivonja a gépjármű sajátos hiányaiból eredt károkat.

Szóról-szóra a fenti törvénnyel egyezően rendelkezett az 1923. december 31-én kelt *Codice della Strada* 79. §-a, csak hogy ez a királyi dekrétum alakjában kiadott törvény már nemcsak az autómobilokra, hanem különböztetés nélkül minden járműre kiterjesztette a fentismertetett szabályozást.

A jelenleg érvényben lévő felelősségi szabályok az 1928. december 2-án kelt királyi dekrétum-törvényben foglaltnak, amelynek címe: „*Norme per la tutela della strada e per la circolazione.*” Már címéből kivehetőleg e törvény is a járműforgalom egészére s a jár-

<sup>10</sup> Cassazione Torino, 1908. május 9-én kelt határozata állandó joggyakorlattá vált.

<sup>11</sup> Cassazione del Regno, 1925. máj. 4. — Guido GENTILE: *Natura giuridica della responsabilita civile dell'automobilista*, 15. l.

művek minden fajtájára vonatkozik, így a kártérítési felelősséget szabályozó 122. §-a is, mely következőképp hangzik:

„A jármű forgalma által személyekben vagy dolgokban okozott kár a vezető hibájából előállottnak tekintendő. A vélelem csak akkor van kizárva, ha emez bizonyítja, hogy a maga részéről a kár bekövetkezésének elhárítása végett minden gondosságot kifejtett.

Semmiesetre sem tekinthetők erőhatalmi károknak azok, amelyek a jármű szerkezetének vagy állapotának hibáiból eredtek.

A jármű tulajdonosa a vezetővel egyetemlegesen felelős, kivéve, ha bizonyítja, hogy a jármű az ő akarata ellenére jutott a forgalomba, érin-tetlenül hagyva azt a felelősséget, mely a polgári törvénykönyv általános szabályai szerint reá hárul.”

Megállapítható a törvény szövegéből mindenekelőtt, hogy a korábbi jogszabállyal szemben a vezető és tulajdonos felelősségének feltételei bizonyos fokig szétválasztattak. A vezetővel szemben a törvény kifejezetten felállítja a vétkesség védelmét, a tulajdonossal szemben azonban nem. Utóbbi egyszerűen a vezetővel egyetemleges kötelezettsége alapján felel. Jellemző a vezetőnek előtérbe helyezése s vétkességének kifejezett vélelmezése, amely legalább ily módon akarja fenntartani az olasz jogirodalom által előszeretettel hangoztatott *lex Aquiliai* felelősség elvét.<sup>12</sup> Valójában pedig sokkal megszűbbmenő felelősséget hárít a vezetőre, mint akár a német, akár az osztrák törvény, mert mentesüléséhez nem elegendő a vétlenség bizonyítása, hanem azt kell kimutatnia, hogy a kár elhárítása végett minden gondossági követelménynek eleget tett. A legcsekélyebb mulasztás, a *culpa levissima*, elegendő tehát a vezetővel szemben fennálló vétkességi vélelem fenntartásához s ezt a károsultnak legsúlyosabb gondatlansága sem alkalmas lerontani.

A tulajdonos felelőssége a vezetőnek vélelmezett vétkességéből folyik. (*Derivatív felelősség.*) Csak akkor mentesül a felelősség alól, ha a vezető exkulpációja fenti értelemben sikerült. Minthogy ez az exkulpáció nagyjában véve az elháríthatatlan esemény körvonalai között mozog, ebből a szempontból az olasz géptulajdonos kártérítési felelőssége körülbelül hasonló a németéhez. Szigorúbb azonban helyzete a jármű jogellenes használata esetében. Az 1928-iki *Codice Stradale* előtt egyáltalán nem hivatkozhatott arra, hogy a baleset a jármű jogtalan használata miatt következett be, az olasz bírói gyakorlat mindenképpen megállapította az ő kártérítési kötelezettségét.<sup>13</sup> Erős

<sup>12</sup> PERETTI-GRIVA: *La responsabilita del conducente e del proprietario del veicolo* (Giustizia Automobilistica, 1929. II. számában).

<sup>13</sup> Corte del Appello Milano, 1927. jún. 1. — Giuseppe FAA: *Un equivoco.* (Giustizia Automobilistica, 1929. VII. sz.).

bírálatban részesült e gyakorlat a jogirodalom részéről s ennek figyelembevételével mellett rendelkezik az új Codice Stradale akként, hogy nem felel a tulajdonos akkor, ha a balesetokozó jármű az ő akarata ellenére jutott forgalomba.

Ki kell emelni, hogy az olasz jog csakis a tulajdonos felelősségét ismeri, még pedig akkor is, ha a jármű üzemét más gyakorolja. A bírói gyakorlat szigorúan ragaszkodik ehhez;<sup>14</sup> még a tulajdonjog fenntartásával el- és átadott járműre nézve is megmaradt a tulajdonos felelőssége mellett, s máig is elszigetelten áll a semmitőszék 1927. március 16-án kelt határozata, mely a tulajdonjog fenntartásos kikötéssel eladott gépkocsi vevőjének felelőssége mellett foglalt állást.

Egészben véve jellemző az olasz jogfejlődésre, hogy az eredetileg csupán a gépjárműre nézve felállított felelősségi szabályokat az egész járműforgalomra terjesztette ki, ami legalább is arra a felfogásra vall, hogy az üzemi veszély és gondosság foka az egész járműforgalom szempontjából ítélendő meg.

#### 10. §. Francia jog.

Az autóbaleseti kártérítési felelősség speciális törvényi szabályozására irányuló törekvések Franciaországban mindezekig sikertelenek maradtak, minélfogva idevágóan a Code civil és az ennek alapján kifejlődött bírói gyakorlat irányadó.

A vezető felelősségét illetően a C. c. 1383. §-a értelmében a vétségi kártérítés szabálya, az alkalmazott vagy megbízott vezető bizonyított vétkessége alapján a tulajdonos kártérítési kötelezettsége tekintetében az 1384. §. 3. bekezdése nyert alkalmazást. Egészen 1896-ig rendületlenül kitarzott a francia joggyakorlat a vétkességi elv mellett: „Pas de responsabilité sans faute.”

A jogirodalomban, különösen SOURDAT úttörő művének<sup>15</sup> (Traité général de la responsabilité, Paris, 1876.) hatása alatt a C. c. 1384. §-ának 1. bekezdésére támaszkodva az a felfogás kezdett kialakulni, hogy a törvény következő szavaiban: „dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde”, voltakép a tárgyi felelősség alapja rejlik. Rámutattak arra, hogy e rendelkezésben már a törvénykönyv megalkotásánál a garde kitélt a dolgok veszélyességével indo-

<sup>14</sup> Umberto BORSARI: Il Codice della Circolazione Stradale, Roma, 1929. 161—162. l.

<sup>15</sup> SOURDAT művét részletesen ismertette a Magyar Igazságügy 1879. évi XI. kötetében BIERMANN MIHALY.

kolták, amiről „egy évszázadon át megfélemedtek”.<sup>16</sup> És a bírói gyakorlat fokozatosan magáévá tette ezt a törvényt magyarázatot. A francia semmitőszéknek 1896. június 16-án kelt határozata elvileg áthárította a veszélyes dolog tulajdonosára a vétkesség vélelmét s ennek ellenbizonyítási terhét.<sup>17</sup> Tápot nyert az objektív felelősség elfogadása az 1898. ápr. 9-én kelt munkabaleseti törvénnyel, mely az üzemi veszély fogalmát vitte a kártérítési tanba. A Chambre des Requetes 1908. március 25-iki határozata teljesen kifejti a tárgyi felelősség elveit s kimondja, hogy a dolog tulajdonosa, vagy az, aki arra jog szerint ügyelni köteles, csak úgy mentesülhet a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a baleset erőhatalom (force majeure, cas fortuit) vagy oly ok folytán következett be, amely tőle teljesen idegen tény hatásként jelentkezik.

E bírói gyakorlat azzal nyert alkalmazást a gépjárműre, hogy mindig a tulajdonos volt a dolog ügyelőjének (gardien de la chose) tekintendő, viszont ép ezért, a tulajdonost csak azon balesetek tekintetében vonták objektív (1384. §.) felelősség alá, amelyeknek oka a gép hibáiban (fait de la chose) rejlett. Ha ellenben azt a vezetőnek vagy a tulajdonosnak vétkes magatartása okozta (fait de l'homme), akkor a vétkességi elv volt döntő.

Nagy különbség volt a két szakasz joghatásai között. Az 1382. §. az 1908. márc. 25-iki határozattal kapcsolatban a vétkesség vélelmét vonta maga után, — tehát a vétlenség bizonyításával szabadulni lehetett a felelősség alól. Az 1384. §. alapján azonban a gépjármű hibás voltának (vice de la chose) vélelme állt be, — ezzel szemben csak az erőhatalom vagy valamely más kívül álló ok bizonyítása segített.

Nos, a bírói gyakorlat, bár igen lassú haladással, eloszlatta ezt a semmiként sem igazolható ellentétet, amely a károsult szempontjából szembeszökően fonák döntéseket szült. Két határozata a Cour de Cassation-nak 1919. és 1920-ban kimondotta, hogy a tulajdonos felelősségét nem szünteti meg a vétlenség bizonyítása, hanem csupán az erőhatalom, a károsultnak vagy harmadik személynek vétkes magatartása. A sokszor idézett Bessiéres esetben (1924. júl. 29.) még tovább ment a legfőbb bíróság és kijelentette, hogy ha nincs alap az 1382. §. alkalmazására, akkor mindig az 1384. §-beli tárgyi hiba vélelme áll.

Most már csak egy lépés volt hátra: teljesen az 1384. §. tárgyi

<sup>16</sup> PLANIOL: Traité Élémentaire de Droit Civil, 1923. II. k. 311. l. — Álláspontja szerint a törvény szövegének ily magyarázata annak vétkességi alapelvével ellentéző.

<sup>17</sup> PLANIOL id. m. II. kötet 318. l.

felelősségére állítani az autókártérítés alapját. Három évi ingadozó joggyakorlat után, melyben a francia bíróságok valósággal schisma-szerűen megoszlott két ellentétes táborba szakadtak,<sup>18</sup> a híressé vált Jeandheur esetben (1927. febr. 21.) végleg szakított az emberi tény és dologi tény megkülönböztetésével, kimondván:

„Minthogy a törvény nem tesz különbséget a között, hogy a kártokozó dolog emberi kéz által volt-e irányítva vagy sem, ennél fogva az 1384. §. szerinti tárgyi felelősség vélelméhez elegendő, hogy a dolog a másokra nézve veszélyes minőségénél fogva szükségkép felügyeletet igényeljen.”

Az Arrêt Jeandheur a jelenlegi francia autójogi gyakorlat pillére. Generális érvényt szerzett a tárgyi felelősség elvének. Megállapítja, hogy a C. c. 1384. §-ából egy külön felügyeleti kötelesség hárul a dolog tulajdonosára: gondoskodni köteles arról, hogy a dolog ne idézhessen fel másra kárt. A baleset azt a vélelmet szüli, hogy a tulajdonos elmulasztotta a szükséges óvintézkedéseket. Mentésüléséhez nem elég az ő véltenségeinek bizonyítása. Külső okot (cause étrangère) kell bizonyítani, aminek számít: az erőhatalom, a károsult vagy harmadik személynek hibája, — s csak ezek fennforgása esetén háríthatja el magáról a felelősséget.

Az autófelelősségi jog egyéb kérdéseiben (a gyakorlat kései kialakulása folytán) még kevés eredményt mutathat fel a francia jog. Így is élénk támadásnak volt kitéve a jogirodalom részéről a Cour de Cassation reformatorius állásfoglalása. Sokan a bírói hatalom túllépését látják benne.<sup>19</sup>

Miután a francia jog szerint az autóbaleseti kártérítési felelősség nem specialis jellegű, ennél fogva a felmerülő kérdések főként akörül forognak, hogy a C. c. 1384. §-ának vélelme adott esetben alkalmazható-e vagy sem.<sup>20</sup> Különösen a járművek kollíziója, a konkurráló felelősségek viszonya, a véletlen esemény határkérdései foglalkoztatják elsősorban a jogirodalmat. Bírói elvi döntés történt azonban a jármű által szállított személyek és dolgok károsodása tekintetében, amire nézve a Chambre civile 1928. márc. 27-én kelt határozata kimondotta, hogy az ilyen károkra az 1384. §. 1. bekezdése nem nyerhet alkalmazást, akár ingyenesen, akár ellenérték fejében történt a szállítás. (Egyező a vonatkozó német jogszabállyal.)

<sup>18</sup> Jean TAUZIN: La responsabilité des Propriétaires de choses dangereuses et spécialement des Automobilistes, Paris, 1929. 97—104. l.

<sup>19</sup> Jean TAUZIN: id. m. 109—112. l.

<sup>20</sup> Paul LUCO: Des conflits de présomptions de faute a l'occasion de la circulation des véhicules, 1928. 10. l.

### 11. §. Angol-amerikai jog.

I. Noha az első autójogi törvény (Locomotives on Highways Act, 1896.) Angliában látott napvilágot s ezt 1903-ban újabb törvényhozási szabályozás (Motor Car Act) követte, a baleseti kártérítési felelősségre nézve a törvények nem rendelkeznek. Idevágóan tehát az általános magánjog (Common Law) irányadó, amelynek szabályai az egyes joggyakorlati esetekben kimondott elvekből vonhatók le. Ebből folyik, hogy különleges autóbaleseti felelősséget az angol jog sem ismer. Sőt elvileg a gépjármű használata még a rendestől eltérő gondosságra sem kötelez. Csupán egyes veszélyesebb forgalmi viszonylatokra (útkeresztezés stb.) szabnak a közlekedési törvények (statute law) kivételesen magasabb fokú gondosságot.

Alapvető tétel, amelyet a Boss v. Litton eset (1832.) hozott: „A jármű vezetője a közutakon közlekedő minden emberrel szemben észszerű gondosságra van kötelezve.” Minden emberrel szemben tehát úgy a gyalogjáróval, mint más jármű vezetőjével, úgy a saját, mint más jármű utasával szemben. Ez a gondosság (reasonable care) az átlagos ember rendszerinti gondossága, amelynek mértéke az, hogy adott esetben azt az előrelátást és figyelmet kell tanúsítani, amit az észszerű ember ugyanazon körülmények közepette gyakorolt volna.

A viszonyos gondosság kötelességénél fogva valamely jármű-baleseti kár viselése kérdésében angol jog szerint előtérbe lép a károsult magatartásának mérlegelése (Contributory negligence). Ehhez képest négy kérdésen fordul meg a döntés: 1. Forgott-e fenn a jármű-hajtó részéről gondatlanság; 2. fennáll-e az okozati viszony e gondatlanság és jogsérelem között; 3. forgott-e fenn gondatlanság a károsult részéről; 4. közvetlenül a károsult gondatlansága okozta-e a balesetet s nem volt-e a baleset a vezető által kellő gondosság mellett elhárítható. Az első kettőt a károsult, a másik kettőt a feleletre vont tartozik bizonyítani. Ezt mondták ki a Tuff v. Warman (1858.) és Springett v. Ball (1865.) esetekben hozott határozatok, amelyek az egész angol közlekedés-baleseti judikaturának vezérlő szabályai.<sup>21</sup> A károsult gondatlanságát pozitíve kell bizonyítani, nem elég, hogy a másik fél a maga véltenségét bizonyítsa. A concursus culparum esetében tehát azon dől el a kárviselés kérdése, hogy a két fél közül melyiknek volt legutoljára módjában a balesetet elhárítani.

Ugyanezen elvekhez igazodik az angol vasuti kártérítési felelősség is a „harmadik” (nem utas) személyt érő kár tekintetében. Az e

<sup>21</sup> MAHAFFY and DODSON: The Law relating to Motor Cars, London 1929. 57—80. l.

körbe tartozó elvi jelentőségű esetek egyikében kimondotta a Lordok Háza, miszerint az agyongázolt férj özvegyének bizonyítania kell, hogy a balesetet a vasút közegeinek gondatlansága okozta; a sérült kontributorius hibája csak akkor mentesíti a vasutat a felelősség alól, ha utóbbi bizonyítja, hogy a balesetet kellő gondosság mellett sem tudhatta elhárítani.<sup>22</sup> *Vétlen üzemi felelősség eszerint az angol közlekedési jogban ismeretlen.*<sup>23</sup>

A vezető vétkessége alapján rajta kívül általában a tulajdonos (owner) felel. Ha a vezető a tulajdonosnak alkalmazottja vagy megbízottja, akkor a baleseti kárért a tulajdonos még akkor is felelős, ha a vezető a gépjárművet jogellenesen a maga érdekében használta, feltéve, hogy ez már előzően ismételt megtörtént. Egyébként nem alkalmazott vezető által okozott kár esetében a tulajdonos csak akkor tartozik kártérítéssel, ha a jármű felett a felügyeletet (control) módjában állott gyakorolni. Az autonülő tulajdonos tehát felel.<sup>24</sup>

A vétkességi elv uralmát az angol jogban némiképp ellensúlyozza a közlekedési rendszabályok betartásának nagyobb értékelése, illetve e szabályok megszegésének nyomatékos megítélése. Különösen számba veszi az angol autójogi gyakorlat az olyan magatartásokat, amelyek a „háborgatás” (nuisance), vagy az „akadálytétel” (obstruction) tényállását a közúthasználat viszonyaira értve kimerítik.<sup>25</sup> Eymagában ugyan valamely közlekedési rendszabály megszegése még nem alapítja meg a kártérítő felelősséget, de az angol judikatura szerint prima facie bizonyítékot nyújt amellet, hogy a baleset a szabályellenes magatartás következményeként állott elő. Ezenkívül jelentékenyen ellensúlyozza a vétkességi elv merevségét a közfuvarozó (common carrier) felelősségének fokozott szigora, aki az általa szállított dol-

<sup>22</sup> Radley v. London & North Western Railway Co. (1876.) Wakelin v. London & South Western Rail. Co. (1887.)

<sup>23</sup> Az 1906. évi Workmen's Compensation Act — amelyre Dr. SANDORFI Kamill, mint az angoljogi objektív felelősség kodifikációjára hivatkozik (A gépjárműközlekedés magánjogának és büntetőjogának általános elvei és anyaggyűjteménye, Dr. KONTZ Endre: Automobilközlekedési rendszet, Budapest 1929, 286. old.) — csupán a munkások üzemi baleseteiből folyó kártérítést szabályozza.

<sup>24</sup> Parker v. Miller (1926.) The Solicitors Journal, 1929. Qu. 1760.

<sup>25</sup> Háborgatásnak minősült pl. az olyan gépjármű használata, amely az adott viszonyok közepette indokolatlanul nagy és a többi embert méltán bántó zajjal közlekedik, úgyszintén amely átlagos bátorságú lovak megrémítésére alkalmas; — obstruction állapított meg oly esetben, amidőn az útközben hibaérte gépjárművet a tulajdonos az úttesten kijavíttatta, holott az úttesten csak annyi javítást szabad végezni, amennyi az autónak alkalmasabb helyre való átszállításához szükséges.

gokért biztosító gyanánt felel. A személyszállító közfuvarozó nem felelős ily mértékben, de köteles a közönséges gondosság fokát messze felülmúló éberséggel és előrelátással ügyelni arra, hogy a jármű kifogástalanul üzemképes állapotban s utasainak testi épsége a szállítás minden veszélyével szemben védve legyen.

Egyetlen irányban mutatható ki az angol jogban a tárgyi felelősség némi érvényesülése s ez: a gépjármű szerkezeti hibájából előálló baleseti felelősség. Az ilyen hibákat és hiányokat az angol joggyakorlat is az autótulajdonos fokozott gondossági köteleltsége szempontjából ítéli meg s erre való tekintettel az elháríthatatlan esemény fogalmát is szűkebb határok közé szorította.

Mindezen szempontok eredményében az angol bírósági gyakorlat a gépjárműbaleseti kártérítés eseteit három okozati kategória szerint osztályozza és bírálja el: a) olyan esetek, amelyek a jármű vezetőjének, tulajdonosának vagy más embernek *gondatlansága* folytán keletkeztek, b) amelyek a gépjármű *szerkezeti* hibáiból (inherent vice) állottak elő, c) *elháríthatatlan*, senkinek fel nem róható *véletlenek* (pure accidents).<sup>26</sup>

Az első csoportba tartozó esetek a viszonos gondosságra irányadó s már ismertetett szabályok — négy kérdés — szerint döntetnek el. Ha a jármű belső hibája forog szóban, a tulajdonos szavatol mindazon hibák okozta kárért, amelyeket kellő gondossággal elháríthatott volna. Ezen túl azonban nem. Itt is tehát igen lényeges különbség tátong az angol és kontinentális jogok között. Igaz, hogy a géphibák elhárítását illető, kellő gondosság fokát az angol bírói gyakorlat egészen a common carriernek ebbeli köteleltségehez közelítette, — mindazonáltal még mindig igen széles körben állapítja meg a pure accident fennforgását, holott ezekért a kontinentális jogokban kivétel nélkül felel a tulajdonos. Mindenesetre a tulajdonos tartozik bizonyítani azt, hogy a gépkocsi belső hibáját fokozott gondosság mellett sem állott módjában elhárítani, különben a „res ipsa loquitur” elve fordul ellene.

II. Az északamerikai Egyesült Államokban az autójogi szabályozása az egyes államok külön törvényeiben jött létre. Az amerikai autóforgalom óriási méretei és az egyes államok közti élénk forgalom nyomoztóan nélkülözi az egységes rendelkezéseket, ami iránt újabban erős mozgalom indult meg.<sup>27</sup> A partikuláris jogalkotásban a vezető szerep természetesen New-Yorké, de minthogy a kártérítési felelősségről legtöbb állam törvénye alig, a new-yorki is csak két-

<sup>26</sup> MAHAFFY and DODSON id. m. 65. l.

<sup>27</sup> Motor Carrier Regulation: Federal, State and Municipal az American Law Review 1928. szept.-okt. számában.



három mondatban intézkedik, ennél fogva a felelősségi jog lényegileg az Unio egész területén az íratlan common law elveit követi.

Az amerikai common law-nak azonban vannak olyan kiforrott elvei, amelyek az angol joghoz képest kétségkívül haladottabb felfogásról tanúskodnak. Egyezően az angol joggal, ott is alapelvül szolgál (supreme rule) a minden úthasználóra egyformán kötelező *viszonos figyelem és alkalmazkodás* (mutual forbearance and accomodation), amiből kölcsönös jogok és köteleességek hármlanak az észszerű gondosság határáig. Kivételesen előírnak egyes törvények bizonyos veszélyesebb forgalmú viszonylatokra magasabb fokú gondosságot, így a new-yorki Vehicle and Traffic Law (1929. márc. 6.) 81. §-a kórházak, hidak, iskolák érintésénél „extreme care” betartását írja elő, egyébként általában „gondos és okszerű” vezetés a szabály. (56. §.) Nem köteles a vezető feltételezni más részéről esetleges gondatlanságot, joga van kiindulni abból, hogy mindenki szabályszerű és gondos magatartást fog az úton tanúsítani. Ez a „reliance on care of others” szabálya, mely egyenesen ellenkezője a német bírói felfogásnak. (V. ö. 7. §.)<sup>28</sup>

Jellemző az amerikai gondossági felfogásra a concursus culparum eseteinek mérlegelése. Azt az angol szabályt, hogy a károsult hibája csak akkor mentesít a felelősség alól, ha a másik fél kellő gondossággal a balesetet ki nem kerülhetett, — az amerikai gyakorlat már tovább fejlesztette azzal a megszorítással, hogy ha a károsult merőben váratlan helyzetet teremtett, akkor nem felelős a másik fél az elhárítás módjának fel nem ismeréséből előállott balesetért (emergent acts).

Kiemelkedő alapelve továbbá az amerikai joggyakorlatnak, hogy a gépjármű önmagában véve nem *veszélyes gép*, azaz a hibátlan szerkezetű és felszerelésű gépjármű képzett és gondos vezető kezében semmivel sem veszélyesebb, mint más jármű, tehát a veszélyes készülékekre, gépekre vonatkozó jogszabályok az automobilra nem alkalmazhatók.<sup>29</sup> Csupán a gyakorlati használat tökéletlenségei hozták magukkal, hogy a gépjármű — üzeme során — veszélyek forrása lehet, mert terjedelme és súlya, hatalmas elevenereje és menetképessége folytán akkor, ha szerkezeti és felszerelési hibája van, vagy meg nem felelő vezető irányítja, nagyobb baleseti veszélyt jelent, mint pl. az állatvonta jármű.

<sup>28</sup> Joseph R. CLEVENGER: Applied Law Automobiles New-York 1929., 284. l.

<sup>29</sup> CLEVENGER, id. m. 280. l.

A *felelős személyek köre* és kötelezettségük jogalapja az angol jog elvei szerint alakult ki Amerikában is. „Minthogy az automobil önmagában véve nem tekinthető veszélyes gépnek” (CLEVENGER, id. m. 662. l.), ennél fogva a pusztán tulajdonosi minőség nem kötelez kártérítésre, hanem csakis a vezetőnek vagy tulajdonosnak felróható valamely körülmény vonhatja azt maga után. Ilyen felróható körülmények a tulajdonossal szemben: 1. személyes vezetése során tanúsított gondatlanság, — 2. felügyelet elmulasztása a vezető irányában vagy a gépjármű szerkezetének és felszerelésének netáni hibáira nézve (control), — 3. alkalmazott vagy megbízott vezetőnek vagy más olyan személynek gondatlansága, melyért a tulajdonos a kettőjük jogviszonya alapján felel, — 4. más személynek gondatlansága, akinek a tulajdonos a gépjármű használatát átengedte. A vezető csak gondatlan vezetésével (negligent operation) okozott kárért felelős.

Ugyanezen elvek szerint rendelkezik a new-yorki Vehicle and Traffic Law 59. §-a:

„Közúton vezetett gépjármű vagy motorkerékpár tulajdonosa felelős az ilyen jármű gondatlan vezetése által okozott halálért, vagy személyben vagy vagyonban előállott sérelmekért, akár a tulajdonos üzlete érdekében, akár más célból, akár kifejezett, akár hallgatóságos beleegyezésével használták vagy vezették a járművet. Ha a gépjármű vagy motorkerékpár feltételes eladás tárgyát képezi, amelynél a tulajdonjog az eladó javára fenn tartatott, az ilyen eladó nem tekintendő a kártérítési felelősség szempontjából tulajdonosnak, csupán a vevő tekintendő tulajdonosnak, tekintet nélkül szerződésük kitételeire, amíg csak az eladó a gépjármű vagy motorkerékpár birtokát vissza nem veszi.”

Az alkalmazott vezetőért felel tehát a tulajdonos akkor is, ha nemcsak szolgálata körében okozta a baleseti kárt. Ellenben más vezető esetében felelőssége csak akkor áll fenn, ha kifejezetten vagy hallgatóságosan átengedte a gépjármű használatát vagy vezetését.

Egyéb kérdésekben az angol common lawt tartja szem előtt az északamerikai bíróságok joggyakorlata is.

### III. Fejezet. Hazai jogállapot.

#### 12. §. Alapvetés.

Két törvényi újmutatás állott a magyar bírói gyakorlat rendelkezésére akkor, amidőn a gépkocsibalesetek korszaka beköszöntött. Az egyik a vasútak kártérítési kötelezettségét szabályozó 1874 : XVIII. t.-c., a másik az ipari s gyári alkalmazottak baleset elleni védelmét szabályozó 1893 : XXVIII. t.-c. volt. Mindkét törvény alap gondolatá-

ban — ha nem is kifejezetten — ott lappangott a veszélyes üzem fogalma, mint a vétkességtől független kártérítő felelősség elve. És bírói gyakorlatunk már a század első éveiben feltárta a vétlen felelősségnek e forrását.

Már 1901-ben találunk határozatokat, amelyekben legfelsőbb bíróságunk a veszélyes üzem fogalmával operál. (Kúria 1082/1901., 1467/1901., 5028/1901.) Igaz ugyan, hogy ezen határozatokkal elbírált esetekben mindig csak iparüzemi alkalmazottak baleseti kártérítési igényeiről volt szó, azonban indokolásukban már tudatosan jelentkezik a generalizáció lehetősége. Ime, az 1082/1901. sz. határozatnak az I. fokon eljárt budapesti kereskedelmi és váltótörvényszék ítéleti indokaiból átvett részlete:

„Aki tehát oly ipart folytat, mely természeténél fogva az alkalmazottakra vagy *harmadik személyekre* nézve különös veszéllyel jár, már az ilyen üzem folytatásával magára vállalja az abból eredő, különben *senkinek terhére fel nem róható* veszélyekért a kártérítési felelősséget és már ezen az alapon felelős minden kárért, mely ezen veszélyből származik.” (Grill, Döntvénytár II. 2. köt. 1110. l.)

Harmadik személyeknek okozott kárra terjeszti ki a veszélyes üzemi felelősséget az 1904. nov. 18-án kelt I. G. 324. sz. határozat, mely — hajózási üzembről szólva — már elfogadott jogszabályként állapítja meg a veszélyes üzemből folyó tárgyi felelősséget.<sup>1</sup>

A következő években mindűrűbben alkalmazza joggyakorlatunk a veszélyes üzemi felelősséget és már 1907. március 21-én kelt 9340/1906. számú határozatában *idevonja Kúriának az autóbilt.* Oly időpontban tehát, amidőn — az egy Dániát kivéve — *még sehol tételes szabály az autóbaleseti tárgyi felelősségről nem intézkedett,* hazai gyakorlatunk, megelőzve a nagy vezető nyugati kulturállamokét, megállapította az autóbiltkártérítési objektív felelősséget. Az idézett határozat elvi része következő:

„A veszélyes jármű (automobil) használata folytán bekövetkezett balesetknél joghasonlóság alapján ugyanazt a jogelvet kellett alkalmazni, mint a veszélyes iparüzemnél, amelynél a *jogvédelem az, hogy a baleset a veszélyes üzem következménye.*”

Jellegzetes itt az okozati jogvédelem felállítása, mely szerint a baleset a veszélyes üzem következményének tekintendő. Élesen elkülönül ezáltal a hazai felfogás az osztrák és német jogtól, mely véle-

<sup>1</sup> Grill, Dtar. XI. k. 399. l. — A döntvénytár szerkesztője még ekkor szükségesnek látta megjegyezni, hogy bírói gyakorlatunk nem követi még állandóan a határozatban kimondott elvet.

met csak a vezető vétkességére állít fel, — az olasz jogtól, mely meg éppen a vezető vélelmezett vétkességére alapítja a tulajdonos egyetemleges felelősségét; a francia jogtól, mely a tulajdonos felügyeleti gondatlanságát vélelmezi; nem is szólva az angol jogról, mely ilyen ex asse-vélelmet nem ismer.

Több egyező döntés után a Kúriának 3295/1908. (PHT. 185.) számú elvi határozata véglegesítette a gyakorlatot. Az említett alapvélelemről e határozat ugyan nem szól, de gyakorlatunk állandóan él vele s fennállónak mondja az Rp. VI. 8705/1915. sz. határozat.

### 13. §. Felelős személyek köre.

A 185. sz. elvi határozat általában a gépkocsi *használatához* fűzi a veszélyes üzemi felelősséget. Használónak az adott esetben a *tulajdonost vette.* A Kúriának P. VI. 3565/1911. sz. határozata az *automobil állandó bérlőjét* teszi felelőssé. A gépkocsi jogtalan *használójának* felelősségét állapítja meg az 549. sz. elvi határozat (Kúria Rp. VI. 8370/915.) arra az esetre, ha a gépkocsit a tulajdonos rendelkezése alól jogtalan eljárással kivonta. (Ugyanígy Magánj. Dtar. IX. 294. XI. 54. XII. 32.) Általában tehát e határozat szerint is a tulajdonost terheli a felelősség, amely „átszáll” a jogtalan használóra. Nem lehet szó azonban — mondja tovább a határozat — a felelősség átszállásáról az alkalmazott soffőrnél, aki munkaadójának utasításától eltérő úton vezette a járművet, mert ez még nem jelenti a rendelkezés elvonását.<sup>2</sup>

Az *üzemben tartót,* tehát a német Haltert, állítja a felelősség középpontjába az 550. sz. elvi határozat (C. P. VI. 3954/1917), amely következőkép szól:

„Az, aki valamely gépkocsi használatát egyes fuvarozási alkalomra, akár díjazás ellenében, akár ingyen a rendelkezésre jogosulttól megnyeri, még nyilvánvalóan nem tekinthető az illető gépkocsi *üzemben tartójának;* s e tárgyi felelősség, amely a gépkocsi menetelése alkalmával harmadik személynek okozott károsításért a káros fél részéről érvényesíthető, a dolog természeténél fogva a jelzett esetben is annak a személyéhez tapad, aki mint a gépkocsi tulajdonosa vagy birtokosa, a gépkocsit forgalomban tartja.”

Már csak példálózva, quod plerumque fit, hozza fel a határozat a tulajdonost vagy birtokost. Döntő ismérve a tárgyi felelősségnek a gépkocsi üzemben (forgalomban) tartása s a felette való rendelkezés joga.

<sup>2</sup> V. ö. német törvény 7. §., mely az üzemtartó tudta és akarata nélküli használatról, — az osztrák törvény 1. §., mely a gépkocsi feletti rendelkezésnek jogellenes eljárással történt elvonásáról szól.

Teljesen következetes ehhez képest a P. VI. 2750/1927. sz. kúriai határozat, amely a tulajdonos által szívésségből rendőri közvegeknek átengedett, de saját sofförje által vezetett gépkocsira nézve is megállapította a tulajdonos üzembirtokát. (A fennforgott esetben — a kincstárnak okozott kár képezte követelés tárgyát — a tulajdonos marasztalása nemcsak az üzembirtok kérdésén fordult meg.) Ellenben már a túlmerevnek érződik a P. VI. 7732/1927. sz. határozat álláspontja, amely a tulajdonost kötelezi kártérítésre még akkor is, ha a javításba adott gépkocsit a gépgyáros a tulajdonos tudta nélkül saját céljára használta. Indokolásul azt hozza fel e határozat, hogy a gépkocsi tulajdonosa, mint annak üzembirtokos, abban az esetben is felel a gépkocsi által okozott károkért, ha ez a balesetet oly időben idézte elő, amikor a kocsit nem annak tulajdonosa járatta, hanem oly harmadik személy, akihez a tulajdonos akaratából került.<sup>3</sup>

Felmerül ezzel kapcsolatban a „fekete fuvar” kérdése. Ennek megoldása az 1917. január 20-án hozott 84. sz. teljesülési döntvény negatív tételén dőlt el. A döntvény értelmében ugyanis:

„Aki valamely ügyének ellátására maga helyett mást rendel ki, azért a kárért, amelyet a kirendelt az ügykörébe eső teendők teljesítésében harmadik személynek jogellenesen okoz, csupán saját vétkessége esetében felel. Ez a vétkesség nem forog fenn, ha a megbízó bebizonyítja, hogy a kirendeltnek megválasztásánál s amennyiben felügyeletre, utasításra, vagy a tennivalók teljesítéséhez eszközök nyújtására van szükség, ennél is a kellő gondosságot kifejtette, vagy hogy a kár a megbízónak a kellő gondossága kifejtése esetében is bekövetkezett volna.

Ez a szabály nem vonatkozik azokra az esetekre, amelyekre valamely külön törvény és amelyekre az üzem vagy foglalkozás veszélyessége, illetve terjedelme vagy természete alapján a bíró a vétkesség nélkül való felelősséget megállapítja.”

Hivatkozással e döntvényre vezet le — végeredményben az osztrák joggal egyező — álláspontját a P. VI. 2426/1922. sz. határozat, mely szerint az a körülmény, hogy a baleset idejében az alperes kocsivezetője a gépkocsit saját céljaira, tiltott módon használta, az alperes kártérítési kötelezettségét nem érinti, mert a veszélyes üzemre vonatkozó szabályok szerint a tulajdonos alkalmazottjáért, akire a gép vezetését és felügyeletét bízta, a 84. sz. döntvény értelmében felelős.

<sup>3</sup> A Kúria újabb gyakorlata teljesen felhagyott a fenti 7732/1927. sz. hat. álláspontjával s mentesíti a tulajdonost a kártérítési felelősség alól, ha a gépkocsit harmadik személy jogtalanul vette használatba (helyezte üzembe) s a baleset e jogtalan használat alatt következett be. L. C. 1718/1930. 1913/1930. sz. hat. a Függelékben.

A nemtulajdonos (nem üzemtartó) vezető csak a vétkesen okozott kárt tartozik megtéríteni. Felelősségére nézve tehát kizárólag az általános magánjog kártérítési szabályai irányadók. A vezetőnek e jogállása szorosan folyik abból az okozati vélelemből, amelyet hazai jogunk a veszélyes üzemi felelősség alapjául felállított. Ha ugyanis — ezen okozati vélelem szerint — a baleset a veszélyes üzem következményének tekintendő, akkor a vezető magától értetődően csakis vétkes magatartásért tehető felelőssé. Sőt ez az okozati vélelem, további kihatásában, szükségkép kizárja a vezető terhére szóló vétkességi vélelmet, amit az osztrák, német és olasz jog állított fel. Hogy tehát bírói gyakorlatunk a vezető felelősségét illetően a vétkességi elvet érintetlenül fenntartotta, ez nem a véletlennek, sem pedig lenyomó maradiságnak, hanem az említett logikai összefüggéseknek tulajdonítható, amelyek a magyar autóbaleseti jognak jellemző sajátjai. Ezek következményében honi jogunk a vezetőt nemcsak a vétkes üzemi, hanem minden speciális felelősség alól is elvonta, holott utóbbi az alapgondolattal összeegyeztethető és de lege ferenda sok oldalról indokolt lett volna.

#### 14. §. Köteles gondosság mértéke.

A vezetőtől megkívánt gondosság fokára nézve irányadók a gépjárművek közötti forgalmára vonatkozó 1910. évi 57.000. sz. belügyminiszteri rendelet 41—50., 52—53. és 56—67. §-ainak intézkedései, de különösen a 41. §., mely szerint a gépjárművet „állandó figyelemmel és nagy elővigyázattal” kell vezetni. Miután 1930. január 1. napján életbe lép „a közúti közlekedés rendjének és a közutakra a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról” szóló törvényes (1929. évi XXXII. t.-c.) felhatalmazásból kiadott 250.000/1929. B. M. számú rendelet, meg lehet állapítani, hogy a vezető gondosságának mértéke az eddigiéknél szigorúbbá vált. A rendelet (Közlekedés rendészeti kódex) 4. §-a akként intézkedik, hogy közlekedési eszközt csak józan és a rendeletben (72., 77., 102., 109. §.) vagy egyéb jogszabályban megszabott egyéb feltételeknek is megfelelő egyén vezethet, illetve hajthat. A vezetés közbeni ittasság a rendelet 119. §. értelmében kihágásként büntetendő.<sup>5</sup> Előírja továbbá a 4. §. 3. bekezdése:

<sup>4</sup> Ellentétben a német és olasz joggal, amely a vezetővel szemben enyhébb gondossági mérték felé tart. Az angol-amerikai jog — mint láttuk — a közönséges gondosságot követeli meg.

<sup>5</sup> Az 1925. dec. 22-én kelt angol Criminal Justice Act. 40. szakasza bűncselekménnyé minősítette a gépjármű üzemében működő egyén részegségét és ezt 4 hónapig terjedő elzárás, valamint 50 fontig terjedő büntetés alá helyezte.

„A vezetőnek minden körülmények között éber gondosságot, kötelességtudást és fegyelmezettséget kell tanúsítania; szigorúan alkalmazkodnia kell a közlekedés és közrend biztosítását célzó minden rendelkezéshez és intézkedéshez, továbbá a vezető minden olyan kifogásolható magatartástól tartózkodni köteles, amely akár más közlekedési eszközök vezetőire, akár a járókelőkre zavarólag vagy bántólag hatna.”

Még tovább fokozza a vezető gondossági kötelezettségét az 5. §. 1. bekezdése:

„A járművet mindenkor a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel kell vezetni s csak olyan sebességgel szabad haladni, mely gondos vezetés mellett a személy- és vagyonbiztonságot, továbbá a közlekedés rendjét nem veszélyezteti és amely lehetővé teszi, hogy a vezető mindenkor ura legyen a járműnek és azt kellő időben megállíthassa.”

Mélyen belenyul nemcsak a vezető magánjogi felelősségébe, de közvetve, a károsult vagy harmadik személy magatartásának elbírálása révén az üzemtartó felelősségébe is, az a mérték, amelyet a közlekedési rendszabály a vezető gondosságára nézve felállít. Az új közlekedési rendtartás ezt a mértéket túlfokozta. Szigorát a gépjármű szempontjából legfeljebb csak nivellálja az, hogy mindenfajta járműre megkülönböztetés nélkül alkalmazta, aminek bizonyos fokig átlagosító hatása van.

A vezető köteleltségeivel szemben bírói gyakorlatunk kiemelte a közúti forgalom más részeseinek gondossági köteleltségét is. Így a Kúria 4467/1909. és 1124/1928. sz. határozatai szerint úton való átkelésnél a gyalogjáró is tartozik ügyelni, hogy az általában gyorsabban haladó járművek alá ne kerüljön. Ha ebbeli gondatlansága okozta kizárólag a balesetet, kártérítést nem igényelhet. Autójogi gyakorlatunk erészben is követi a vasút felelőssége tekintetében kialakult elveket, nevezetesen az 545. számú elvi határozatot, mely csupán a sérült kizárólagos hibáját veszi mentőokul s ez fennforoghat serdületlen sérült részéről is, ha a veszély felismerésére kellő belátással rendelkezett (541. számú elvi hat.), továbbá az 540. számú elvi döntést, mely szerint a balesetnél közrejátszott véletlen az üzemi felelősség terhére megy.

Rendkívül figyelemre méltó a mi bírói gyakorlatunk a hirtelen támadt veszélyes helyzetek elbírálásában. Ha a károsult a vezető hibájából, vagy a gépkocsi riasztó hatása (pl. lovak megbokrosodása) folytán támadt veszélyes helyzetben megzavarodva, ijedtében tett mozdulata folytán járt szerencsétlenül, ez nem mentő ok a felelősség alól. (Kúria P. VI. 6076/1926.) Ezzel szemben a sérült kizárólagos hibáját állapította meg a P. VI. 4097/1927. számú döntés oly esetben, amidőn a

sérült kényszerítő ok nélkül ép a legveszélyesebb helyzetben hirtelen kísérelte meg az útpálya keresztezését és nem vétetett a vezető rovására az a körülmény, hogy ő előzőleg a sérültet látta. Itt tehát veleszében az az elv jutott kifejezésre, hogy a vezető nem köteles más személyek gondatlanságát már eleve figyelembe venni, — ellentétben a német s egyezően az amerikai joggyakorlattal.

Mély okelemzés példajaként különösen kiemelendő a P. II. 2155/1929. szám alatt eldöntött eset. A sérült kizárólagos hibájának minősült, hogy útkeresztezésnél két villamos között igyekezett az úton áthaladni s e közben nem látva a közlekedési rendőr jelzését, a mögötte álló villamos hirtelen csengőjére ijedtében előre a gépkocsi kerekei alá ugrott. Figyelmen kívül maradt a sérült megzavarodása, mert az őnmaga által előidézett veszélyes helyzetben mentségéül ez nem szolgálhat. Kifejezetten kimondja továbbá e határozat, hogy a vezető nem számíthatott arra, hogy a közlekedés elzárt oldaláról, két villamos közül valaki közvetlenül a kocsija elé ugorjon. Emiatt még azt sem írta a vezető terhére, hogy nem lassított, hogy nem túlkölt, mert mindez nem háritotta volna el a balesetet.

#### 15. §. Felelősségoldó és — csökkentő okok.

Már az 1908. júl. 1-én kelt I. G. 83/1908. sz. hat. (Grill, Dtár, XV. 475. l.) a veszélyes üzemi felelősségre nézve általában irányadó-nak vette azokat a mentesítő okokat, amelyeket a vasúti kártérítésre vonatkozóan az 1874 : XVIII t.-c. megállapított. Ezek: az erőhatalom (elháríthatatlan esemény), harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye és a sérültnek saját hibája. Kifejezetten is hivatkoznak bíróságaink idevágóan az 1874 : XVIII. t.-c. 1. §-ának rendelkezéseire s ezt a gyakorlatot ismeri el az 549. sz. elvi határozat is. Ebből folyik, hogy a mentesítő okokat a véletlenül felelős személy tartozik bizonyítani.

Ami mindenekelőtt az elháríthatatlan esemény fogalmát illeti, ez lényegesen szűkebb, mint a német törvényé, mert az 1874 : XVIII. t.-c. azonosítása szerint az elháríthatatlan esemény az erőhatalommal egyet jelent. (Ugyanígy az osztrák jog szerint is.) Ennélfogva a gépkocsi szerkezetében vagy felszerelésében rejlő hibák kétségkívül az üzemtartó terhére mennek. Még annak bizonyítása sem ment, hogy minden gondossági óvintézkedést megtett az inherens hiba elhárítására. Hasonlóképen nem mentő ok a balesetnél közbejött véletlen sem. (C. 6251/1914. P. H. T. 540. sz. elvi határozat, Budapesti Tábla XV. 7763/927.)

„A vezetőknek minden körülmények között éber gondosságot, kötelességtudást és fegyelmezettséget kell tanúsítani; szigorúan alkalmazkodnia kell a közlekedés és közrend biztosítását célzó minden rendelkezéshez és intézkedéshez, továbbá a vezető minden olyan kifogásolható magatartástól tartózkodni köteles, amely akár más közlekedési eszközök vezetőire, akár a járókelőkre zavarólag vagy bántólag hatna.”

Még tovább fokozza a vezető gondossági kötelezettségét az 5. §. 1. bekezdése:

„A járművet mindenkor a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel kell vezetni s csak olyan sebességgel szabad haladni, mely gondos vezetés mellett a személy- és vagyonbiztonságot, továbbá a közlekedés rendjét nem veszélyezteti és amely lehetővé teszi, hogy a vezető mindenkor ura legyen a járműnek és azt kellő időben megállíthassa.”

Mélyen belenyúl nemcsak a vezető magánjogi felelősségébe, de közvetve, a károsult vagy harmadik személy magatartásának elbírálása révén az üzemtartó felelősségébe is, az a mérték, amelyet a közlekedési rendtartás ezt a mértéket túlfokozta. Szigorát a gépjármű szempontjából legfeljebb csak nivellálja az, hogy mindenfajta járműre megkülönböztetés nélkül alkalmazta, aminek bizonyos fokig átlagosító hatása van.

A vezető kötelességeivel szemben bírói gyakorlatunk kiemelte a közúti forgalom más részeseinek gondossági köteletségét is. Így a Kúria 4467/1909. és 1124/1928. sz. határozatai szerint úton való átkelésnél a gyalogjáró is tartozik ügyelni, hogy az általában gyorsabban haladó járművek alá ne kerüljön. Ha ebbeli gondatlansága okozta kizárólag a balesetet, kártérítést nem igényelhet. Autójogi gyakorlatunk érzékeny is követi a vasút felelőssége tekintetében kialakult elveket, nevezetesen az 545. számú elvi határozatot, mely csupán a sérült kizárólagos hibáját veszi mentőokul s ez fennforoghat serdületlen sérült részéről is, ha a veszély felismerésére kellő belátással rendelkezett (541. számú elvi hat.), továbbá az 540. számú elvi döntést, mely szerint a balesetnél közrejátszott véletlen az üzemi felelősség terhére megy.

Rendkívül figyelemre méltó a mi bírói gyakorlatunk a hirtelen támadt veszélyes helyzetek elbírálásában. Ha a károsult a vezető hibájából, vagy a gépkocsi riasztó hatása (pl. lovak megbokrosodása) folytán támadt veszélyes helyzetben megzavarodva, ijedtében tett mozdulata folytán járt szerencsétlenül, ez nem mentő ok a felelősség alól. (Kúria P. VI. 6076/1926.) Ezzel szemben a sérült kizárólagos hibáját állapította meg a P. VI. 4097/1927. számú döntés oly esetben, amidőn a

sérült kényszerítő ok nélkül ép a legveszélyesebb helyzetben hirtelen kísérelte meg az útpálya keresztezését és nem vététt a vezető rovására az a körülmény, hogy ő előzőleg a sérültet látta. Itt tehát velejében az az elv jutott kifejezésre, hogy a vezető nem köteles más személyek gondatlanságát már eleve figyelembe venni, — ellentétben a német s egyezően az amerikai joggyakorlattal.

Mély okelemzés példajaként különösen kiemelendő a P. II. 2155/1929. szám alatt eldöntött eset. A sérült kizárólagos hibájának minősült, hogy útkeresztezésnél két villamos között igyekezett az úton áthaladni s e közben nem látva a közlekedési rendőr jelzését, a mögötte álló villamos hirtelen csengőjelére ijedtében előre a gépkocsi kerekei alá ugrott. Figyelmen kívül maradt a sérült megzavarodása, mert az önmaga által előidézett veszélyes helyzetben mentségéül ez nem szolgálhat. Kifejezetten kimondja továbbá e határozat, hogy a vezető nem számíthatott arra, hogy a közlekedés elzárt oldaláról, két villamos közül valaki közvetlenül a kocsija elé ugorjon. Emiatt még azt sem írta a vezető terhére, hogy nem lassított, hogy nem túlkölt, mert mindez nem háritotta volna el a balesetet.

#### 15. §. Felelőségoldó és — csökkentő okok.

Már az 1908. júl. 1-én kelt I. G. 83/1908. sz. hat. (Grill, Dár, XV. 475. l.) a veszélyes üzemi felelőségre nézve általában irányadó-nak vette azokat a mentesítő okokat, amelyeket a vasúti kártérítésre vonatkozóan az 1874 : XVIII t.-c. megállapított. Ezek: az erőhatalom (elháríthatatlan esemény) harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye és a sérültnek saját hibája. Kifejezetten is hivatkoznak bíróságaink idevágóan az 1874 : XVIII t.-c. 1. §-ának rendelkezéseire s ezt a gyakorlatot ismeri el az 549. sz. elvi határozat is. Ebből folyik, hogy a mentesítő okokat a vétkesül felelős személy tartozik bizonyítani.

Ami mindenekelőtt az elháríthatatlan esemény fogalmát illeti, ez lényegesen szűkebb, mint a német törvényé, mert az 1874 : XVIII. t.-c. azonosítása szerint az elháríthatatlan esemény az erőhatalommal egyet jelent. (Ugyanígy az osztrák jog szerint is.) Ennélfogva a gépkocsi szerkezetében vagy felszerelésében rejlő hibák kétségkívül az üzemtartó terhére mennek. Még annak bizonyítása sem ment, hogy minden gondossági óvintézkedést megtett az inherens hiba elhárítására. Hasonlóképpen nem mentő ok a balesetnél közbejött véletlen sem. (C. 6251/1914. P. H. T. 540. sz. elvi határozat, Budapesti Tábla XV. 7763/927.)

A károsult vétkes magatartása a balesetnél joggyakorlatunk szerint csak akkor mentő ok az üzemi felelősség alól, ha kizárólag ez idézte elő a balesetet. (C. P. VI. 115/1917). Amde „az autó vezetőjének hibája mellett a sérült kizárólagos hibája meg nem állapítható.” (C. P. VI. 5810/1925. Mjogi Dfár XIX. 85. P. VI. 7732/1927.)

Az objektív felelősség kizárását két automobil összeütközése esetén már a Kúria P. VI. 2940/1913. sz. határozata megállapította. Elvi általánosságban bárminő két veszélyes üzemnek kollíziójára kimondotta ezt az Rp. VI. 7084/1917. szám alatt kelt 551. elvi határozat. Teljesen megfelel ennek a C. II. 1128/1928. sz. döntés, mely teherautó és villamos kollíziójánál, mindkét vezető hibájának megállapítása mellett, az általános magánjog szabályai szerint az okozott kárt a két üzem között megosztotta. Nem helytálló azonban a győri Táblának P. II. 382/1929. szám alatt kelt ítélete, amidőn két gépkocsi összeütközésénél a közönséges magánjogi felelősség szempontjából közömbösnek vette az egyik vezető vétkeségét is, holott a kollíziós kizárás csupán annyit jelent, hogy a két jármű egymásközi viszonyában a veszélyes üzemnek károkozó vétele nem áll fenn egyik jármű terhére sem, ellenben nem változtat azon, hogy a baleset mégis csak veszélyes üzem körében történt; ennél fogva a vezető vétkeségéért az üzemtartó mindig felel. Világosan kifejti ezt a Kúria II. 5582/1928. sz. határozata. Ebben az esetben villamos és gépkocsi összeütközését utóbbinak vezetője vétkesen okozta és az autó utasa megsérült. Az alsóbíróságok csupán a gondatlanul vezetett gépjármű tulajdonosát marasztalták, ez pedig felülvizsgálati panasszal élt amiatt, hogy a II. r. alperesként perbevont villamos társaság kártérítési kötelezettségét a tábla meg nem állapította. A Kúria nem adott helyt a panasznak, még pedig azon indokolással, hogy abban az esetben, ha a villamos vezető is gondatlanul járt volna el, ennek csupán a két veszélyes üzem egymásközi viszonyában volna jelentősége, de nem a sérült kártérítési igénye szempontjából, melyért a társaság egyetemlegesen felel.

A most idézett határozat kifejezésre juttatja egyszersmind joggyakorlatunknak a gépjármű utasa irányában vallott álláspontját. Ellentétben a német törvény 8. §-ával hazai jogunk az üzemi felelősség védelmét a bentülőre is fenntartja. Sőt „nem tesz a bírói gyakorlat különbséget a tekintetben, vajjon a sérült a veszélyes üzem üzemtartójának alkalmazottja-e vagy sem, továbbá, vajjon a sérült a balesetet mint a gépkocsi ingyenes, vagy visszterhes utazója szenvedte el.” (C. VI. 6689/1927.)

#### 16. §. Kártérítés mértéke.

Az autóbaleseteti kártérítés mértékét illetően bírói gyakorlatunk teljesen a vasúti kártérítés szabályait alkalmazza. Ennél fogva az 1874 : XVIII. t.-c. 2. §-a értelmében a gépjármű üzemtartója testi sértés esetében a gyógyítási költségeken felül mindazon vagyoni hátrányokat tartozik kárpótolni, amelyek a sérülés következtében a sérülthez, annak ideiglenes vagy állandó keresetképtelenségéből vagy keresetképtességének csökkenéséből hárulnak.

A gyógyítási költség kiterjed a feltétlenül szükséges szanatóriumi kezelés költségeire (P. VI. 6003/1909.), sőt van olyan ítélet (Bpesti tábla P. XV. 4907/1927.), mely a sérült lelki depressziója folytán szükségessé vált egészségi utazás költségeit is megállapította. A keresetvesztés kár nemcsak a baleset folytán elvesztett fizetést, hanem minden állandó természetű mellékszolgáltatást és mellékfoglalkozási jövedelmet (177.179. sz. elvi hat.) is felöleli, ezenkívül az ú. n. előmeneteli kárt, mint pl. nőnek vagy katonatisztnak feltűnő eltorzulása folytán szenvedett kárát, (C. 7156/1922., 5657/1912.), adott esetben a szükségessé vált életpályaváltoztatáshoz igénybevett új kiképzés költségeit is. (C. P. VI. 1765/1922.)

A sérült halála esetében a megkísérelt gyógyítási és a temetési költségeken felül kártérítés tárgya az elhalttal szemben törvényes tartásra és neveltetésre jogosultaktól elvont tartás és neveltetés fedezése, ideértve a törvénytelen gyermeket és a vagyontalan keresetképtelen férjet is. (196. és 197. sz. elvi hat.) Az elmaradt vagy csökkent keresmények, úgyszintén a tartási és neveltetési költségek évjáradékképp ítélandók meg. (1874 : XVIII. t.-c. 4. §.) Összege szerű megállapításuknál a baleset időpontja irányadó, tehát az alapul vett körülmények utólagos megváltozása esetén mind a károsult, mind a kötelezett követelheti a járadék felemelését illetve leszállítását.

Dologi kár esetében, minthogy erről az 1874 : XVIII. t.-c. nem intézkedik, a kártérítés mérve az általános magánjog szabályai szerint állapítandó meg.

#### 17. §. Elévülés.

Miként a villamos vasútra, úgy az automobilra is kiterjednek az 1874 : XVIII. t.-c. rövidebb elévülési szabályai. (Kúria Rp. VI. 4545/1915. — P. VI. 1321/1926. 804. sz. EH.) Ennél fogva az autókártérítési követelések is testi sérüléseknél és dologi kárnál a baleset bekövetkeztétől, halál esetében pedig a halálozás időpontjától számított három év alatt évülnek el.

Önként értetődnek, hogy azokban az esetekben, amidőn a károsult nem a veszélyes üzemi felelősség alapján, hanem általános magánjogi címen lép fel, úgyszintén amidőn az üzemi felelősség kollízió folytán a magánjog alkalmazásának ad helyet, akkor egyszermind a közönséges elvülési szabályok legyenek irányadók. Ez következne egyébként az 1874: XVIII. t.-c. 11. §-ának helyes értelméből is. Nem így döntött azonban a Kúria következő határozata: „Az a körülmény, hogy a felelősség kérdése az általános magánjogi szabályok szerint bíraltatik el, a kárigény érvényesítésének az 1874. évi XVIII. t.-c. 9. §-ában meghatározott záros határidején nem változtat, mert a kártérítés tárgya ekkor is a veszélyes üzemből — az adott esetben az alperes vasúti üzemből — bekövetkezett dologi kár.” (C. II. 6544/1928.) Elmosódott e döntés nézővonalából az, hogy az autójogi felelősség nem kivételes, hanem speciális szabály, amely a magánjog általános kártérítési rendelkezéseit nem érinti.<sup>6</sup>

\* \* \*

Magánjogi törvénykönyvünk tervezete nagyvonásokban a fentvázolt bírói gyakorlatunk elvi eredményeit minden veszélyes foglalkozási körre és üzemmódra általánosítva kívánja értékesíteni. (MMT. 1741—1742., 1744—1745. §.) Minthogy az 1741. §. a veszélyes üzemek sorában a gépkocsit is megemlíti, a tervezet elgondolása szerint az autóbaleseti kártérítési felelősség nem nyerne speciális intézményi szabályozást.

Nyomatékosan kell ezzel szemben rámutatnunk arra, hogy a MMT. által tervbe vett megoldás, amely lényegileg a Ptkjav. második szövegéből vétetett át, már annak idején sem volt korszerű, napjainkra pedig még inkább elavult olyannyira, hogy az azóta kifejlődött bírói joggyakorlatunkhoz képest sajnálatos visszaesést jelentene. Nem ismeri fel ez a megoldás mindenekelőtt azt, hogy az autóbaleseti kártérítő felelősség speciálizálásának indokát nem egyedül az üzemi veszély, hanem az életviszonyoknak a közlekedés motorikus berendezése folytán bekövetkezett átalakulása (V. ö. Bevezetés, 1. §.) képezi. Alapjában elhibázott volna az automobilt akár ténybeli esetkör, akár jogi jelentőség szempontjából más veszélyes üzemmel egyazon megítélés alá vonni. Egészen más életviszonyok, technikai és lélektani tényezők közepette bonyolódik le az autóközlekedés, mint pl. egy felvonó gép üzeme s éppen ezen viszonyok és tényezők hozzák magukkal, hogy a felelősség számtalan és bonyolult részletkérdéseinek bármelyi-

<sup>6</sup> Ujabbán e kérdésre nézve is helyes álláspontot követ a Kúria, I. 4906/1929. sz. hat. a Függelékben.

kében a gépjárműre nézve — ezt minden más üzemtől megkülönböztető — különleges elvek és mértékek alkalmazásának van helye. A jogfejlődés menete és annak nemzetközi összehasonlítása kétségtelenül utal a gépjárműbaleseti kártérítő felelősség speciális intézményi szabályozásának szükségességére.

Eltételezve attól, hogy a MMT. generalizált szabályai aligha lesznek mindenben az 1741. §-ban felsorolt különböző üzemekre alkalmazhatók, mindenesetre ép ezen generalizáció folytán a MMT. csupán néhány általános elvet tud nyújtani, ami pedig a gépjárműbaleseti jogszolgáltatás számára nem lehet elegendő. Miként a legtöbb kulturállamban, úgy nálunk is szükség van egy speciális autófelelősségi törvényre s erre való tekintettel a MMT. módosításra szorul. Technikaileg ez a módosítás csak annyiból állana, hogy az 1741. §. példálódzó felsorolásából a gépkocsi kihagyatnék és az egyes veszélyes üzemek (vasút, gépjármű stb.) felelősségének szabályozása speciális törvények számára tartatnék fenn.

\* \* \*

Függelék az I. rész III. fejezetéhez.

## BIRÓI HATÁROZATOK GYŰJTEMÉNYE.

(A \*-gal jelzettek a pályamű elkészülte után keltek.)

### I. Veszélyes üzemi felelősség elve.

Az állandó veszéllyel járó ipari vagy gazdasági üzem tulajdonosa felelős az üzemből, vagy az abban használt eszközök által okozott kárért, még akkor is, ha őt a köteles gondosság elmulasztása nem terheli, hacsak ki nem mutatja, hogy a kárt a károsított hibája okozta. Aki tehát oly ipart folytat, mely természeténél fogva az alkalmazottakra, vagy harmadik személyekre nézve különös veszéllyel jár, már az ily üzem folytatásával magára vállalja az abból eredő, különben senkinek terhére fel nem róható veszélyekért a kártérítési felelősséget és már ezen az alapon felelős minden kárért, mely ezen veszélyből származik. Az ily veszéllyel járó üzem körében előálló veszély és károsodás tehát, — hacsak nem a munkás gondatlansága által okozatik — a gazdasági vagy ipari üzem előállítási és termelési költségeihez tartozik, a kár elvállalása alkatrészét képezi a minden gazdasági vállalattal járó rendes kockázatnak. (C. 1082/1901. — Gr. Dt. II. 2. k. 1110.)

Aki olyan ipart vagy üzemet folytat, mely már a természeténél fogva veszéllyel jár, és nemcsak az alkalmazottjaira, hanem az idegenekre is veszélyt idézhet elő, a veszélyből eredő kárért a vállalkozó felelős, tekintet nélkül arra, hogy a kár bekövetkezése valamely

mulasztásra vezethető-e vissza, kivéve azt az esetet, ha erőhatalom, vagy a károsult félnek a hibája okozta a kárt. (C. 324/1904. — Gr. Dt. XI. 399.)

A veszélyes jármű (automobil) használata folytán bekövetkezett balesetknél joghasonlóság alapján ugyanazt a jogelvet kell alkalmazni, mint a veszélyes iparüzemnél, melynél a jogvédelem az, hogy a baleset a veszélyes üzem következménye, amiből azután önként következik, hogy a munkaadó, aki a veszélyes iparágat folytatja, köteles bizonyítani a jogvédelemmel szemben azt, hogy a balesetet az ezt szenvedettnek gondatlansága vagy vétkessége okozta. (C. 9340/1906. — Gr. Dt. XIV. 703.)

185. sz. EH: Köztudomású, hogy a gépkocsi használata az azzal járó nagyobb sebesség, zaj és riasztó hatás folytán a közúton a rendes fuvarozási eszközökkel közlekedő közönségre és a gyalogjárókra állandó és különös veszéllyel jár. Az ilyen veszélyes jármű használata tehát a balesetekért való felelősség szempontjából a veszélyes ipar üzésével egy tekintet alá esvén, a veszélyes iparüzem tulajdonosának a felelősségét meghatározó jogszabályok a gépkocsi használata által a közúton okozott balesetek elbírálásánál megfelelően alkalmazandók. (C. 3295/1908.)

## II. Felelős személyek köre.

549. sz. EH: A gépkocsi tartóját a veszélyes üzemből folyó tárgyi felelősség terheli. A gépkocsi tulajdonosának felelőssége csak akkor száll át a gépkocsi használójára, amidőn a gépkocsit használó azt jogtalan eljárással a tulajdonos rendelkezése alól kivonta. (C. 8370/1915.)

Az automobil állandó bérlője felelős az automobil üzemében bekövetkezett balesetért. (C. 3565/1911.)

550. sz. EH: Az, aki valamely gépkocsi használatát egyes fuvarozási alkalomra akár díjazás ellenében, akár ingyen, a rendelkezésre jogosulttól megnyeri, még nyilvánvalóan nem tekinthető az illető gépkocsi üzemből tartójának s a tárgyi felelősség, amely a gépkocsi menetelése alkalmával harmadik személynek okozott károsításért a káros fél részéről érvényesíthető, a dolog természeténél fogva a jelzett esetben is annak a személyéhez tapad, aki mint a gépkocsi tulajdonosa, vagy birtokosa, a gépkocsit forgalomban tartja. (C. 3954/1917.)

A megállapított tényállás szerint az a gépkocsi, amely a felperes (kincstár) lovát elütötte, az alperes tulajdona és azt a baleset alkalmával is az alperes alkalmazottja vezette. Az alperesnek, mint a kocsi tulajdonosának és forgalomban tartójának ebből eredő felelősségén mit sem változtat az, hogy a baleset olyankor történt, amidőn a kocsit a felperes közbiztonsági közgei (detektívek) használták, akiknek a kocsit az alperes egy nyomozás sürgős teljesítése érdekében szívességből — ingyen — engedte át. Ugyanis az állandóan követett bírói gyakorlat (P. H. T. 550. sz.) szerint az, aki valamely gépkocsi használatát egyes fuvarozási alkalomra akár díjazásért, akár

ingyen megszerzi, még nem tekinthető az illető gépkocsi üzemből tartójának, tehát a tárgyi felelősség ilyen esetben is annak a személyéhez tapad, aki mint a gépkocsi tulajdonosa vagy birtokosa a kocsit forgalomban tartja. Ebből következik, hogy a felperest a baleset következményeiért pusztán azon az alapon, hogy a kocsit a kérdéses alkalommal az ő közgei használták, sem az alperesek, sem másokkal szemben felelősség nem terheli. (C. 2750/1927.)

Az 549. és 550. sz. elvi határozatokban kifejezésre jutott bírói gyakorlat szerint a gépkocsi tulajdonosa, mint annak üzemből tartója abban az esetben is felel a gépkocsi által okozott károkért, ha ez a balesetet oly időben idézte elő, amidőn a kocsit nem annak tulajdonosa járatta, hanem oly harmadik személy, akihez a tulajdonos akarataból került. A jelen esetben tehát alperes felelőssége még abban az esetben is megáll, ha a kocsit csakugyan javítás céljából küldte a gépgyárba és ha a gépgyár tulajdonosa azt az alperes tudta nélkül használta saját céljára. (C. 7732/1927.)

A bírói gyakorlatban kialakult és a m. kir. Kúriának a P. H. T-ba 550. szám alatt felvett elvi határozatában is kifejezésre jutó jogszabály az, hogy ha a veszélyes üzemű gépet vagy más berendezést a tulajdonos vagy az, aki az üzemeltetésben tartja, egyes alkalomra másnak engedi át használat végett és ilyen használat közben történik baleset az üzem körében, ezért a tulajdonos, vagy az üzemeltető birtokos felel, tekintet nélkül arra, hogy a használat átengedése díjazásért, vagy ingyenesen történt-e. (C. 5826/1929.)

\* A II. r. alperes főrészesvényese és igazgatósági tagja: az I. r. alperes által ebben a minőségében használt gépkocsi e használat mellett is a II. r. alperes vállalatnak gazdasági céljait szolgálta és az I. r. alperes csak a II. r. alperest megillető rendelkezési jogot gyakorolta a neki átengedett, de a II. r. alperes által kétségtelenül egyoldalúan meg is szüntethető használatnak az ideje alatt. A gépkocsi üzemből tartójának tehát a II. r. alperes tekintendő. — Ahhoz, hogy a gépkocsi üzemből tartója a tárgyi felelősség alól mentesüljön, nem szükséges annak a megállapítása, hogy a gépkocsit jogosulatlanul használó harmadik személy azt eltulajdonítási szándékkal vonta ki a rendelkezésre jogosultnak rendelkezése alól, hanem csak annak a megállapítása szükséges, hogy maga a gépkocsi használatba vétele az azzal jogszerint rendelkezőnek tudta és beleegyezése nélkül, tehát jogtalanul történt. Ha tehát harmadik személy (I. r. alperes fia) a gépkocsival rendelkezőnek tudtával avagy hozzájárulásával vette használatba a gépkocsit és csak később, a használat során lépte túl a rendelkezésre jogosulttól kapott engedélyének a korlátait: ilyen jogtalan használat a gépkocsival jog szerint rendelkezőnek a tárgyi felelősségét meg nem szünteti. (C. 1718/1930.)

\* A jogtalan eljárással üzembe helyezett gépkocsi jogosulatlan használata közben bekövetkezett balesetért a gépkocsi tulajdonosa kártérítési felelősséggel nem terhelhető. (C. 1913/1930.)



### III. Gondosság követelményei. Felelősségoldó és csökkentő okok.

Az utcán való átkelésnél a gyalogjáró is tartozik ügyelni, hogy az általában gyorsabban haladó járművek alá ne kerüljön. Ha tehát akkor kerül az automobil kerekei alá, mikor előtte futva akar a síkos út másik felére jutni, ahelyett, hogy a gépkocsi elhaladását megvárja, a saját gondatlanságával okozott balesetért nem követelhet kártérítést. (C. 4467/1909.)

Az a körülmény, hogy a felperest elütő autó a megállapított tényállás szerint az elütés pillanatában az út síkos volta miatt csúszott, nem érinti azt a megállapított tény, hogy a felperes vigyázatlan áthaladásával az elütést maga okozta. Az alperes gépkocsi vezetője megtett mindent, ami a baleset előzetes elhárítására szükséges és a felperes kellő figyelme mellett arra alkalmas is volt. A gépkocsi tulajdonosa pedig nem tehető felelőssé az oly károkért, amelyek a sértett egyéni tulajdonságaiból vagy állapotából eredő észlelési hiányok következményei. Ha tehát felperest kora megakadályozta abban, hogy az úttesten való átmenés előtt megfelelő körültekintéssel figyeljen a túlkölésre és arra, vajjon a körülnézés nélküli átszaladással nem kerül-e a gépkocsi alá, ennek a mindenkivel elvárható figyelemnek elmulasztása az alperesre nem róható és nem alkalmas arra, hogy a felperes hibájának kizárólagos voltát megszüntesse. (C. 1124/1928.)

540. sz. EH: A vasúti balesetnél a közbejött véletlen az 1874. évi XVIII. t.-c. 1. §-ában felállított jogelv következményeképpen a vasút terhére esik. (C. 6251/1914.)

541. sz. EH: A serdületlen gyermek önhibája kizárja a vasút felelősségét, ha a gyermeknek már volt annyi belátása, hogy viselkedésének veszélyes voltát felismerhette. (C. 2941/915.)

545. sz. EH: A vasút a sérült önhibájának címén csak akkor mentesül a felelősség alól, ha a baleset kizárólag a sérült önhibájából következett be. (C. 115/1917.)

A gépkocsi üzeme veszélyes üzem, ép ezért az alperes, mint a balesetet okozó gépkocsi tulajdonosa és üzemben tartója, felelős a gépkocsijának használata folytán beállott balesetből eredő kárért, hacsak nem bizonyítja, hogy a balesetet a sérült kizárólagos hibája, — erőhatalom, vagy harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye idézte elő. Felperes férjének, mint kocsisnak, a felelősségi bíróság által megállapított gondatlansága a felperes terhére nem róható, mert az nem a balesetet szenvedő felperesnek, hanem egy harmadik egyénnek a hibája volt. Abból pedig, hogy a felperes a szekér tetejéről leugrott, nem állapítható meg, hogy a sérülés az ő kizárólagos hibájából származik, mert midőn a lovak a fával megrakott szekeret elragadták, a felperes ki volt téve annak az eshetőségnek, hogy a kocsi feldőlése esetén az azon lévő fa öreá borul, ezért annyira megzavarodhatott és megijedhetett, hogy a helyzetét helyesen el nem bírálhatta, ez a körülmény pedig őt hibássá nem teszi, hanem az a véletlennek tudandó be. Ezek szerint az alperes nem bizonyította azt, hogy az autóbalesetet a felperes kizárólagos hibája, vagy egy harma-

dik személy elháríthatatlan cselekménye idézte elő, ezért a balesetből kifolyólag a felperesnek kártérítéssel tartozik. (C. 6076/1926.)

A közlekedési rend és a köteles elővigyázat ellen vétett az elhalt azzal, hogy az átjárás szabaddá tétele előtt s minden kényszerítő szükség nélkül a villamosok közé lépett s azok között akart az úttestre jutni. S így ha e helyzetben a villamos kocsi megindításának a jelzésére meg is zavarodott volna s ahelyett, hogy visszalépett volna, haladására még is zavarodott volna az úttestre ugrott, az önmaga által előidézett veszélyes helyzetből előállott ez az esély az elhalt hibás magatartásának menteségeül nem szolgálhatna. Nincs jelentősége annak a körülménynek, hogy a gépkocsi vezetője az útkeresztezéshöz közeledve meg nem állott, hanem csak lassított, mert a baleset nem e közben, hanem akkor következett be, amikor a rendőr jelzésére a vezető a gépre reákapcsolva, a szabadnak jelzett Ferenc körút irányában az Üllői-úti keresztezéshez hajtott. Nem állapítható meg az alperes gépkocsi vezetőjének a terhére mulasztás amiatt, hogy a gépre reákapcsolva nem túlkölt, mert az elgázolás a tényállás szerint nyomban a gépkocsi ilyenén megindulása s felperes férjének a villamoskocsik közül az úttestre ugrása közben történt, és így a baleset a túlköléssel megakadályozható nem volt volna. A gépkocsi vezetője egyébként sem számíthatott arra, hogy a közlekedésnek elzárt oldalról s két haladó villamos közül valaki közvetlen a kocsija elé ugorjon. Helyes ezek szerint a fellebbezési bíróságnak az a jogi eldöntése, hogy a halálos kimenetelű baleset kizárólag az elhalt hibájából következvén be, az alperes kártérítési felelősséggel nem terhelhető. (C. 2155/1929.)

Az autó vezetőjének hibája mellett a sérült kizárólagos hibája meg nem állapítható. (C. 5810/1925.)

\* Az objektive veszélyesnek nem is tekinthető helyzetet a felperes fia maga idézte elő és ha utóbb — bár kellő ok nélkül — megijedt, az ijedtségre vagy megzavarodottságra, mint a sérült hibáját mentesítő okra a felperes sikerrel nem hivatkozhatik. (C. 4620/1928.)

\* A felperes azért, hogy a Népszínház-utca egyik oldaláról a másik oldalra haladtában a villamos vasút elhaladását az úttesten állva várta meg, az utcai közlekedés rendje ellen nem vétett. Az a tény pedig, hogy ezután abban a váratlanul előállott veszélyes helyzetben, amelybe a felperes a villamos vasút elhaladása után egy másik, az alperes gépkocsijának irányával ellenkező irányban közlekedő gépkocsinak a villamos mögül hirtelenül történt előbukkanása következtében jutott, a felperes a lélekjelenlétét elveszítette és zavarodottságában a másik gépkocsi elkerülése végett hátralépve, vagy hátraugorva az alperes gépkocsijának nekiment, mint véletlen esély a felperesnek hibául be nem tudható. A baleset előidézésénél közreható véletlen ugyanis csak akkor esik a sérültnek a terhére, ha a sérült gondatlan magatartásával maga idézte elő azt a veszélyes helyzetet, amelyben — a véletlen esélyeként — a baleset érte; míg ha a sérültet ebben a vonatkozásban gondatlanság nem terheli, a véletlennek a közreható veszélyes üzem fenntartónak a terhe. (C. 2677/1930.)

Két automobil összetűközése esetében nem lehet alkalmazni a veszélyes üzemből eredő felelősség szabályait. (C. 2940/1913.)

551. sz. EH. Ha a kárt két veszélyes üzemnek a működése az üzemnek körében idézte elő, a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezéseknek az egyik vagy másik fél javára alkalmazása helyett a felelősség megállapításánál az általános magánjogi szabályok az irányadók. (C. 7084/1917.)

Hiba terheli a felperest abban, hogy a teherautójának vezetője a nagy teherrel megrakott autót a közeledő villamos elől a Váci-úton a sín és gyalogjáró között lévő férőhelyre jobbra vagy balra irányítani meg nem kísérelte, hanem a villamos előtt a teherautóval és pótkocsijával a síneken az áthaladást megkockáztatta. Hiba terheli az alperest is, mert a kocsivezető — jóllehet már 35 lépés távolságból észrevette, avagy kellő figyelemmel észrevehette, hogy az autó az Ipoly-utcából kijöve a sínekre hajt — a teljes sebességgel haladó villamos kocsit csak 8—10 m. távolságban kezdte lefékezni, amikor az már az esős időjárás folytán csúszós síneken baleset nélkül megállítható nem volt. Helyes ezek szerint a felelősségi bíróságnak az a jogi döntése, hogy a balesetből a felperesre származott kár úgy a felperes, mint az alperes alkalmazottjának a vétkes gondatlanságára lévén visszavezethető, a magánjogi szabályok értelmében a kár megosztásának van helye. (C. 1128/1928.)

(Két gépkocsi összeütközéséből előállott balesetnél) a kártérítési felelősség megállapításánál nem a tárgyi felelősséget megállapító, hanem az általános magánjogi szabályok az irányadók. E szabályok szerint pedig még a veszélyes üzem folytatója sem felel feltétlenül az alkalmazottja által okozott kárért, hanem csak akkor, ha az alkalmazott eljárásáért való felelősség a magánjog szabályai szerint egyébként fennáll. Az általános magánjog szabályai értelmében pedig azért a kárért, amelyet a megbízott, az alkalmazott, megbízása körében okoz, a megbízó csak saját vétke esetén felel, ami akkor forog fenn, ha a megbízó az alkalmazott megválasztásában, a megbízás ellátására szükséges eszközök stb. szolgáltatásában nem jár el megkívántató gondossággal. (Györi Tábla, P. 382/1929.)

Az I. r. alperest a felperesekkel szemben terhelő kártérítési felelősség s a felelősség terjedelme szempontjából közömbös az, hogy a baleset előidézésében a II. r. alperes hibás volt-e vagy sem. A II. r. alperes hibájának megállapítása csak azt eredményezné, hogy a felperesek balesetéért nemcsak az I. r. alperes, de azzal egyetemlegesen a II. r. alperes is felelne, felperesek pedig az egyetemlegesen kötelezettek bármelyike ellen jogosultak maradnának a teljes kárukat érvényesíteni. Kármegosztás ugyanis csak az egyetemleges felelősséggel tartozók között egymás közötti viszonylatban foghat helyet, de nem a vétlen károsulttal szemben. (C. 5582/1928.)

\* A két veszélyes üzem működése közben megsérült harmadik személyek hátramaradottaival szemben mindkét veszélyes üzem tulajdonosa egyaránt felelős, ha az egymás közötti viszonylatban az általános jogelvek szerint kártérítéssel csak az egyik terhelt is, vagy ha közöttük a kár megosztásának van is helye. (C. 4653/1929.)

\* A veszélyes üzemben alkalmazotttért a megbízó akkor is felel,

ha kellő gondossággal járt is el a megbízott kiválasztásánál. (C. 5892/1929.)

Nem tesz a bírói gyakorlat különbséget a tekintetben, vajjon a sérült a veszélyes üzem üzembentartójának alkalmazottja-e vagy sem, továbbá vajjon a sérült a balesetet mint a gépkocsi ingyenes, vagy visszterhes utazója szenvedte-e el. (C. 6689/1927.)

#### IV. Kártérítés mértéke.

A vasút, amely a balesetet szenvedő gyógyítási költségeiért felelős, csak akkor köteles azokat a költségeket is viselni, melyek a sérült férjének a neje részére rendelt szanatóriumban tartózkodásával merültek fel, ha a férj ott tartózkodásának feltétlen szükségessége bizonyított. (C. 6003/1909.)

175. sz. EH: A vasút üzemében bekövetkezett baleset következményeiért a vasút kártérítési kötelezettsége akkor is megállapítandó, ha a sérülés következményei abban jelentkeznek, hogy a sérültnél már lappangó testi baj előbb jutott fejlődésre, mintha a baleset be nem következik. (C. 6999/1905.)

A baleset folytán megsérült kiskorú attól az időtől fogva, melyben teljes keresetképességét elérte volna, a teljes keresetképességnek megfelelő kártérítést követelheti. (C. 5330/1912.)

177. sz. EH: Vasúti balesetből kifolyólag indított kártérítési perben a kárösszeg megállapításánál nemcsak a fizetés és lakbér, hanem a szolgálattal együttjáró rendes mellékjövedelmek is figyelembe veendőek. (C. 5444/1905.)

179. sz. EH: A balesetet szenvedett munkás igénye mérvének megállapításánál nemcsak a munkaadótól élvezett illetményei, hanem azok a jövedelmei is figyelembe veendőek, amelyekre rendszeres mellékfoglalkozás útján tett szert. (C. 4793/1905.)

538. sz. EH: A munkáslynak, kinek baleset folytán a gép haját fejbőrével együtt lerántotta, a keresetképtelenség csökkenésén felül ezért a feltűnő eltorzításáért külön kártérítés jár. (C. 5657/1921.)

Ha a sérült a baleset folytán csökkent testi munkaképességének pótlásául magasabb kiképzésre van ráutalva, a vasút e kiképzés költségeiért is felelős. (C. 1765/1922.)

556. sz. EH: Az a körülmény, hogy a balesetet szenvedő munkáereje az idők múlásával természetszerű csökkenést szenved, mint a csökkenés idejének bekövetkezésére és a csökkenés terjedelmére nézve előre meg nem határozható tényező, abban az esetben, ha a javára bekövetkező kedvező eshetőségek figyelembe nem vétettek, egymagában véve nem szolgálhat alapul a kártérítésnek csökkenő mérvben való megállapítására. (C. 1442/1918.)

552. sz. EH: A baleseti járadékra kötelezett fél nem igényelheti azt, hogy a kártérítésként terhére rótt életjáradék kiszolgáltatása alól a sérült szabadságvesztésbüntetésének tartamára akár egészében, akár csak valamely részében is felmentessék. (C. 5205/1916.)

553. sz. EH: A baleseti kártérítés mérvének megállapításánál azok javára, akiket keresetként meghatározott és állandó jövedelem

illetett, ennek mindenkor a baleset idején élvezett mennyisége az irányadó, tekintet nélkül arra, hogy ezt a jövedelmet a balesetet szenvedő mióta húzta. Rendes mellékkillemények, habár azokat a sérült csak rövid idő óta élvezte, de azok részére az egész évre biztosítottak, szintén abban az összegben veendő a kártalanítás kiszámításánál figyelembe, amely összeget a baleset évében kitétek volna. (C. 1920/1917.)

557. sz. EH: A kár összegszerű megállapítására az állandó bírói gyakorlat szerint a kártétel elkövetésének az időpontja az irányadó. (C. 7139/1917.)

87. sz. T. Ü. H. A m. kir. Kúria teljes ülése a teljes ülésnek 86. sz. polgári döntvényét megváltoztatja és a következőket mondja ki: A baleset folytán megítélt járadék számszerű összege a sérült személyén kívül eső, a gazdasági viszonyokban beállott ama körülmény alapján is felemelhető vagy leszállítható, hogy a marasztalásban meghatározott pénznem értéke lényegesen megváltozott. (1925. jún. 13.)

\* Amikor még nem lehet tudni, hogy a kiskorú milyen kereső foglalkozást fog majd folytatni, nem bírálható el, hogy a 10%-os egészségi károsodás a felperest illetően jár-e és milyen mérvű anyagi kárral; a középiskolai tanulmányait tovább folytatni kívánó gimnáziumi tanuló kártérítési keresete ebben a korában időelőtti. (C. 7550/1929.)

195. sz. EH: A valamely baleset következtében elhaltak hátramaradt az az özvegye, aki a balesetet szenvedettel csak a baleset után lépett házasságra, a baleset következményeiért törvénynél fogva felelős harmadiktól azon az alapon, hogy férje halála által eltartójától fosztatott meg, kártérítést nem igényelhet. (C. 7551/1904.)

196. sz. EH: A vagyontalan és emellett munka- és keresetképtelen férjet a nő vagyoni állásához és jövedelméhez képest tartozik eltartani; amennyiben tehát a férj ettől az igényétől nejeének balesete folytán elesett, úgy hogy a vasút kártérítési kötelezettsége a baleset alapján fennforog, a férj kárigénye is megállapítandó. (C. 1323/1904.)

197. sz. EH: A baleset folytán elhalt munkásnak hátramaradottjait a munkaadó ellen a törvény és a törvényes gyakorlat értelmében megillető kárigényt az elhunyt munkásnak törvénytelen gyermeke is jogosítva van a természetes apával szemben fennálló tartási igény alapján és erejéig érvényesíteni. (C. 6798/1905.)

798. sz. EH: Ha a sérült a baleset következtében meghalt, a hátrahagyott özvegyet kártalanításul olyan összegű járadék illeti, mint amekkora összeget a férje jövedelméből az ő eltartására fordított vagy fordíthatott. Ez az összeg, ha eltartásra szoruló gyermek vagy több gyermek maradt, a bírói gyakorlat értelmében az úgynevezett általános költségek számításba vételével a férj jövedelmének rendszerint 40%-a, gyermek nem létében pedig e jövedelem 50%-a. Ettől azonban el lehet térni, ha azt a fennforgó körülmények kellően indokolják. (C. 8301/1926.)

\* Az a körülmény tehát, hogy az első feleség él s hogy az első házasságból gyermek is maradt, nem szolgálhat alapul arra, hogy a felperest az általános szabályok szerint a férjétől kapott eltartás el-

vesztéséért illető 50%-os járadék, — amely mértéktől eltérni ok nincs, — kisebbittessék, annál kevésbbé, mert az 50%-os megállapításnál az alperes kevesebbet fizet, mintha a gyermek külön igénye is számításba jönne, mert ez esetben 60%-os megállapításnak lenne helye. Az említett személyek esetleges igénye ilykép ezidőszerint az alperes javára nem szolgálhat, amennyiben pedig az illetők kártérítést érvényesítenének, jogában áll az alperesnek a Pp. 413. §-a alapján a felperes részére megítélt járadék leszállítását kérni. (C. 5791/1929.)

\* A felperes elhunyt fiának keresete magának az elhaltak az illő eltartására is csak szűkösen volt elégséges, abból tehát az édesanya eltartására törvény alapján vagy a törvényes gyakorlat szerint mit sem volt köteles fordítani. S amennyiben mégis a felperest bármily alakban anyagilag támogatta, ez a juttatás önkéntes adományként, nem pedig törvényes kötelezettség teljesítéseként történhetett. S minthogy a fentebb felhívott jogszabály a veszélyes üzem tulajdonosának a kártérítési kötelezettségét csak arra az esetre korlátozza, ha az elhalt a szülő eltartására jogszabálynál fogva volt köteles, ha tényként meg is állapították, hogy az elhalt egész keresetét anyjának átadta, és az ekként átadott összegből a saját eltartásán felül anyja eltartására jutott is valami: ezt az elhalt önként és nem törvényes kötelezettségénél fogva juttatván anyjának: ez az önkéntes juttatás kártérítés alapja nem lehet. (C. 1522/1929.)

#### V. Elévülés és egyéb kérdések.

192. sz. EH: A vaspálya üzemében szenvedett kár megtérítési kötelezettségének elismerése után is a balesetből származtatott igény tekintetében nem az általános magánjogi, hanem az 1874. XVIII. törvényekben megállapított elévülési idő alkalmazandó, mert az elismerés az elévülési határidő folyamat ugyan félbeszakítja, de ugyanaz az elévülési határidő az elismerés időpontjával újra kezdetét veszti, s ha az elismeréstől a kereset beadásáig több mint három év telt el, úgy az igény elévült. (C. 2432/1904.)

193. sz. EH: Amidőn a munkaadó a testi sérülést szenvedett alkalmazottját, ennek sérüléséről tudomást szerezve, eddigi keresményével felérő vagy a sérülés következtében csökkent munkaképességének megfelelő keresményénél magasabb összegű javadalommal a sérülés után is alkalmazza, és így a sérültnek munkaképessége csökkenéséért az ellenértéket kiszolgáltatja; a sérült alkalmazottat a balesetből kifolyólag a munkaadóval szemben megillető kártérítési kereseti jog elévülése csak akkor veszi kezdetét, amikor a munkaadó alkalmazottját a szolgálatból elbocsátja. (C. 2733/1907.)

804. sz. EH: A bírói gyakorlat az 1874. évi XVIII. t.-c.-nek a vaspálya vállalat kártérítési felelősségéről szóló rendelkezéseit mindazokra az üzemekre kiterjesztvén, amelyeknek a működése másokra különösen veszélyes jár, alkalmazni kell az ilyen üzemek körében előforduló baleseteknél e törvény 9. §-ának a kártérítési követelések elévülésére vonatkozó különleges rendelkezését is. (C. 1321/1926.)

A kir. Kúriának a P. H. T.-ba 551. szám alatt felvett elvi határozata szerint, ha a kárt két veszélyes üzemnek működése az üzemek körében idézte elő, a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezésnek az egyik vagy másik fél javára alkalmazása helyett a felelősség megállapításánál az általános magánjogi szabályok az irányadók. — Az a körülmény azonban, hogy a felelősség kérdése az általános magánjogi szabályok szerint bíraltatik el, a kárigény érvényesítésének az 1874: XVIII. t.-c. 9. §-ában meghatározott záros határidején nem változtat, mert a kártérítés tárgya ekkor is a veszélyes üzemben — az adott esetben az alperes vasúti üzemében — bekövetkezett dologi kár. (C. 6544/1928.)

\* Az általános elévülési idő figyelembevételének nem akadályozza az, hogy a kereset a veszélyes üzem körében keletkezett kárigénnyel kapcsolatosan érvényesítették, mert a követelés nem a szigorúbb tárgyi felelősségre, hanem a megbízottakért való felelősség általános magánjogi jogcímére is van alapítva és így ennek az igénynek az elévülését alperesnek a tárgyi felelősséggel kapcsolatos kifogása nem indokolhatja, — ezért felperesnek I. r. alperes ellen az általános magánjog alapján támasztott keresete, annak 7 év múltán történt folyamatba tétele miatt, az elévülés indokából — el nem utasítható. (C. 4906/1929.)

801. sz. EH: A baleseti járadék a beszámítás szempontjából a tartásdíjakkal esik egy tekintet alá, amelyekbe a bírói gyakorlat (P. H. T. 718. sz. elvi határozat) szerint beszámításnak és pedig a megelőző időre túlfizetett tartási összeg beszámításának sífcs helye. (C. 5662/1928.)

\* A veszélyes üzemnek ez a jellege nem szűnik meg azzal, ha a kocsit a megállóhelyen vagy máshol megáll, mert a kocsit akkor is üzemben van, és üzembelenléte az utas szempontjából mindaddig tart, amíg az utas a kocsit végleg el nem hagyta. Az a sérülés tehát, amely a megállott autóbusról leszálló utast leszállás közben a kocsit hiányossága vagy valamely alkatrészének hibája következtében éri, szintén a veszélyes üzem körében elszenvedett sérülésnek tekintendő, amelyért az üzemet fenntartó vállalat a sérültnek kártérítéssel tartozik. (C. 1733/1929.)

## MÁSODIK RÉSZ.

### BÜNTETŐJOGI FELELŐSSÉG.

#### I. Fejezet. Elméleti alapok.

##### 18. §. Egységes felelősség.

A felelősség fogalmának a magánjogban más a jelentése és más a rendszeri jelentősége is, mint a büntető jogban.

A magánjog szerint ugyanis a felelősség általánosságban: kötelezettség valamely más (primár) kötelezettségért. Ez a primár kötelezettség lehet a felelős személynek magának, de lehet másnak a kötelezettsége. Saját kötelezettségeért felel pl. minden szerződés teljesítője, szavatolván azért, hogy a teljesítés a szerződésnek és törvénynek megfelelő legyen. Ugyancsak saját kötelezettségeért áll helyt a vétkes kártokozó, aki valamely gondossági köteletségének megsértéséért felel. Másnak kötelezettségeért felel a kezes, akinek a főadós által nem teljesített kötelelem terhel, — a munkaadó, aki az alkalmazott kártételeit tartozik megtéríteni, ha exkulpációja nem sikeres, stb. Végelemzésben tehát — figyelmen kívül hagyva egy-két kivételes jelenséget — a magánjogi felelősség mindig *szankciója s tartalmilag függvénye valamely korábbi kötelezettségnek*, — tartalma ismét kötelezettség, amit ZSÖGÖD festőien „visszaforduló” kötelezettségnek nevez.<sup>1</sup>

Ezzel szemben a büntetőjogi felelősség sem előfeltételeiben, sem következményeiben nem függ össze valamely praeexistens kötelezettség tartalmával. Még a bűncselekmény által elkövetett jogsértés is csak laza kapcsolatban áll a felelősség főkérdésével. Az a körülmény ugyanis, hogy valamely cselekmény a büntetőtörvénynek egy bizonyos tényálladékát megvalósítja, még nem jelenti a büntetőjogi felelősség megállapíthatóságát. „A tényálladékszerűség (Tatbestandsmäßigkeit) a jogellenességnek első és büntetőjogilag legfontosabb jele (Indiz)”, —

<sup>1</sup> ZSÖGÖD: Fejezetek kötetmi jogunk köréből, 1. köt. 639. l. ad verbum: felelősség.

de csupán jele, amely mindjárt nem fedi a valóságot akkor, ha a bűnösséget vagy beszámítást kizáró ok forog fenn.<sup>2</sup> Maga a büntetőjogi felelősség annak megállapítását jelenti, hogy a tettes cselekménye az ő akarati elhatározásával és a megvalósított jogellenes eredménnyel vétke okozati viszonyban áll, úgy, hogy a cselekmény neki beszámítható. Annak a jogsértésnek a mibenléte tehát, amely a bűncselekményben megvalósult, a felelősség főkérdéséhez képest történeti, de nem logikai előzmény. Még nyilvánvalóbb, hogy a felelősség következményének: a büntetésnek tartalma merőben más, mint a jogsérelem s csupán ennek értékelése jut kifejezésre a büntetés súlyában. Más összefüggés a jogsérelem és a büntetés között nincsen.

Másszóval, a büntetőjogi felelősség úgy a bűncselekmény tárgyától, mint a büntetés tartalmától absztrahált megítélés, amelynek lényege a büntetési akarat, cselekmény és ennek eredménye közötti *okozatos* (fizikai) és *vétkes* (ethikai) összefüggés megállapításában áll. A büntetőjogi felelősséget megállapító logikai funkcionak szinte szempárja ez a két összefüggés. Az okozati láncolat azt jelenti, hogy az emberi tett — cselekmény vagy mulasztás — valamely bekövetkezett, jogilag jelentős eredménynek okozójául, előfeltételül ismerhető fel. A vétkeességi kapcsolat pedig megállapítja azokat a lélektani és társadalmi tényezőket, amelyek alapján ez a tett büntetendőnek, vétkesnek minősül. Az okozati összefüggés az emberi tétől az eredményig ható külső, objektív történeti folyamatot, míg a vétkeességi kapcsolat a tettes belső, szubjektív lelki tényeit foglalja össze. Mindkét összefüggésnek fenn kell forognia ahhoz, hogy valamely tett büntető felelősség hatásával bírjon. Viszont ezenkívül más körülmény a büntető felelősség szempontjából közömbös.

Szembeötlő határvonal adódik ebből egyfelől a magánjogi, másfelől a büntetőjogi felelősség között. Míg a magánjogban a felelősség nagyon is különböző s egymástól rendszerileg is széteső alapokon (vétkeesség, méltányosság, szolgálati viszony, családi kötelék, állattartás, veszélyes üzem, szerződés stb.) épül fel, — addig a büntetőjogban a felelősségnek csak egy alapja van s ez: az *akarati, tett és eredmény vétke okozati egysége*. — Míg továbbá a magánjog terén a jogoknak és kötelezettségeknek, egyszóval a joghatásoknak más forrásuk van, mint a felelősség (legtágabb értelemben véve), — addig a bűncselekményi felelősség a büntetőjognak központi fogalma, az a tengely, amelyben az egész rendszer elemei futnak. Bűnösség nélkül nincs büntetőjogi felelősség és felelősség nélkül nincs büntetés.

<sup>2</sup> M. E. MAYER: Der allgemeine Teil des deutschen Strafrechts. 1915. 10. 52., 182. l.

A felelősségnek a büntetőjog terén centrális jelentősége szükségképp megköveteli a büntetőfelelősség rendszeri egységét.

Nem valamely jogi célszerűségből, hanem mély eszmei szükségességből fakad a büntetőjogi felelősségnek ezen egységes természete. Szükségképp következik ez abból, hogy a büntetőjog — a jognak minden más ága előtt — az erkölcsi törvény közvetlen uralmának területe. A jog és erkölcs kapcsolata a büntetőjogban közvetlenül valósul meg. Mintahogy minden erkölcsi megítélés tárgya az emberi akarat, úgy a büntetőjognak is az emberi akarat elbírálása képezi végső forrását. Ezért csak egyetlen alapja lehet a büntető felelősségnek és ez a *bűnösség*, a bűnös emberi akarat. Amidőn a bíró valamely emberi tett bűnössége felett van hivatva dönteni, következtetései sorozatát az okozati összefüggésen keresztül visszaviszi a tettes akaratához és ennek erkölcsi értékelésével végzi. A bűnösség megállapítása, amely LISZT szerint „a társadalmi érzület hiányát”,<sup>3</sup> MITTERMAIER szerint „a jogi kötelesség elvetendő megsértését”<sup>4</sup> súti a terheltre, erkölcsi értékkitéletet fejez ki és csak ez vezethet büntetőjogi felelősséghez.

Látszólag ezen alapeszmei egység ellen szól a bűnösség u. n. fajainak, a szándéknak és gondatlanságnak megkülönböztetése. Sokan s talán helyesebben csak fokozati különbséget ismernek el a kettő között.<sup>5</sup> A német büntetőjogi irodalom a „Schuldformen” fogalmával él. Fogjuk fel azonban akár minőségi, akár fokozati vagy alakzati kategóriáknak, — a szándék és gondatlanság disztinkciója nem hogy kétfelé osztaná a büntetőjogi felelősséget, hanem még inkább rávilágít annak egységére, mert akár szándék, akár gondatlanság megállapításához az emberi akarat a maga egészében bírálendő el. Vizsgálni kell a tettes akarati vagy — ha úgy tetszik, a tudatelmélet szerint — tudatbeli tartalmának a jogellenes eredményhez vezető összes lélektani és erkölcsi elemeit. Csak mindezen elemek mérlegelése hozza meg a szándék vagy gondatlanság fennforgásának jeleit és ezzel az elbírálás végső erkölcsi értékkitéletét.

<sup>3</sup> LISZT: Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 36. §.

<sup>4</sup> MITTERMAIER: Kritische Beiträge zur Lehre von Strafrechtsschuld, 1909.

6. l.

<sup>5</sup> Hazai irodalmunkban már BATTLAY (A magyar büntető-törvénykönyv a dolus és culpa tana szempontjából) rámutatott arra, hogy a szándék és gondatlanság megkülönböztetése a bűnösség és büntetés mérlegelési alapja s ezért köztük csak fokozati különbség ismerhető el. Ezzel szemben WERNER (A dolus és culpa jelentősége a büntetőjogban) a szándékot és gondatlanságot a bűnösség fajaiként fogja fel, mert ha csak fokozati eltérés volna a kettő között, akkor egymástól nem volnának elhatárolhatók és voltaképp több fokozat felállítására volna lehetséges, sőt szükséges. Mindazonáltal többhelyütt fokokról szól.

A bűnösség lélektani és erkölcsi elemeinek egységére való tekintettel az újabb büntetőtvénycönyvek rendre mellőzik a bűnösség egyes formáinak, a szándék és gondatlanság régente dívott sokféle válfajának meghatározásokba való foglalását. Igaz ugyan, hogy egészen a legújabb időkig ez a fogalmi egység bizonyított tételnek nem volt mondható. Az elmélet ugyanis nem volt képes a szándékot és gondatlanságot közös alapra visszavezetni, még pedig azért nem, mert a szándék fogalmában csupán azt a lélektani ténymegállapítást ismerte fel, hogy a tettes a jogsértő eredményt „előre látta és célba vette”. — míg a gondatlanság fogalmában ezen előrelátás és célbavétel hiányát állapítván meg, azt a normatív elemet vonta előtérbe, miszerint a tettesnek az eredményt „kellő gondosság mellett előrelátnia kellett volna”. Ilykép a szándék tisztára lélektani, a gondatlanság pedig csupán normatív fogalom gyanánt szerepelt s megoldhatatlan problémának látszott e különböző minősítésű fogalmakból a bűnösség egységes, egyértelmű alap gondolatát helyreállítani. Ez a problema igen erősen foglalkoztatta a század eleje óta a büntetőjog elméletét s azok a mélyen járó vizsgálatok, amelyeket újabban az u. n. normatív iskola a bűnösség tanában végzett, végül is meggyőzően mutatták ki azt, hogy úgy a szándéknál, mint a gondatlanságnál a tettes lelki képzet-tartalmán felül egy normatív elem is képezi megítélés tárgyát s ez: a tettes cselekvési motívumaiban jelentkező „felróhatóság”.<sup>6</sup>

#### 19. §. A felelősség elvi egységének követelményei.

A büntetőjogi felelősségnek kifejtett centrális rendszeri jelentőségéből és jogalapi egységéből minden tételes szabályozással szemben, tehát az autóbaleseti büntetőfelelősség jogi rendezésével szemben is, eleve irányt szabó követelmények állanak elő:

a) Mindenekelőtt nem férhet kétség ahhoz, hogy az autóbalesetek büntetőjogi felelőssége az általános büntetőjog keretében oldandó meg. Egy speciális és az általános büntetőjogtól különálló autóbaleseti felelősség intézményének tehát létjogosultsága nincsen.

Már kezdettől fogva annyira evidens volt e tétel helyessége, hogy sem a jogalkotás, sem az elmélet terén nem gondoltak eddigelé az autóbaleseti büntető felelősség specializálására, ellentétben a magánjogi felelősséggel, amelynek mindenütt éppen különleges intézményi szabályozását sürgették. Jól meg kell azonban itt különböztetni a tágabb értelemben vett autóbüntetőjogi felelősséget a baleseti felelősség-

<sup>6</sup> Lásd a vonatkozó jogelméleti fejlődés ismertetését LISZT-SCHMIDT: Lehrbuch des Deutschen Strafrechts, 1927. 36. §. III.

től. Nincs akadálya annak, hogy a törvény egyes olyan tényállásokat amelyek éppen a gépjárműközlekedés terén tipikusan fordulnak elő, külön bűncselekményekké nyilvánítson vagy minősítsen. Meg is történt ez mindenütt, részint kihágások, részint vétségek kreálásával, a baleset utáni autószőkés, a balesetet szenvedettek segély nélküli elhagyása, továbbá az angol példára egyes országokban a vezetés közbeni ittasság büntető szankció alá helyezésével. Azonban mindezen deliktumokban a büntetőjogi felelősség általános elvei érvényesülnek. Legkevesebbé volna tehát helye ott, ahol a kriminális felelősség betetőződik, az autóbalesetek vonatkozásában speciális felelősséget föllátni. Így értendő MEILI állásfoglalása is, amidőn hangsúlyozza: „Gyakran fellépő tévedés, mintha a felelősség alapelvei büntetőjogi jelentőséggel is bírnának. Erről azonban szó sem lehet; azok csupán a magánjogra vonatkoznak.”<sup>7</sup>

Lehetne a speciális felelősség kizártságának elvével szemben, kivételes például a sajtójogi felelősségre hivatkozni ott, ahol ez tényleg, mint pl. nálunk is, az általános büntetőjogtól eltérő felelősségi rendszerben nyert szabályozást. Nyilvánvaló azonban, hogy a sajtójogi felelősség a fentebb kifejtett értelemben véve, korántsem tekinthető speciális intézményi felelősségnek. Azt az alapelvet ugyanis, hogy a büntetőjogi felelősség mindenkor csak a bűnösséghez fűződik, a sajtójogi felelősség sem érinti. Más felelősségi alapot semmiféle sajtótörvény sem kreál. Mindenhol és mindenkor csakis a sajtódeliktumban való közreműködést terheli a felelősség. Ami eltérés van, az mindenha a bűnösség általános elvein belül marad. A fokozatos felelősség is csupán a bűncselekményi részesség korlátozását jelenti. Ennyiben állanak azok az eltérések lényegileg, amelyek a sajtóról szóló 1914: XIV. t.-c. 32. §. szerint a sajtójogi felelősségre nézve irányadó, egyébként e szakasz kifejezetten is rendeli: „A sajtó útján elkövetett bűntettek, vétségek és kihágások eseteiben az általános büntetőtörvények rendelkezéseit kell alkalmazni.”

Vitán kívül álló irányelv gyanánt kell ennélfogva az autójogra nézve is alapul venni, hogy a balesetekért előálló büntető felelősséget nem speciális intézménykép kell szabályozni, hanem az idevágó kérdések az általános büntetőjogi felelősségre tartoznak.

Figyelembe jöhet ezzel kapcsolatban még az autóbalesetek természetrajzában tipikusan jelentkező azon tapasztalati tény, hogy szándékosan elkövetett bűncselekmények e téren szerfelett ritkák. Aligha ismeretesek a szándékos elkövetésnek más esetei, mint azok,

<sup>7</sup> MEILI, id. m. 138. l.

amelyekben a gépjárműjével száguldó vezető hol csínytevő maliciából, hol azért, mert útja sürgeti vagy kitérnie már bajos volna, könnyen gázolható állatokon vagy tárgyakon áthajt. Am az ilyfajta esetek is elenyészően gyérek. Minden vezetőt eleve visszatart szándékos bal-esetokozástól a viszonos veszély, mely őt, gépkocsiját és utasait egyaránt fenyegeti. Egyébként a szándékos bűnösségnek már a bizonyítása is többnyire csaknem lehetetlen. Előre megfontolt szándék (dolus praemeditatus) már teljességgel kizártnak látszik. Rögtönös vagy esetleges szándék (dolus repentinus, eventualis) megállapításához is elegendő támpont csak elvétve fog kínálkozni. Általános tapasztalat szerint mindezeknél fogva a gépjárműbalesetek rendszerint gondatlan elkövetés okozataiként jelentkeznek. Ezért a közfelfogásban a baleset fogalma összekapcsolódott a gondatlansággal, maga a kifejezés is az esemény nemszándékolt keletkezésére utal.

Ha ezekután egy speciális büntetőjogi felelősség léteznék, akkor szükséges volna az autójog szempontjából mindenekelőtt egy külön *culpát* létesíteni, azt élesen elhatárolni, ami a fentebb kifejtett elvekkel nem volna összeegyeztethető, de gyakorlatilag is kivihetetlen volna. Aki gondatlanságból pl. embert öl, annak büntetőjogi felelőssége, akár orvosi, akár gyógyszerészi, akár gépjárművezetői minőségében cselekedett, nem függhet különböző fajtájú gondatlanságoktól. A kérdés mindegyik esetben csak ugyanegy lehet: megállapítható-e valamely gondossági kötelesség megszegése, fennforog-e az okozati összefüggés a gondatlanság és az emberhalál között, — és ez csak az általános büntetőjog szabályai szerint dönthető el.

b) Ugyancsak a büntetőjog egységes rendszeréből következik, hogy autóbalesetért is a büntetőjogi felelősség csak azt terheli, aki az avval okozott bűncselekmény elkövetésében mint tettes vagy részes közreműködött. Minthogy pedig a gépjármű által okozott balesetnél a vétkességi kapcsolat elsősorban a gépjármű vezetőjére utal, ennél fogva a *büntetőjogi felelősség előterében a vezető áll*. Ellentétben a magánjoggal, ahol — mint láttuk — a baleseti felelősség főalanya a gépjármű tulajdonosa vagy üzemtartója, a büntetőjog terén ezt a principiális főszerepet a vezető játssza. Nem csupán jogi, hanem szociális szempontból is nagy jelentőségű a vezetőnek ezen kiemelkedő büntetőjogi helyzete, azon további körülménynél fogva, hogy a gépjárművek vezetését túlnyomórészt hivatásos vezetők látják el. Azáltal pedig, hogy a gépjármű tulajdonosa gyakran — közhasználatú járműveknél meg általában — részt sem vesz személyileg a közlekedésben, mondhatni a büntető felelősség egész jogpolitikai éle a vezetőt éri.

A bűncselekmény elkövetésében a vezető elvileg mint tettes jön

számba. Miután pedig a gépjárművet technikai okokból csak egy ember vezetheti, ennél fogva tettes gyanánt csakis a vezető jöhet figyelembe. Megjegyzendő azonban, hogy itt vezetőn mindig az értendő, aki a járművet a baleset idejében tényleg irányította. Ha tehát az autóra rendelt vezető az irányítást a tulajdonosnak vagy más utasnak adta át s a baleset ezeknek vezetése alatt következett be, a büntetőjogi felelősség a tényleges vezetőt fogja terhelni. A vezető tettesi felelőssége tehát oszthatatlan, ennél fogva a társtettség általánosságban ki van zárva.

Helye lehet azonban a tényleges vezető mellett az eredetileg kirendelt vezető büntetőjogi felelősségének is, még pedig akkor, ha utóbbi a jármű vezetését erre nem képesített vagy állapotánál pl. ittasságánál fogva nem alkalmas egyénnek engedte át s ennek tulajdonítható a baleset bekövetkezése. Am ilyen esetekben sem társtettesként felel a kirendelt vezető, hanem a részéről külön tanúsított gondatlan magatartás alapján.

Elméletileg helye lehet ugyan, de a valóságban elenyészően csekély tere van a bűnrészesi felelősségnek is. Felbujtás vagy bűnsegély ugyanis csak szándékosan elkövetett bűncselekményeknél fordulhat elő, már pedig autóbaleseteknél a szándékos elkövetés a legritkább esetek közé tartozik. Legfeljebb az idevágóan fentebb már példázott kivételes esetekben lehet szó arról, hogy az autó tulajdonosa vagy más utasa, aki a vezetőt keresztül-kasul gázolásra bízta, szándékos vagyronrongálásért mint felbujtó felelősségre vonassék. Egyébként a szándék bizonyításának nehézségei a felbujtás tekintetében még fokozottabban állanak.

Végeredményben tehát az autóbalesetek terén a társtettség és bűnrészesesség csekély gyakorlati jelentősége folytán is rendszerint egyedül a vezetőre hárul a büntetőjogi felelősség.

c) Sehol inkább, mint a büntetőjogban áll kivétel nélkül az „affirmanti incumbit probatio” szabálya. A felelősség alapját képező okozatos és vétkes összefüggés, amelynek a tettes lelki tényeitől a baleseti bűncselekményig fenn kell forognia, mindenkor bizonyítandó. Ezen alapvető szabálynál fogva a *büntetőjog terén bárminő vélelem teljesen ki van zárva*.<sup>8</sup>

Itt ismét mélyreható különbség rejlik a magánjogi és büntetőjogi felelősség között. Míg a magánjogban a tárgyi (véltlen) felelősség jogszabályai végelemzésben mindig valamely vélelmet, a vezetővel szem-

<sup>8</sup> Az 1843. évi magyar büntető törvényjavaslat 38. §. még kifejezetten tartalmazta e szabályt. Az újabb büntető törvénykönyvek, mint az eljárásra tartozót, mellőzik s a perrendre hagyják.

ben pedig a tételes jogok többnyire vétkességi vélelmet állítanak fel, — addig a büntetőjog ily praesumptiókat semmiféle vonatkozásban nem tűr. Nincs helye annak, hogy a felelősségre vont vezető vétlenségének kimutatására (exkulpáció) legyen köteles; ellenkezőleg a vádló feladata, hogy a bűncselekményi szándék vagy gondatlanság megállapítására vezető tényeket maradéktalanul bizonyítsa.

Ép a gépjármű okozta balesetek büntetőjogi felelőssége szempontjából kell kiváltképp hangsúlyozni a vélelem kizártságának elvét. Az autójogi büntető praxis gyakran vét ez ellen. Tapasztalati tény ugyanis, hogy az esetek elbírálásánál egy sokszor ellenőrizhetetlen lélektani beállítás érvényesül a vezető terhére, aminek több oka van.

Közrejátszik ebben gyakran a magánjogi felelősségből átszivárgó vétkességi vélelem, amely ugyan nem mint ilyen, hanem mint félig-meddig praesumptio hominis kísért. Abban az esetben pl. ha egy álló autót egy haladó elüt, általában is, ha a tényállás első pillanatra nem nyújt a vezető mellett szóló adatot, különösen pedig, ha ez valamely közlekedési rendszabály megszegésével illethető, hamarosan áthárul reá a büntetőjogi exkulpáció terhe, noha ennek nem volna helye.

Lényeges szerepet játszik továbbá érzében is a közlekedési rendszabályok által a vezetőtől megkívánt magasabb fokú gondosság. A fokozott gondosság szinte önkéntelenül maga után vonja azt a követelményt, hogy az ilyen különös gondosságra kötelezett, adandó esetben, e kötelességének betartását ki is mutassa. Ha nem sikerül ez az exkulpáció, bűnössége megállapítást nyer, holott gondatlanságának pozitív elemeit kellene reá bizonyítani.

Végül ide kapcsolódik az a harmadik és talán legkevésbé ellenőrizhető ok, mely a gondatlanság többirányú fogalmi bizonytalanságában lappang. Sem az elméletben, sem a gyakorlatban nincsenek szilárd és megfogható határvonalak a gondatlanság és a véletlen, a gondatlanság és a mások részéről közreható hiba között. De már maga a gondatlanság fogalma is negatív, utólag regresszált mértékekre van utalva. Az a meghatározás ugyanis, mely szerint a gondatlanság: „az akarat szabad elhatározása oly cselekményre, amelynek jogsértő eredményét a tettes *nem akarta s előre nem látta*, de kellő gondosság mellett *előre láthatta volna*” — egy utólag rekonstruált összefüggés fel nem ismerését veti a tettes terhére. Ez már is azt a feltevést foglalja magában, hogy ő a következményeket előre láthatta volna. További feltevés a „kellő” gondosság kombinációja, mert ama feltevésen alapul, hogy evvel a gondossággal más ember a szóbanforgó jogsértő eredményt előre láthatta volna. Ha pedig ez a kellő gondosság egy éppen

fokozott mértékhez van szabva, akkor a feltevések körvonalai könnyen tágulnak a vélelemig.

Szerfelett nehéz, de annál előkelőbb feladat a büntető bíró számára, hogy ítélkezését mindezen vélelemsugalló tényezőktől függetlenítse. Mi sem veszélyeztetné inkább az igazságos törvénykezésnek e követelményét, mint egy specialis autóbaleseti büntetőjog, amely többé-kevésbé eltompulna a büntetőjog általános elveivel szemben s ugyanakkor tért engedne a speciális autómagánjogból átszivárgó, emitt azonban már alkalmazhatatlan felelősségi képzeteknek.

Összefoglalva az eddigi fejtegetéseket, a büntetőjogi felelősség eszméjéből az autóbaleseti felelősségre nézve a következő irányelveket lehet a priori levezetni:

1. Az autóbaleseti büntetőfelelősség speciális intézményi (különálló szakjogi) szabályozás tárgyává nem tehető, hanem a büntetőjog általános rendelkezéseinek keretében hagyandó.
2. A büntetőjogi felelősség elsősorban a gépjárművezetőt és rendszerint csakis őt terheli.
3. A bűnösség, mint a büntetőjogi felelősség egyedüli alapja sohasem és semmiképp sem vélelmezhető, hanem mindenkor igenlegesen bizonyítandó.

Diametrálisan ellentétesek ezek az elvek a magánjogi felelősség követelményeivel, miért is önként folyik a fentiekből, hogy egyfelől a magánjogi, másfelől a büntetőjogi felelősség szabályai és fogalmai egymástól élesen szétválasztandók, ami természetesen a büntetőbírói ítélet jogerejének hatását nem érinti.<sup>9</sup>

## 20. §. A jogösszehasonlítás főszempontja.

Az a kép, amit az összehasonlító autófelelősségi jog a büntetőjog terén nyújt, már korántsem oly tarka, mint a magánjogié, sőt több tekintetben elvi egyöntetűség állapítható meg az egyes országok tételes büntető jogrendszerei között.

Az autójog kezdeti éveiben volt ugyan törekvés — jelesül Franciaországban — aziránt, hogy a büntetőjogi felelősség különleges bűncselekményi tényálladékok, speciális autóvétségek keretében szabályoztassék. Ez a törekvés azonban csak a rendőri jellegű bűncse-

<sup>9</sup> Az autóbaleset büntetőfelelősség ép a speciálizáció hiányában igen kevés irodalmat mutathat fel. MEILI is csak néhány sort szentel ennek a tárgynak. A jogirodalom majdnem kizárólag a speciális autóbűncselekményekkel foglalkozik, még így is szegénynek mondható a magánjogi felelősség hatalmas irodalmával szemben.



lekmények megállapításáig jutott. Az 1908. júl. 17-én hozott francia törvény, mely a járművek minden fajára nézve a baleset utáni szökés vétségét (*délit du fuite*) kreálta, már nem is speciális autóvétséget állított fel, de nem is függ össze e vétség a baleseti felelősség kérdésével. Utóbbi illetően mindenütt érvényesült az a felfogás, hogy az általános büntetőjog rendelkezéseitől eltérő és különálló intézményi szabályozásnak létjogosultsága nincs.

Egyezést lehet továbbá találni a tételes jogok között annyiban is, hogy a baleseti büntető felelősség principiális alanya mindenütt a gépjárművezető, akinek felelőssége sohasem valamely vélelem alapján, hanem mindenkor csakis pozitíve bizonyított bűnösségéből folyóan mondható ki.

A nemzetközi összehasonlítás eltérései ezen elvi határokon belül állottak elő, még pedig abból, hogy a bűnösség döntő akarat tényelemei az általános büntetőjogban különböző módon nyertek szabályozást. A szándékos balesetokozás csekély gyakorlati jelentőségénél fogva a tételes jogok összehasonlításának főszempontja a gondatlanságból elkövetett bűncselekmények kérdéseire esik.

## II. Fejezet. Külföldi tételes jogok.

### 21. §. Német jog.

A német büntetőtörvénykönyv — miként a magyar is — mellőzi a bűnösség akarat elemének közelebbi meghatározását, jöllehet azt a szándék és gondatlanság főcsoportjaira osztja. Tudatosan szakított a régebbi kódexek eljárásával, amelyek a dolust és culpát, úgyszintén sokféle válfajaikat szétében-hosszában definiálták. E fogalmak tisztázása tehát a bírói gyakorlatra és a tudományra maradt.

Az elmélet és ennek nyomán a német büntető joggyakorlat a gondosságnak nagyon is általánosságban tartott fogalmát fejtette ki.<sup>1</sup> Lényeges ismérveit a figyelem és előrelátás kötelességében állította fel.<sup>2</sup> *Figyelem* a német joggyakorlat felfogásában az a szubjektív lelki állapot, amelyet cselekedeteinek véghezvitelében mindenki tanúsítani köteles. *Előrelátás*: a cselekmény jogsértő eshetőségeinek, tehát tárgyi eredményeinek kötelességszerű felismerése. Gondatlanul cselekszik eszerint, aki a megkívántató figyelmet és előrelátást elmulasztja. Ennyiben a gondosság csupán substanciális elemeiben volna meghatározva.

<sup>1</sup> LÖFFLER: Die Schuldformen des Strafrechts 262. l.

<sup>2</sup> OBERLANDER-BESOLD: Das Automobilrecht, 529. l.

A gondosság mértékéül a német gyakorlat a figyelemnek és előrelátásnak azt a fokát veszi, amely „az eset körülményei szerint” megkövetelhető. Ezeket a körülményeket általában két csoportra osztja és megkülönbözteti a „közönségesen” és valamely meghatározott életviszonylatban „különösen” megkívántató gondosságot. Egyes foglalkozások, hivatások vagy sajátos veszélyekkel járó vállalkozások körében van helye a „különös” mérték alkalmazásának. Különös pedig egyértelmű a magasabbfokúval.

Ily különös gondosságra utaló körülmény gyanánt vált ki büntetőjogi vonatkozásban is a gépjárműközlekedési forgalom. A Reichsgericht állandó gyakorlata hangsúlyozza a vezető különös és fokozott gondossági kötelességét, azt pedig, hogy ez a mérték a büntetőjogi elbírálásnál is alkalmazandó, az 1923. évi Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr 17. §-ával indokolja.<sup>3</sup>

A konkrét bűncselekmények közül a gépjárművel gondatlanul okozott baleset a német büntetőtörvénykönyv 222. és 230. §-aiban szabályozott gondatlan emberölés és gondatlan testi sértés tényálladékaival valószínűsíthető. E tényálladékok keretében súlyosabb beszámítás alá esik az a minősítő körülmény, ha a cselekmény valamely hivatás vagy foglalkozás körében követtetett el. Idetartozik tehát elsősorban a hivatásos vezető, — de nemcsak ő egyedül. A német bírói gyakorlat a hivatási és foglalkozási tevékenység fogalmát jelentékenyen kiterjesztette, amennyiben az autóvezetést nemcsak akkor tekintik a hivatás vagy foglalkozás körébe esőnek, ha az a szóbanforgó hivatás vagy foglalkozás főtevékenységét teszi ki, hanem akkor is, ha azzal csupán mint kiegészítő tevékenység rendszeresen összefügg. Ehhez képest a súlyosabb beszámítást alkalmazza a német bíróság az orvos terhére, aki betegeit, az ügyvéd terhére, aki tárgyalásait, a kereskedelmi utazó terhére, aki üzletfeleit a magavezette gépkocsiján látogatja. (RG, 1926. dec. 7. — 1926. jún. 25. — 1927. máj. 12. — 1928. márc. 30.)<sup>4</sup>

A szigorúbb minősítésnek akkor is helye van a német gyakorlat szerint, ha a hivatásos vezető foglalkozási körén kívül, pl. szórakozás céljából tett úton, követi el a bűncselekményt. (RG, 1926. dec. 7.), viszont közömbös az, hogy a vezetőnek hatósági igazolványa van-e vagy sem. (RG, 1925. okt. 23.)

Nem ugyan magában, az autójogi gyakorlatban merült fel, de elvi jelentőségénél fogva arra is kihatással lehet, a gondatlansági bűn-

<sup>3</sup> RG, 1925. máj. 12. Juristische Wochenschrift 1926/9. sz. 1191. l.

<sup>4</sup> MÖHRING: Die Rechtsprechung zum Automobilrecht és MÜLLER: Das Automobilgesetz joggyakorlati összeállításából.

cselekményekre való felbujtás kérdése, amelyet ép a német gyakorlat vetett fel. A német StGB. 49. §-ában foglalt meghatározás szerint ugyanis a felbujtás egyik eszköze a tettesben „valamely tévedésnek keltése vagy előmozdítása” is lehet. E kitétel támpontot szolgáltatott a német jogirodalomban különösen BIRKMEYER és BINDING által vallott ama felfogáshoz, mely szerint felbujtás gondatlanságból elkövetett bűncselekményeknél is lehetséges.<sup>5</sup> A német bírói gyakorlat azonban e nézetet kategórikusan elveti.<sup>6</sup>

A felelősség alanyát illetően több ízben hangsúlyozták a Reichsgericht ítéletei, hogy vezetőként csak egy személy viselheti a büntetőjogi felelősséget, még pedig az, aki a gépjárművet a baleset alkalmával tényleg vezette. Nincs kizárva természetesen, hogy a tényleges vezetőn kívül az alkalmazott vezető, de csak a maga külön gondatlansága címén, pl. a vezetésnek kötelességsértő átengedése alapján váljék felelőssé. Általában meg lehet állapítani azt, hogy a német bíróságok a gondosságnak igen szigorú mértékével bírálják el a vezető büntetőjogi felelősségét. És jöllehet büntetőjogi beszámításhoz elvileg sokkal nagyobb gondatlanságnak kell fennforognia, mint a magánjogi felelősséghez, mindazonáltal a német joggyakorlat a kettő között különbséget alig tesz.<sup>7</sup> Ugyancsak a szigorúbb álláspontra helyezkedett a német gyakorlat a minősítés szempontjából. Így a vezető büntetőjogi felelőssége kétszeres fokozást szenved. Először már a bűnösség főkérdésében a magasabb mérték folytán, másodsor a minősítés tekintetében a súlyosabb beszámítás révén.

## 22. §. Francia jog.

Határozottan enyhébb a németnél, az autóbaleseti büntetőfelelősség francia jogi elbírálása.

A Code pénal a büntetendő gondatlanság elemeit mindjárt in concreto az akaratlan emberölés és testi sértés tényállásaiban rögzíti meg. Nevezetesen a gondatlanságból elkövetett emberölés tényállása (319. §.) szerint a gondatlanság a tettes ügyetlenségében, előrelátásának hiányában, figyelmetlenségében, hanyagságában vagy rendszabályszegésében állhat s ha ezen hibás magatartások valamelyike által következett be embernek halála, akkor forog fenn a bűncselekmény.

<sup>5</sup> BIRKMEYER: Die Lehre von der Teilnahme, 141. l. és BINDING: Grundriss des d. Strafrechts, I. 171. l.

<sup>6</sup> Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, 23/175, 25/38, 30/292.

<sup>7</sup> Richard WUNDERER: Die Strafvorschriften für d. Verkehr mit Kraftfahrzeugen, München, 1926.

A felsorolt gondatlansági tényelemek tehát taxatívek; ha a tettes magatartása alájuk nem vonható, bűnösségét megállapítani nem szabad. „Az ítélet tartozik kifejezetten megállapítani a 319. §-ban felsorolt hibák valamelyikének fennforgását és ezen hibának a bekövetkezett emberöléssel való okozati összefüggését.”<sup>8</sup>

Kézenfekszik ezek után, hogy a bűnösség ügydöntő kérdése a gondatlanság elemeinek értelmezésén fordul meg, ami a francia joggyakorlat és irodalom gyakori vitaanyagát képezte. Mindenesetre megállapodottnak tekinthető az a felfogás, hogy a 319. §-ban kimondott culpatények egymástól elhatárolandók. Értelmezésük pedig a bírói gyakorlatból következőkben szűrhető le: a) *Ügyetlenség* (maladresse) valamely foglalkozásban vagy hivatásban szükséges ismeretek nemtudása vagy azokban való járatlanság; b) *Előrelátás hiánya* (imprudence) a cselekmény jogsértő eshetőségeinek figyelmen kívül hagyása vagy elhárításuk elmulasztása; c) *Hanyagság, figyelmetlenség* (negligence, inattention) valamely megkívántató óvintézkedésnek vagy előkészületnek elmulasztása vagy elfelejtése; d) *Rendszabályszegés* (inobservation des règlements) a rendőri vagy egyéb biztonsági előírások megszegése, amelyek közé autójogi szempontból elsősorban az 1922. dec. 31-én kiadott Code de la Route intézkedései tartoznak.<sup>9</sup>

A gondatlanság eseteinek törvényi taxatív megállapítása és ezen tényelemek szabatos elhatárolása vonta maga után, hogy a gépjárművezető bűnössége mindenkor csak *pozitív bizonyítás* alapján mondható ki és semmi körülmények között nem lehet helye a büntetőjogi gondatlanság vélelmezésének, még az u. n. prima facie alakjában sem. Sőt a kimutatott gondatlansági hibán felül ugyancsak pozitíve kell bizonyítani a hibának és a jogsértő eredménynek okozati összefüggését is. Tiszta határvonal áll fenn itt a magánjogi és büntető felelősség között, mert míg pl. valamely közlekedési szabály megszegését egymagában is elégséges kártérítési alapnak és vétkesség-vélelmi oknak veszi a francia civiljogi gyakorlat, addig a büntető felelősség mindig a tényálladási elemek pozitív bebizonyításához van kötve. Nem állapította meg pl. a semmitőszék az igazolvány nélküli vezető bűnösségét, aki embert agyongázolt, mert bebizonyult, hogy a sérült egyedül okozta a balesetet (Cass. 1916. nov. 25.) tehát az engedély hiánya, minthogy az a körülmény a balesettel okozati összefüggésben nem volt, a vezető büntetőjogi felelősségére ki nem hatott.

Kétséggkívül a gondatlanság elemeinek taxatív meghatározása

<sup>8</sup> HÉLIE-DEPEIGES: Pratique criminelle, Paris, 1928. 626. l.

<sup>9</sup> HÉLIE-DEPEIGES id. m. 627. l.

vonta maga után azt is, hogy a francia joggyakorlat a vezetőől megkövetelt gondosság mértékét nem szigorította annyira, mint a német. Főként abban a vonatkozásban érezhető e különbség, amidőn a baleset keletkezésére a sérült hibája közreható. Ha ugyan a vezető gondatlansága a baleset okának bizonyult, akkor a sérült concurráló hibája a francia jog szerint sem menti a vezetőt a büntetőjogi felelősség alól. Nem követeli azonban a francia bíróság a vezetőtől azt a messzemenő gondosságot, hogy ő már eleve a közönség megfontolatlanságával vagy könnyelműségével is számolni köteles legyen. A Reichsgericht 1927. jan. 3-án kelt határozatával ellentétben felmentette a francia semmitőszék (Cass. 1916. nov. 25.) pl. azt a vezetőt, akinek gépkocsijába egy felügyelet nélküli gyermek belerohant.

Lényegbe vágó eltérés mutatkozik a két jog között abban is, hogy a Code pénal szerint a *foglalkozás- vagy hivatásbeli gondatlanság nem minősítő körülmény* s mint ilyen nem esik súlyosabb beszámítás alá, mert ez már a 319. §. alaptényálladékában foglaltatik.

A gondatlanságból elkövetett testi sértés tényállásában a francia büntetőtörvénykönyv (320. §.) a gondatlanság elemei gyanánt csupán az ügyetlenséget és vigyázatlanságot jelöli meg. Nem lehet azonban ebből arra következtetni, mintha a testi sértésnél szűkebb és enyhébb culpamérték volna irányadó, mint az emberölésnél. Vitán kívül áll a francia joggyakorlat azon álláspontja, mely a testi sértés esetében is teljességgel alkalmazza a 319. §. gondatlansági tényelemeit.

### 23. §. Olasz jog.

Arnyalati különbségektől eltekintve, a francia büntető törvénykönyvvel azonosan szabályozza a gondatlanságból elkövetett emberölés és testi sértés tényállásait az olasz Codice penale 371. és 375. §-a.

A gondatlanság elemeit a 375. §. részletezi s azokat ugyancsak az előrelátás hiányában (imprudenza), hanyagságban (negligenza), járatlanságban (imperizia) és rendszabály szegésben (inosservanza di regolamenti, ordini e discipline) sorolja fel. Joggyakorlati értelmezésük is megegyezik a megfelelő francia kifejezéssel.

Az olasz bírói gyakorlat azonban a franciánál kétségtelenül nyomatékosabban hangsúlyozza a vezető fokozott gondossági kötelelességeit. Hajlik arra is, hogy valamely közlekedési rendszabály megszegése esetén pl. igazolvány hiánya, vagy túlzott sebesség fennforgásánál a vezető terhére a bűncselekményi gondatlanság vélelmét állítsa fel. (Corte d' Apello Venezia, 1929. ápr. 4.)<sup>10</sup> Sőt van olyan ítélet is, mely

<sup>10</sup> Giustizia Automobilistica 1929. 5. sz.

a vezetőnek pathológikus állapota alatt bekövetkezett balesetért is megállapította annak büntetőjogi felelősségét, (Tribunale di Ivrea 1929. jan. 29.),<sup>11</sup> azzal az indokkal, hogy a vezető, betegségének ismeretében, a vezetéstől tartózkodni lett volna köteles.

Ki kell emelni továbbá, hogy az olasz semmitőszék elvi álláspontja szerint a gépjármű belső hibájából előállott balesetért akkor, ha a hibáról a jármű elindítása előtt a tulajdonos vagy az autó szerelője tudott, őket is terheli a büntetőjogi felelősség, még akkor is, ha a baleset okozásában ezenkívül még a vezető gondatlansága is közrejátszott. (Cassazione del Regno, 1929. jan. 21.)<sup>12</sup> Kimondja a határozat azt is, hogy mindegyik tettes gondatlansága önállóan állapítja meg büntető felelősségét, tehát társtetteségnek vagy részességnek nincs helye.

Gyakran kifejezést adnak azonban az olasz bírói ítéletek azon álláspontnak, hogy a büntetőjogi gondatlanság sokkal súlyosabb kötelelességhez tétel fel, mint a magánjogi. Erre a gyakorlatra hivatkozik a bresciai fellebbezési törvényszék 1928. dec. 19-iki ítélete, mely kifejti, hogy a magánjogi kártérítést már a legcsekélyebb vétkesség is megállapítja, azonban a büntetendő gondatlansághoz az kell, hogy általa a jogrend mély megzavarása forogjon fenn.<sup>13</sup> Még élesebben különböztet a kétféle gondatlanság között az olasz jogirodalom.<sup>14</sup>

### 24. §. Angol jog.

Bár az angol büntető igazságszolgáltatás rendszere a kontinentális jogoktól annyira eltér, hogy komparatív jelentőséget nem szoktak annak tulajdonítani, mégis az anyagi jogban megnyilatkozó felfogás az összehasonlító jog szempontjából érdektelennek nem mondható.

Angliában a büntető jog is íratlan, ép úgy, mint a Common Law. A mintegy ötven esztendeje folyó kodifikációs kísérletek mindezideig eredménytelenek maradtak. Csupán egyes bűncselekményekre alkotott külön törvények léteznek. A büntetőjog nagy gros-jára az egyes esetekben hozott bírói döntések elvi része irányadó. Mégis a bűncselekmények tényállásai a bírói gyakorlat gyors analysise útján szabatosan megállapított tényálladékokban van lefektetve s e szokásjogi tényállá-

<sup>11</sup> Giustizia Automobilistica 1929. 8. sz.

<sup>12</sup> Giustizia Automobilistica 1929. 5. sz.

<sup>13</sup> Giustizia Automobilistica 1929. 1. sz.

<sup>14</sup> PERETTI-GRIVA: La colpa penale negli investimenti.

dékok egyes gyűjtemények kiadásában szövegezett tételek gyanánt vannak elismerve.

STEPHENS, a legtekintélyesebb angol büntetőjogászok egyike következőkép fejtette ki az angol büntető jogfejlődés gondatlansági fogalmát: „Büntetendő gondatlanság akkor forog fenn, ha a tettes tudhatta és tudnia kellett volna, hogy kötelességének elmulasztása az adott esetben alkalmas lehet élet vagy egészség pozitív veszélyeztetésére.”<sup>15</sup> A *veszélyeztetés tudata* az, ami e formulában különösen jellegzetes.

A gondatlanságból elkövetett emberölés és egészségsértés tényállásának lényeges eleme: valamely törvényes kötelesség gondatlan elmulasztásának fennforgása. (neglect of any legal duty). Ha ily primár és tételes gondossági kötelesség megszegése ki nem mutatható, akkor gondatlanság megállapításának nem lehet helye. A gondosságra nézve nincs általános mérték; függ minden egyes eset sajátos körülményeitől, amit a bíróságnak kell esetről-esetre mérlegelnie. Nem mint minősítő, hanem mint mértékszabályozó körülmény szerepel az angol jogban a foglalkozási vagy hivatási gondosság, helyesebben annak a gondossága, aki veszélyes vállalkozást vagy pedig különös tudásra, ügyességre, figyelemre vagy óvatosságra utalt tevékenységet fejt ki. A büntető felelősség megállapításához be kell bizonyítani, hogy a halál vagy egészségsértés nemcsak követte a gondatlan kötelességmulasztást, hanem okozati következménye volt annak.<sup>16</sup>

Már régtől fogva tüzetes figyelmet fordított az angol jog a közlekedési balesetek büntetőjogi méltatására. Az 1835. évi Highway Act bűncselekménnyé minősítette az esztelen hajtást (furious driving). Az 1861. évi Person Act pedig igen szigorú büntetés alá helyezte a könnyelmű vagy esztelen hajtás által okozott könnyű testi sértést is, (24—25. Vict. c. 100. s. 35.), ami a legtöbb kontinentális jogban csak szándékosan követhető el. Ezek a törvények az autó vezetésére is irányadók. Végül az 1925. évi Criminal Justice Act külön vétségé nyilvánította a vezetésközbeni ittasságot és az ezáltal okozott baleseteknél a bűncselekmény súlyosabban minősül.

Az idézett rendelkezéseken valóban kiütözik a gondatlanságnak, mint a közbiztonságot veszélyeztető magatartásnak, Stephens által formulázott felfogása, amely pl. hazai jogunkban csak a közveszélyű cselekményeknél, tehát csak konkrét culpaként érvényesül.

<sup>15</sup> STEPHENS: History of the criminal law of England, II. köt. 123. l.

<sup>16</sup> STEPHENS: A Digest of the Criminal Law, 145—149. l.

### III. Fejezet. Hazai tételes jog és gyakorlat.

#### 25. §. Köteles gondosság fogalma és mértéke.

A magyar büntetőtörvénykönyv 75. §-a a bűnösség bipartíciója mellett a szándék és gondatlanság közelebbi meghatározását mellőzte. A törvény indokolása az okozati összefüggés kérdésének nehézségeivel és az eddigi formulák elégtelenségével okolja meg a törvényi meghatározások mellőzését. Bírói gyakorlatunk (Btójogi Dtar, II. 113. III. 88. IV. 375. VIII. 109.) a gondatlanságot ismételtén következőképen határozta meg:

„A büntetőjog szempontjából gondatlanság alatt az akaratnak oly cselekményre vagy mulasztásra való elhatározását kell érteni, amelynek jogellenes eredményét a tettes nem vette ugyan tudatába, annál kevésbé vette célba, de annak vagy olyféle eredménynek beállítását, aminő valósággal bekövetkezett, kellő figyelem és megfontolás mellett előre láthatta és más magatartással el is hárihatta volna”

E meghatározás súlypontja a jogsértő eredményre, annak előrelátási és megelőzési lehetőségére esik. Felőtlik benne, hogy a gondosságnak valamely pozitív kötelességsértés által való megszegését nem kívánja meg. A figyelem és megfontolás elemei a német joggyakorlat formulájával egyezik. A gondosság mértékére nézve a „kellő” fokot írja elő. Sokkal egyszerűbben, de a gondosság mértékére nézve tüzetesebben nyilatkozik a Kúria B. II. 1543/1923. sz. határozata: „Gondatlanság akkor forog fenn, ha a tettes a *mindennapi* életben megkövetelt *közönséges elővigyázatot* elmulasztotta.”

Közönséges és a mindennapi életben megkövetelt gondosság elmulasztása volna értendő a gondatlanság által okozott emberölés (Btk. 290. §.) és súlyos testi sértés (Btk. 310. §. I. bek.) tényállási meghatározásaiban. Bírói gyakorlatunk azonban a gondosságnak ezen átlagos mértékét az autóbalesetek büntetőjogi elbírálásánál mondhatni egyáltalán nem alkalmazza. *Egészen hiszorult ez a büntetőjogilag helyénvaló gondossági átlagmérték* annak folytán, hogy bíróságaink a gépjármű vezetését minden vonatkozásban „hivatas” illetve „foglalkozás” gyakorlásának tekintik. A tettes hivatásának vagy foglalkozásának tevékenységi köre pedig úgy az emberölés (Btk. 291. §.), mint a súlyos testi sértés (Btk. 310. §. II. bek.) vétségeinél minősítő körülmény, mely a „minősített gondatlanság” fogalmával párosul. Ezzel fejezi ki gyakorlatunk az idézett §-okban körülírt tényelemeket: a hivatásban vagy foglalkozásban való járatlanságot, hanyagságot, vagy azok szabályainak megszegését. Ilyképp hazai gyakorlatunk is — a némethez hasonlóan — a fokozott gondossághoz fűzi a minősített gondatlan-

ságot. Az 1930. január 1-én életbe lépő közlekedési rendtartás (250.000/1929. B. M. sz. rend.) 4—5. §-ában előírt vezetői gondosság büntetőjogi gyakorlatunkat is előreláthatóan szigorítani fogja. (V. ö. fentebb I. rész 14. §.)

A közlekedési rendszabályok megsértését a vezető részéről a mi bírói gyakorlatunk is igen gyakran elégségesnek veszi a kauzális nexus megállapításához. Így különösen a túlsebes hajtás (Kúria B. III. 5643/1922, — B. III. 3025/1927, — B. III. 5171/1927, — 4342/1928. sz. hat.), az előírt jelzés elmulasztása (Kúria B. 8885/1926, — B. III. 5173/1927, — B. II. 6979/1928. sz. hat.), szabálytalan oldalon való hajtás (C. 226/906, 6979/1928. sz. hat.), szerepel leggyakrabban a büntetőjogi felelősség megállapításának indokául. Figyelemmel köteles kísérni a vezető a gépjármű riasztó hatása által állatok révén előálló balesetek lehetőségét is. (Kúria B. II. 3744/1926, — B. II. 2633/1927.) Mint objektív veszélyállapotról való tudomás, megállapítja a vezető bűnösségét az, ha ő a gépjárműnek valamely szerkezeti vagy felszerelési hibáját ismerte s ebből támadt a baleset. (Kúria B. III. 3016/1926, — B. II. 1384/1927.) A Kúria B. II. 8392/1927. sz. határozatával eldöntött esetben a bűncselekménynek egy lényeges okaként állapított meg az, hogy a vezető a próbamenetre engedélyezett gépkocsira utasokat vett fel, akik a baleset folytán megsérültek.

Büntetőjogilag felelős a vezető az ő saját személyi állapotának és képességeinek oly hibáiért is, amelyekről eleve tudhatta, hogy azok fennforgása mellett a vezetésre alkalmatlan. Amíg tehát pl. a részegség más bűncselekményeknél beszámítást kizáró okul szolgálhat, a balesetokozó vezető részegsége sohasem menthető. Ezt a szabályt bírói gyakorlatunk már régtől fogva, a járműközlekedés terén általában alkalmazza. (C. 1029/905. Grill Dtár. XIII. 88. — 292. sz. E H, C, 8004/1906.) Hasonló a kimerültség elbírálása, ha a vezető ennek tudatában vállalkozott oly útra, amely képességeit meghaladja. (C. 1840/1905. Grill Dtár. XII. 100.)

A sérült közreható hibáját illetően a Kúriának 392. sz. elvi határozata (B. 8840/1906. sz.) fejezi ki joggyakorlatunk álláspontját. Eszerint: „a büntethetőséget nem szünteti meg az a körülmény, hogy az eredmény létrehozásához a sértett gondatlansága is hozzájárult.” A 787. sz. elvi határozat (B. 36/1922. sz.) pedig még abban az esetben is megállapítja a vezető bűnösségét, ha a sértett gondatlansága nélkül a baleset jogsértő eredménye egyáltalán elő sem állott volna. (Azonos: B. I. 2692/1926. sz. hat.) Ezen elvi álláspont élénél fogva a vezető oly fokozott gondosságra van kötelezve, amely képessé teszi őt

arra, hogy „kétes helyzetben, különösen, amikor az út nem szabad, amikor az előre való látás korlátolt, a jármű vezetőjének kötelessége a sebességet annyira csökkenteni, hogy meglepő fordulatok esetén azonnal megállhasson.” (Kúria B. III. 3393/1928. sz. hat.) Nem menti tehát a vezetőt a sértettnek a veszély hirtelen zavarában tett balesetokozó mozdulata vagy ijedt tétovázása. (B. II. 8398/1926.) Arra sem hivatkozhatik a vezető, hogy az úttesten figyelmetlenül járó sértettre erősen túlkölt, menetsebességét lassította s így joggal tételezhette fel, hogy a sértett figyelmessé válik (Kúria III. 446/1927.), mert „a gépkocsi vezetőjének kötelessége ezenfelül minden tőle telhető módon arra törekedni, hogy senkinek testi épségét és életét ne veszélyeztesse.”

A vezetőtől megkívánt magasfokú gondosság szigorú gyakorlattal szemben elvéve akadnak határozatok, amelyek enyhébb elbírálásra vallanak. Nem szólva az olyan plausibilis esetről, amidőn felmentette a bíróság a vádlott vezetőt, mert az elütött lovasszekér az útnak a szabállyal ellentétes oldalán és kivilágítatlanul haladt (Kúria B. III. 3458/1928.), — felmentésben részesült az a vezető is, aki miután a sértett mellett kocsijával már elhaladt, elütötte a járdáról hirtelen a gépkocsi kerekei közé lépő, szórakozottságában szerencsétlenül járt sértettet. (Kúria B. II. 7538/1927.) Nem rovatott ez esetben a vezető terhére, hogy nem túlkölt, sem az, hogy a járdához túlközel vezette kocsiját, mert — úgymond az indokolás — mindez a balesettel okozati összefüggésben nem állott. — Talán a legenyhébb elbírálás példájául hozható fel a Kúria B. II. 7300/927. sz. határozata. Ennek esetében a vezető egy út keresztezésénél annak szélén belül álló gyermekcsoportnak ismételt jelzést adott, de tovább haladt, bizva abban, hogy a gyermekek nyugodtan be fogják várni az autó elhaladását. Az utolsó pillanatban a gyermekcsoport négy tagja keresztül-kasul a gépkocsi elé szaladt s a vezető, aki az elgázolás elkerülése végett a kocsit hirtelen oldalt irányította, az egyik gyermeket mégis elütötte, amibe az belehalt. Ha figyelembe vesszük a már idézett 3393/928. sz. határozatot, melyszerint a vezetőnek valamely gyalogjáró hirtelen felbukkanásával is számolnia kell, vagy a Kúria B. 8609/926. sz. döntését, mely a vásári tömeg előtt túlkjelzés után elhaladó vezetőtől még megkívánta, hogy a vásár zajára való tekintettel állott volna meg, mert a túlkésző esetleg elvesz, — akkor bizvást elszigeteltnek lehet tekinteni a fenti 7300/1927. sz. határozat állásfoglalását.

Elfogadott elv hazai joggyakorlatunkban is, hogy vezetőként csakis a baleset alkalmával *ténylegesen működött vezetőt* lehet felelősségre vonni. Helye van azonban a *tényleges vezető* mellett a meg-

bízott vezető feleletre vonásának is, amennyiben a baleseti bűncselekmény létrehozásában az ő gondatlansága is közreműködött. Ennek megfelelően állapította meg a Kúria (B. 7443/1926.) annak a vezetőnek bűnösségét, aki a gépkocsi vezetését arra fel nem jogosított s hozzá nem értő egyénnek engedte át. Az 57.000/1910. B. M. számú rendelet 34. §-ának azon intézkedése, hogy amikor a gépjármű vezetését tanuló egyén igazolvánnyal rendelkező vezető kíséretében és útmutatása mellett gyakorol, utóbbi kell tényleges (felelős) vezetőnek tekinteni, — nem érinti az autójogi büntetőfelelősséget. Nem érinti továbbá a tanuló vezető büntetőjogi felelősségét sem abban az esetben, amikor — vezetői tudásának hiányától vagy fogyatékoságától függetlenül — oly irányban mulasztja el a kellő megfontolást és a köteles „közön-séges” figyelmet, ami mellett a mulasztásával összefüggő eredményt előre láthatta és elháríthatta volna. (Kúria B. II. 1335/1927.)

#### 26. §. Minősített beszámítás és egyéb kérdések.

A Btk. 291. §. és 310. §. 2. bekezdése a gondatlanság által okozott emberölés illetve súlyos testi sértés minősített esetét állapítja meg, amidőn a jogsértő eredmény a tettes hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott. Bírói gyakorlatunk már az urasági kocsisnak hajtás közben tanúsított gondatlanságát is ekként minősítette (Kúria B. I. 2818/1923. B. jogi Dár XVII. köt. 14. l.) Annál inkább nyert alkalmazást e minősítés a gépkocsi-vezető hivatásbeli gondatlanságára. És nem csupán a hivatásos vezetőre, hanem — a német joggyakorlathoz hasonlóan — bíróságaink is kiterjesztették e minősítést képesítéssel és jogosultsággal bíró minden autóvezetőre, akkor is, ha a vezetéssel csak mellékesen vagy kedvtelésből foglalkozik, (Kúria II. 9001/1926. — II. 6830/1928. sz. hat.) tehát az u. n. úrvezetőre is. Ezen álláspont folytán hova-tovább majdnem minden esetben alkalmazást nyert a súlyosabb beszámítás alá eső minősítés. A súlyosabb beszámítás kétszeres fokozásának (fokozott gondosság, bűncselekmény minősítése) alkalmazása hazai bírói gyakorlatunkkal szemben is joggal kifogásolható. Nem ugyan a mellékbüntetésként kiszabható vezetéstől való eltiltás vagy újabb képesítés megszerzésére való utalás miatt, mert ez elvégre rendőri természetű intézkedés. Méltán kifogásolható azonban a főbüntetés súlyosabb megállapítása miatt, mely különösen a Btk. 310. §. 2. bekezdése esetében aránytalan.

A magyar büntető törvénykönyv 69. §-a kifejezetten, a 70. §. pedig a hozzáfűzött miniszteri indokolással kapcsolatban nem hagyott

fenn kételyt aziránt, hogy gondatlanság által elkövetett bűncselekményeknél sem részesség, sem társtettség megállapításának nincs helye. A büntető autójogi gyakorlatban tehát társtettségnek vagy részességnek praktikuma alig lehet. Azokban az esetekben, ahol a balesetnél több tettes gondatlansága működött közre, mindegyik az őt külön-külön terhelő bűnösség alapján felel.

Végül még a *halmazat* kérdésének van különös jelentősége az autóbalesetek elbírálásánál, mert az esetek tekintélyes százalékában előfordul, hogy egy baleset folytán többen sérülnek meg s ilyenkor felmerül a kérdés, vajjon a gondatlan vezető egy vagy több bűncselekmény elkövetésében mondandó ki bűnösnek. Bírói gyakorlatunk e kérdésben korábban hosszú ideig ingadozott. Majd állandó gyakorlattá vált, hogy miután a Btk. 290. és 310. §-ai „más egyén” halálának vagy megsérülésének okozásáról szólnak, ennél fogva több ember halálának vagy megsérülésének esete nem a Btk. 95. §-a, hanem mint anyagi halmazat a Btk. 96. §-a alá esik. Így döntött a Kúria a B. II. 1384/1927. szám alatt 1928. március 28-án kelt ítéletében is, amidőn egy baleset folytán két ember halála és ötnék sérülése következett be. A felhozott indokok között a törvény betűmagyarázatán felül szerepel még az is, hogy több ember jogi érdekének sérelme a bűncselekmények többségének megállapítását követeli.

Nemzetközi összehasonlításban meg lehet állapítani, hogy az autóbalesetek büntetőjogi felelősségére irányadó hazai jogunk, beleértve a bírói gyakorlatot, nemcsak nagyjában, hanem számos részletbemenő kérdésben is a német büntetőjoggal egyező elveket és szabályokat vall.

#### Függelék a II. Rész III. fejezetéhez.

#### BIRÓI HATÁROZATOK GYŰJTEMÉNYE.

(A \* gal jelzettek a pályamű elkészülte után keltek.)

#### I. Gondosság mértéke és követelményei.

Az irányadó tényállás szerint a vádlott automobiljával a Károly utcából az ezt keresztező Károly körútra 15—20 km. sebességgel kihajtva, útját a villanyos vasúti sínek mentén a nagyforgalmú körúton is ugyanilyen sebességgel folytatta a Rákóczi út felé és eközben elmulasztva a szabályszerű jelzést, elütötte a kocsúton a túlsó oldalra átmenni szándékozó sértettet, ki a jelzés hiánya folytán a sebesen rohanó gépkocsit kellő időben észre nem vehette, minek folytán sértett felbukott és a kocsi alá került. A sértett ezen elütése következtében medencecsonttörést szenvedett, mely sérülése több

hónapig gyógyult. Ebből a tényállásból a kir. Kúria azt a következtetést vont le, hogy a vádlott megsértette az 57000/910. B. M. rend 44. és 50. §-nak azt a rendelkezését, melyszerint a kocsivezetőnek utcák keresztezésénél és nagyforgalmú utakon a lépésben haladó lófogató kocsi sebességére kell a gépkocsi sebességét mérsékelnie, valamint az arra haladókat kellő időben megfelelő jelzéssel figyelmeztetni is tartozik. A vádlott mindezt elmulasztva, foglalkozásának szabályait megsértette, mely minősített gondatlanságával a vádbeli sértés okozója lett. (C. 5643/1922.)

Vádlott a vádbeli alkalommal az amúgy is fokozott óvatosságra utaló szűk utcában a megengedettnél jóval nagyobb sebességgel vezette gépkocsiját és ezzel a nagyfokú gondatlanságával idézte elő az egyik sértettnek halálát eredményező, a másik sértettnek pedig súlyos sérelmezését maga után vonó azt a helyzetet, hogy gépkocsijával a gyalogjáróra hajtott fel azért, hogy így egy másik nő elgázolását elkerülje. (C. 5171/1927.)

Gépkocsivezetőnek utcaeresztezésnél gondolnia kell arra, hogy találkozhat a keresztutcából kijövő járművel, ezért feltétlenül lassítania kell. (C. 3733/1926.)

Oly utcában, ahol villamos közlekedés is van, a gépkocsivezetőnek gondolnia kell arra, hogy a villamos megállóhelyekről az emberek minden percben áthaladhatnak az utca gyalogjáróira; ezért csak oly sebességgel haladhat az autó, hogy a vezető minden pillanatban feltétlenül ura legyen annak. (C. 2692/1926.)

Vádlott a Belvárosnak nagyforgalmú utcájában a hajtási szabályokat az autónak az utcaeresztezésnél túlsebes vezetésével és a figyelmeztető jelzés elmulasztása által többszörösen megsértette és így gondatlansága is nagyobbfokú. (C. 8885/1926.)

Vádlott a saját foglalkozása szabályainak megszegésében nyilvánvaló gondatlanságot követett el azzal, hogy gépkocsijának menetsebességét a szabályrendelet által előírt mértékig nem mérsékelte, a kürtjelzést elmulasztotta, szabályellenesen az előtte haladó szerkezet balról akarta előzni és mindezzel okozója lett annak, hogy az országút baloldalán haladó sértettet gépkocsija elütötte és rajta nyolc napon túl gyógyuló testi sértést ejtett. (C. 6979/1928.)

Az elővigyázat az adott esetben vádlottat feltétlenül arra kötelezte, hogy az út közepén a gépjárműnek háttal álló sértett előtt a gépjárművet megállítsa, mert kellő gondosság mellett előre láthatta, hogy a vásári zajban a tülkölést nem hallott sértett elgázolását csak ily módon kerülheti el, a vádlott azonban ezt elmulasztotta. (C. 8609/1926.)

A gépkocsivezetőnek számolnia kell azzal, hogy a gépkocsi zaja és száguldása a vele egyirányban haladó vele szembejövő lovakra vadító hatást gyakorol, ezért nem szabad lovak mellett ezeket nyugtalanító sebességgel haladni. (C. 3070/1925. — C. 1259/1926. — C. 1413/1926.)

Vádlott hivatásos gépkocsivezető a vádbeli alkalommal járművét a község belterületén a megengedett 20 km-nyi sebességnél gyorsabban vezette, bár útkeresztezés előtt haladt el, jövetelét síp-

pal vagy tülökkel nem jelezte s bár látta az előtte haladó kocsi lovainak az általa okozott zaj folytán történt megbokrosodását és a kocsinak elragadását, járművét meg nem állította, a motort el nem zárta és e gondatlanságával okozta a sértett halálát. (C. 3744/1926.)

Azokból a való tényekből, hogy a vádlott az autót ittasságában a megengedettnél nagyobb sebességgel vezette az utca kanyarodásánál s hogy a sértett emiatt nem tudott a járdára felszaladó autó elől elmenekülni és ekként üttetvén el, a gépkocsi által szenvedte súlyos sérüléseit: az alsófokú bíróságok anyagi jogszabály sértése nélkül vonták le azt a jogi következtetést, hogy a sértett súlyos sérüléseit a vádlott gondatlansága okozta. A vádlott gondatlansága annál nagyobbfokú, mert a tényállás szerint az előzőleg eltört kormánycsukló hegesztése után E. Z. figyelmeztette őt, hogy a kormánycsukló hegesztéseért nem felel s az újból eltörhetik, a vádlott pedig virtuskodásból túlsebes hajtásba kezdett, hogy megelőzze az előtte haladó gépkocsit. (C. 3016/1926.)

A kirándulásra használt gépkocsi a vádlott által történt kijávitás dacára üzemképes állapotban nem volt, lábféke nem jól működött és erről a gépkocsivezető vádlottnak az elindulás előtt tudomása volt. A vádlott K. község belterületén a gépkocsit legalább is 50 km. óránkénti sebességgel vezette, továbbá elmulasztotta figyelni a község végénél lévő azt az utat, ahol már aznap reggel a betonátesz építését látta és így tudta, hogy oly akadály áll előtte, amelyet lassított járművel kell kikerülnie. A vádlott a sebes hajtás folytán nem volt abban a helyzetben, hogy az akadály elérése előtt a hibás lábfékű kocsit lefékezni és megállítani tudja és ennek volt a folyamánya, hogy a jármű az átesz korlátját áttörte, tengelye körül megfordult, az árokba bukott, utasait kiröpítette, azok közül két egyén oly sérüléseket szenvedett, hogy ezek folytán meghalt, őt egyén pedig súlyosan megsérült. (C. 1384/1927.)

Eltiltatott végleg az autóvezetéstől vádlott, mert oly autót, amelyen síp vagy másféle jelzőkészülék felszerelve nem volt, Budapesten a szűk várbeli utcákon 30—40 km. sebességgel vezetett kanyarodónál is, amivel szemben a járókelőknek minden óvatossága hiábavaló. (C. 4890/1925.)

Habár a kir. ítéletábla tényként a vádlottnak a cselekmény elkövetésekor való olyfokú ittasságát állapította meg, hogy lovát a szükséges elővigyázattal hajtani képtelen volt; ez a körülmény azonban már magában is, káros eredmény bekövetkezte esetén, mint a büntetendő gondatlanság tényeleme jön figyelembe és nem tartalmazza egyszersmind az öntudatlanság, mint a beszámíthatóságot kizáró ok fennforgását. (C. 1029/1905.)

292. sz. EH: Ha a vádlott maga idézte elő azt az öntudatlan állapotát, melynél fogva a kötelelességszerű gondosságot másoknak testi épségére és életére nem képes kifejtteni: a Btk. 76. §-a nem zárja ki a gondatlanságból okozott emberölést. (C. 8004/1906.)

Vádlott a köteles gondosságot elmulasztva, az országúton elaludt, tehát öntudatlan állapotba került és ezzel lovait irányítás nélkül hagyva a sértett elgázolását s ezzel halálát okozta. Jelen

esetben beszámítást kizáró okról még akkor sem lehet szó, ha vádlott az előző egész éjjelen át való nem alvás, az egész délelőtti munka és a rendkívüli hőség következtében jutott teljes kimerültség állapotába, mivel nem volt kötelezve fuvarozás teljesítésére, ha pedig ennek dacára is fuvarozott, a gondatlanság folytán bekövetkezett eredményért felelősség terheli. (C. 1840/1905.)

A közúton való helyes közlekedésnek a józan ész szerint a legelső, soha szem elől nem tévesztendő szabálya az, hogy védessék, kíméltessék az, aki az úton a legnehezebb viszonyok között mozog — s ez a gyalogjáró ember, aki a forgalom zűrzavarában minden érzéki képességét, ügyességét kimerítve sem képes megküzdeni a körülötte kavargó nehézségekkel, az életét, testi épségét sok esetben egyszerre több oldalról fenyegető veszélyekkel. Ezért a folytatólagos szabály az, hogy kétes helyzetben, különösen, amikor az út nem szabad, amikor az előre való látás korlátolt, — a jármű vezetőjének kötelessége a sebességet annyira csökkenteni, hogy meglepő fordulatok esetén azonnal megállhasson. (C. III. 3393/1928.)

\* A vádlott hirtelen csavarodással, a megengedett kb. 8 km. sebesség helyett sokkal nagyobb kb. 30 km. sebességgel kanyarodott a vasúti hídra. Ennek következtében, amidőn a tömlőrepedés beállott, nem volt ura a gépnek s így annak a gyors haladásban kifejlődött mozgási erejével szemben az autónak a vasúti hírhoz ütdésését és lezuhanását megakadályozni nem tudta; holott az előírt menetsebesség mellett ez be nem következett volna. A vádlottnak, mint tapasztalt soffiörnek, erre előre kell gondolnia és a menetsebességet kellő időben mérsékelnie kellett volna. Minthogy pedig ezt nem tette és az autó lezuhanása, egy egyénnek halála, négynek pedig súlyos megsérülése éppen abból következett be, hogy a vádlott foglalkozása körében a vasúti hídra való hajtásnál előírt menetsebességre vonatkozó szabályt megszegte, a vádlott bűnössége a gondatlanságból okozott emberölés és 4 rendű súlyos testi sértés vétségében törvényesen állapított meg. (C. 1556/1929.)

\* A vádlott utasainak aggodalma dacára a gépkocsit olyan sebességgel vezette, hogy a kerékpárosokkal történt találkozása folytán előállható balesetet vagy hirtelen való és éppen ezért nagy erővel eszközölt fékezéssel, vagy pedig hirtelen való irányváltással kerülhette csak el. Kellő jártasság mellett vádlottnak tudnia kellett azt, hogy ha a baleset elkerülésére ezt a módot választja, az könnyen azzal az eredménnyel járhat, hogy az amúgy is használt állapotban lévő gummi tömlőkön szakadás állhat elő, ami viszont az általa vezetett kocsit a felborulás veszélyének teszi ki. Miután a gépjárművezetői vizsgával amúgy sem bíró vádlott, — mint ezt a beállott eredmény is bizonyítja — nem rendelkezett azzal a feltétlen biztos vezetői képességgel, amely lehetővé tette volna azt, hogy gépkocsiját a beállott tömlőszakadás ellenére is egyensúlyban tartsa és a felfordulástól megóvja, úgy a tőle joggal megkívánható óvatosság legegyszerűbb követelménye volt az, hogy a gépkocsi sebességét megfelelően csökkentse, amit annál is inkább megtehetett volna, mert egyrészt a szembejövő kerékpárosokat már nagyobb távolságról észrevette, emellett pedig utasai őt óvatosságra is intették. Ilyen

körülmények között tehát helyes a másodbírósnak a tényállás adataiból levont az a következtetése, hogy a balesetet előidéző tömlőszakadás és így az annak eredménye gyanánt előállott haláleset és testi sértések is, a vádlottnak a szükséges óvatosságot figyelmen kívül hagyó vezetéséből állottak elő. (C. 7279/1930.)

\* A vádlottat a sértett megsérüléséért büntetőjogi felelősség alá vonható gondatlanság nem terheli, hanem a baleset kizárólag azzal a véletlen eseménnyel hozható összefüggésbe, hogy menetközben a motorkerékpár villája, a vádlott által előre nem láthatóan, váratlanul eltört és ennek folytán a gép többé kormányozható nem volt. (C. 5489/1930.)

## II. Közreható gondatlanság. Sértett hibája.

392. sz. *EH*: A Btk. 310. §-a esetében a büntethetőséget nem szünteti meg az a körülmény, hogy az eredmény létrehozásához a sértett gondatlansága is hozzájárult. (C. 8840/1906.)

787. sz. *EH*: Vádlott büntetőjogi felelősséggel járó gondatlanságának megállapításán mit sem változtat az, hogy a sértett is gondatlan volt s hogy az eredmény bekövetkezésére a sértett gondatlansága is közrehatott. Sőt még az sem, ha a sértett gondatlansága nélkül a jogsértő eredmény egyáltalában nem is állott volna elő. A gondatlanságból elkövetett bűncselekményeknél ki van zárva a bűnrészesség minden formája, de ki van zárva annak a jogi lehetősége is, hogy az egyik gondatlanság mentse a másikat. (C. 36/1922.)

A jelen esetben, amidőn a megállapított tények szerint a vádlott látta, hogy a sértett a másodszori túlkölés alkalmával zavarba jött aziránt, hogy a gépkocsi elől mi módon térjen ki és ez okból tétovázva az út közepén megállott, a vádlottat a most hivatkozott 57.000/1910. B. M. sz. rendelet értelmében megkövetelt állandó figyelem és elővigyázat feltétlenül arra kötelezte, hogy a tétovázó sértett előtt a gépjárművet kellő időben és módon lefékezze, a járművet megállítsa, mert kellő elővigyázat mellett előre láthatta, hogy az elgázolást csak így módon akadályozhatja meg. (C. 8398/1926.)

A gépkocsi vezetője a testi épség és az élet biztonsága tekintetéből szükséges óvatosság szabályait nem merítette ki azáltal, hogy túlköl és nem túlsebesen hajt. A túlkölés és mérsékeltebb haladás még nem ad jogot a vezetőnek arra, hogy az útjába akadó embereket elgázolhassa, hanem igenis a gépkocsi vezetőjének kötelessége ezenfelül minden tőle telhető módon arra törekedni, hogy senkinek testi épségét és életét ne veszélyeztesse. Ebből következik, hogy amennyiben a gép megállítása által az elgázolást elkerülheti, természetszerű kötelessége volt a gépkocsit megállítani, mert látta, hogy a sértett lehorgasztott fővel egyenesen a gépkocsi felé közeledik s az utat ellepő emberek miatt a kitérés nem igen volt lehetséges. A megállás pedig annál könnyebb volt, mert a vádlott nem haladt a rendesnél nagyobb sebességgel. A vádlottnak ez a kötelességmulasztása a gondatlanságot megállapítja, sőt cselekménye majdnem a szándékosság határát súrolja. (C. 446/1927.)

Amikor a vádlott nem is sík úton, hanem hegyről lefelé, külső



területen s nem benn a városban, s erre való tekintettel nem túlsebesen az út szabályszerű oldalán vezette az előírás szerint kivilágított autóját, a vádlott a legnagyobb gondosság kifejtése mellett sem számíthatott arra, s nem láthatta előre azt, hogy vele szemben a szembejövő közlekedési eszközökre szabályellenes oldalon, s hozzá még szabályellenesen ki nem világítva valamely közlekedési eszköz fog jönni. Mindezeknél fogva bármennyire hatalmában tartotta volna is a vádlott az általa vezetett gépjárművet, ilyen körülmények között a valószínű elfogadott tényállásból a m. kir. Kúria sem találta azt a következtetést levonhatónak, hogy a vádlott a gépjármű vezetése körül a köteles gondosságot elmulasztotta, s hogy a sértett sérülését az ő gondatlansága okozta. Jogi tévedés nélkül mondotta tehát ki a kir. ítélőtábla azt, hogy a vád alapjául szolgáló tett nem állapítja meg bűncselekmény tényálladékát, s így a törvény megsértése nélkül mentette fel a vádlottat az ellene emelt vád alól. (C. 3458/1928.)

Vádlott egy út keresztezésénél, az annak szélén belül álló, tehát nyugvó helyzetben levő gyermekcsoportnak a jelzést kellő távolságról kellő időben megadván s a jelzést több ízben ismételve is, jóhiszeműen gondolhatta, hogy a gyermekcsoport a gépkocsi elhaladását nyugodtan be fogja várni s kellő körültekintés mellett nem láthatta előre, hogy a gyermekcsoport négy tagja úgyszólván az utolsó pillanatban a gépkocsi előtt nem is egyszerre s nem egyirányban átszaladjon s midőn éppen az elgázolás kikerülése végett a gépkocsit egy hirtelen rántással jobbra irányította s egy ároknak nekivezette, nem járt el gondatlanul, s ha ennek dacára is, az egyik szaladó gyermeket a gépkocsi sárhányója elütötte s ennek folytán a sértett elhalálózása be is következett, ez vádlott terhére nem róható. (C. 7300/1927.)

Vádlott közönséges gondosság mellett nem láthatta előre, hogy az útszélen álló két kocsi közül valaki az úttestre fog lépni, éppen abban a pillanatban, amikor gépkocsijával az álló kocsik mellett elhalad. Rendkívüli gondosságot, a véletlen eshetőségekre is kiterjedő elővigyázatot pedig a büntető törvény nem követel. (C. 3126/1928.)

A szakértő szerint a baleset színhelye a város belterületén kívül esik, ahol már az országúton halad a jármű s itt „ha az út szabad”, a 40 kilométeres sebesség nem tekinthető túlságos nagy-nak. Ez a gyakorlat azonban nem változtat azon az elsőrendű kötelességen, mely szerint a nem szabad úton ilyen sebességet kifejteni mindenképen tilos, mert a jármű nem áll a vezetőnek a szükséges mérték szerint hatalmában s így személyt, vagyont veszélyeztet. Ilyen túlhágásért és ennek eredményeért az illető kétségtelenül felelős. Minthogy a tényállás szerint a vádlott a most említett szabályt súlyosan megszegte s minthogy ez a szabálytalanság a bekövetkezett halálos eredménnyel okozati összefüggésben van: az alsófokú bíróságok a vádlott bűnösségét helyesen állapították meg. Igaz ugyan, hogy az autóbusz vezetőjét is gondatlanság terheli, de az a körülmény, hogy az eredményhez más egyén gondatlansága is hozzájárult, a vádlott bűnösségének megállapítását nem gátolja s az csupán a büntetés kiszabásánál vehető enyhítőként figyelembe, ami meg is történt. (C. 3540/1928.)

\* Amikor a sértett a vádlott túlkölését figyelmen kívül hagyva, a jeladás dacára az út szabálytalan oldalán haladt tovább, a vádlott által vezetett gépkocsi felé: akkor vádlott gépkocsija elé olyan akadály került és ezáltal olyan helyzet következett be, amely helyzetben a vádlottnak kellő körültekintéssel előre kellett látnia, hogy ha ezt az akadályt valamiképp el nem kerüli, úgy az összeütközés be fog következni. A megállapított tényállásból azonban nyilvánvaló, hogy a vádlott ezt a közelfekvő eshetőséget átértette, számbavette, mert amikor a sértettet a jeladás dacára továbbra is közeledni látta, kitért előle, úgy, hogy gépkocsiját kissé jobbra kormányozta. Azt a lehetőséget azonban, hogy a sértett az utolsó pillanatban, amikor már láthatta, hogy a vádlott kitért előle és ezáltal neki szabad elmenetelt biztosított, ennek dacára irányt fog változtatni és ezáltal kerékpárját a gépkocsi elé vezeti, az élet közönséges tapasztalatait tartva szem előtt, a vádlott előre nem láthatta. Már pedig a büntetőjogilag értékelhető gondatlanság csak ott kezdődik, amikor valaki az élet közönséges tapasztalatait tartva szem előtt, kellő körültekintés mellett előre láthatja azt, hogy cselekménye jogsértő eredményt idézhet elő. (C. 4638/1930.)

\* Tapasztalati tény, hogy a kevésbé fegyelmezett, szórakozott vagy figyelmetlen gyalogjárók a gyorsabban közlekedő gépkocsi közeledtére vagy túlkölésre, különösen olyan esetben, ha az hátulról közelíti meg őket, — megzavarodnak, tájékozási képességüket elvesztik és ebben a zavarukban sok esetben éppen a kitérésnek legtermészetesebb módjai: a helybenmaradás vagy a gépkocsi menetirányától való távolodás helyett a biztonságba való jutásnak azt a legveszélyesebb útját választják, hogy a gépkocsi előtt az út másik oldalára szaladnak. Ezzel a most már köztudatba átmenő tapasztalati ténnyel elsősorban a veszélyes jármű irányítójának, a gépkocsi-vezetőnek kell tisztában lennie s mindannyiszor, ha gépkocsijával emberek közelében halad el, erre a veszélyes eshetőségre számítania kell. Midőn tehát a vádlott ezt a lehetőséget figyelmen kívül hagyta, gondatlanul járt el és e gondatlansága, valamint a sértett halála közt az okozati összefüggés feltalálható. Az a körülmény, hogy maga a sértett is vigyázatlan volt, a vádlott büntetőjogi felelősségén mit sem változtat, sőt még az sem zárja ki a vádlott felelősségét, ha a sértett gondatlansága nélkül a jogsértő eredmény egyáltalában nem is állott volna elő. (C. 6426/1930.)

### III. Minősített beszámítás.

Az irányadó tényállás szerint ugyanis a vádlott urasági kocsis, kinek e foglalkozásából kifolyóan tudnia kell, hogy sötétben a kocsi lámpáját meg kell gyújtani s hogy az út baloldalán kell haladnia. A beállott eredmény vádlott e foglalkozásában való hanyagságából s azok szabályainak megszegéséből származott, a törvény ama megjelölése pedig „foglalkozásában”, külön képesítést nem kíván. (C. 2818/1923.)

Igaz ugyan, hogy a vádlott kereskedéssel foglalkozik, ez az ő hivatása; a gépkocsivezetést pedig nem állandóan, nem szakszerűleg

üzte. A Btk. 291. §-a azonban nem is kívánja meg, hogy a vádlott iparszerűen üzze azt a foglalkozást, amelynek szabályait ő áthágta, hanem az e szakasz szerinti minősítés fennforog akkor is, ha a vádlottnak csak foglalkozása az, amelynek szabályait ő megszegi. És mert ez a törvényhely a foglalkozásnál korlátot nem ismer, kétségtelen, hogy ez alatt nem érthető az, hogy a tettes kizárólag csak azzal foglalkozzék, amelynek szabályait ő megszegte volt. Már pedig a megállapított tényállás szerint a vádlott gépkocsivezetői képesítéssel és jogosultsággal bírt, tehát gépkocsit vezetni jogosított volt és mint ilyen előzetes képzettséggel és jogosítvánnyal bíró egyén a gépkocsiját saját maga is vezetni szokta, tehát ezzel is foglalkozott. Így járt ő el a vádbeli időben is és éppen a gépkocsivezetés általa ismert szabályait szegte meg akkor, amikor ebbeli gondatlansága folytán a sértett halála bekövetkezett. Erre való tekintettel pedig nem kétséges, hogy a vád tárgyává tett jogsértő eredmény a vádlott által üzött foglalkozás szabályainak megszegéséből következett be. (C. 9001/1926.)

A vádlott a megállapított tényállás szerint a motorkerékpár vezetésére jogosító képesítést megszerezte, saját motorkerékpárját a kérdéses alkalommal maga vezette; kétségtelen tehát, hogy hatósági ellenőrzésnek alávetett foglalkozást gyakorolt és ennek keretében szegte meg a sebesség mérséklése tekintetében előírt szabályokat. (C. 6830/1928.)

\* A vádlott, aki foglalkozásra nézve építési rajzoló, annak dacára, hogy gépjárművezetői vizsgát tett, amelyet egyébként mindenki, aki gépjárművet vezet, általános biztonsági szempontból megszerezni köteles, még sem tekinthető olyanoknak, mint aki a gépkocsivezetést hivatás vagy foglalkozásszerűen üzné, éppen ezért cselekménye semmiképp sem vonható a Btk. 291. §-ának szigorúbb rendelkezése alá, e körülménynek súlyosítóként való számbavétele tehát a törvény vonatkozó rendelkezéseivel nem is indokolható. (C. 4806/1929.)

24. sz. JD: A Btk. 291. §-a, illetőleg 310. §-ának második bekezdése szerint minősítendő és büntetendő annak a cselekménye, aki a gépjármű vezetésénél elkövetett gondatlansága által másnak halálát okozta, vagy súlyos testi sértést idézett elő, ha a tettes a gépjármű vezetésére képesítve van, bár azzal hivatásszerűen nem is foglalkozik. (1930. máj. 30.)

#### IV. Halmazat és egyéb kérdések.

A Btk. 290. és 310. §-ai az irányban tartalmazzak büntető jogszabályt, ha valaki gondatlanságával más egyén halálát vagy súlyos megsérülését okozza. Ebből kétségtelen, hogy az az eset, ha valaki több egyén halálát vagy súlyos sérelmezését okozza, miután e cselekményével más és más egyének jogi érdekeit sérti, a megsértett jogtárgyak száma után igazodó deliktum többséget foglal magában, — így az ily cselekmény nem a Btk. 95. §-a, hanem mint anyagi halmazat a Btk. 96. §-a rendelkezései alá esik. (C. 1384/1927.)

II. r. vádlottnak az a ténykedése, hogy a gépkocsi vezetését

arra jog szerint fel nem jogosított, hozzá nem értő egyénnek engedte át, súlyos és pedig nyilván hivatása szabályainak is a megszegésével járó gondatlansági cselekmény. Tetézi a nevezett vádlottnak ezt a gondatlanságát az a további mulasztása, hogy midőn látta — mert nyilván látnia kellett a vezető melletti ülő helyzetében — azt, hogy I. r. vádlott a gépkocsit a megengedettnél jóval nagyobb sebességgel vezette, ezt hatályos közbelépéssel meg nem akadályozta; amikor pedig az összeütközés veszélye közvetlenül beállott, akkor sem tett semmi intézkedést. (C. 7443/1926.)

Igaz, hogy az 57000/1910. B. M. számú rendelet 34. §-a szerint akkor, amikor a gépjármű vezetésének vezetői igazolvánnyal rendelkező egyén kíséretében és útmutatása mellett való tanulásáról van szó, a vezetői igazolvánnyal rendelkező egyént kell a gépjármű tényleges (felelős) vezetőjének tekinteni. Ez azonban nem zárja ki a gépjármű vezetését tanuló egyén büntetőjogi felelősségét abban az esetben, amikor, függetlenül vezetői tudásának hiányára vagy fogyatékosságára oly irányban mulasztja el a kellő megfontolást és a köteles közönséges figyelmet, amely irányú megfontolás és figyelem mellett a mulasztásával összefüggő eredményt előre láthatta és elháríthatta volna. A fentebb hivatkozott rendelet 44. §-a előírja, hogy a menetsebességet a szükséghez képest a lépésben haladó lófogatú kocsí sebességéig kell mérsékelni ott is (m) pont). ahol a vezető szabad kilátása akadályozva van és akkor is (n) pont), ha a gépjármű lófogattal találkozik. A rendelet 47. §-a pedig akként rendelkezik, hogy lófogattal való találkozásnál, ha a lovak nyugtalankodnak, a vezető gépjárművét lassítani és szükséghez képest megállítani köteles. — I. r. vádlottnak ezeket az írott rendelkezéseket mindenekelőtt ismernie kellett; ha azokat nem ismerte volna, a gondatlanságát már maga ez is megállapítaná. De a vádlott a dolog természete szerint ekkora óvatosságra, a közbiztonságnak mindenki által, minden körülmények között egyaránt szem előtt tartandó érdekénél fogva, különös előírás nélkül is, kötelezve volt. Ami pedig a II. r. vádlottat illeti: a megállapított tényállás szerint ez a vádlott olyan régi rendszerű gépjármű vezetését bírta I. r.-re, melynek szerkezeti összeállítása olyan, hogy más, mint aki a kormányon ül, nem irányíthatja, a menetsebességét nem szabályozhatja és a lábfékéhez hozzá nem férhet. Az ilyen gépjármű vezetését II. r. v.-nak, hogy őt foglalkozásában hanyagság ne terhelje, nem volt volna szabad átengedni országúton, és különösen annak olyan emelkedő helyén, ahol az utat csak az tudja betekinteni, aki az emelkedésre már felért, — olyan egyénnek, aki a vezetést még csak most tanulja. Nem volt volna szabad eltérnie azt sem, hogy ilyen körülmények közt a gépjárműre mások is felüljenek. És I. r. vádlottat az emelkedésnél, valamint az emelkedőre felérve, nyomban figyelmeztetnie kellett volna, hogy lassítani és illetőleg megállni köteles. A vádlottnak most kiemelt mulasztása és magatartása volt aztán az oka annak, hogy a gépkocsi felborult és ennek folytán a sértettek 8 napot túlhaladó testi sértést szenvedtek. (C. 1335/1927.)

## HARMADIK RÉSZ.

## JOGALKOTÁSI JAVASLATOK.

## A) TÖRVÉNYTERVEZET

## a gépjárműbaleseti kártérítési felelősségről.

1. §. Gépjármű üzeme által embernek halála, testi sérülése vagy dolog rongálása folytán előállott kárt az üzembirtokos megtéríteni tartozik.

Ha az üzembirtokos a gépjárműnek nem tulajdonosa, az első bekezdésben körülírt károkért mindketten egyetemleg felelnek. Elháríthatja a tulajdonos e felelősségét, ha azt valamely belföldön működő biztosító intézetnél szavatossági biztosítással fedezi és a károsult javára a kár megtérülése érdekében megkívántató intézkedéseket teljesíti.

Athárul az üzembirtokos felelőssége arra, aki a gépjárművet vagy annak használatát az üzembirtokos rendelkezése alól jogellenesen elsajátítja.

2. §. Mentessül az üzembirtokos a felelősség alól, ha a balesetet úgy az üzembirtokos, mint a vezető részéről elháríthatatlan esemény idézte elő, vagy a sérültnek (károsultnak) vagy harmadik személynek vétkes magatartása okozta, amellyel szemben a baleset az üzembirtokos és vezető részéről kellő gondosságuk mellett sem volt megakadályozható.

Nem számít elháríthatatlan eseménynek, ha a baleset oka a gépjármű szerkezetének vagy felszerelésének hibájában vagy hiányában vagy működésének fogyatékoságában rejlett.

Ha a sérült vagy károsult hibája a baleset keletkezésére közrehatott úgy, hogy enélkül az be nem következett volna: a kár megosztásának van helye, aminél a megosztás arányát egyfelől az üzembirtokosnak, másfelől a sérültnek (károsultnak) felróható okok mérlegeléséből kell megállapítani. Ez a szabály a károsultnak a kárfolyamat során közreható hibája esetén is értelemszerűen alkalmazandó.

3. §. Ki vannak zárva e törvény alkalmazásának köréből azok a kártérítési igények,

1. amelyek a gépjármű ingyenes használatában részesülő személyeket vagy ezeknek a gépjármű által szállított dolgait érő baleseti kár megtérítésére irányulnak,

2. amelyeket két vagy több gépjármű, továbbá gépjármű és vasút között előálló egyazon balesetből kifolyóan az üzembirtokosok egymással szemben támasztanak.

A gépjárműnek az üzembirtokos szolgálatában vagy megbízásából történt használata az 1. pont rendelkezése alá nem vonható.

A 2. pont esetében azon két vagy több üzembirtokos vagy vasút-vállalat, akik illetve amelyek üzemének a baleset okozása a jelen törvény illetve az 1874 : XVIII. t.-c. értelmében felróható, a károsulttal szemben az előállott kárért egyetemleg felelősek.

4. §. Testi sérülés és halál eseteiben a kártérítési kötelezettség terjedelmére nézve az 1874 : XVIII. t.-c. 2., 4. és 5. §-ának rendelkezései megfelelően alkalmazandók, a következő kiegészítésekkel:

a) halál esetében a kártérítés annak is jár, akivel szemben a sérült az elhalálozás után, de valószínű élettartama alatt, törvénytől fogva tartásra vagy neveltetésre köteles lett volna;

b) testi sérülés esetében kiterjed a megtérítés kötelezettsége arra a kárra is, amelyet a sérült a sérülés következtében fokozódott szükségletei által szenved;

c) a kártérítésre kötelezett vagyoni helyzetének rosszabbodása esetén a károsult az ítélet után is igényelheti a járadéknak megfelelő biztosíték szolgáltatását vagy a megállapított biztosíték felemelését;

d) fontos okból a károsult járadék helyett végkielégítést követelhet.

Dologi kár megtérítésének terjedelmére nézve a magánjog általános szabályai irányadók.

5. §. A kártérítési kötelezettségnek a 4. §-ban meghatározott tételei bírói úton magasabb mértékben nem állapíthatók meg, mint:

a) egy ember halála vagy testi sérülése címén legfeljebb évi 1800 P járadék vagy legfeljebb 24.000 P végkielégítési tőke összegében;

b) több ember halála vagy testi sérülése címén együttesen legfeljebb évi 5400 P járadék vagy együttesen legfeljebb 72.000 P végkielégítési tőke összegében;

c) dologi kárért, tekintet nélkül a dolgok számára, legfeljebb 5000 P összegben.

Ha egyazon balesetből kifolyóan megállapított károk a fenti b)

és c) pontokban meghatározott legmagasabb összegeket meghaladják, az egyes kártételek arányosan csökkentett mértékben térítendőek meg.

6. §. A gépjármű vezetője az 1. §. 1. bekezdésében körülírt károkat az üzembirtokossal egyetemleg köteles megtéríteni, ha a baleset keletkezésére valamely gondatlan magatartásával közrehatott.

Mentesül a vezető a felelősség alól, ha a balesetet nem az ő vétke magatartása okozta.

Ha a baleset keletkezésére a károsult hibája közrehatott, a vezető csak akkor tartozik az előállott kárt megtéríteni, ha a balesetet közvetlenül a vezető vétke magatartása okozta. A 2. §. harmadik bekezdésének rendelkezései idevágóan is megfelelően alkalmazandók.

7. §. Ha a károsult a kárról és az ezért felelős személyről szerzett értesülése napjától számított három hónap alatt a balesetet a kártérítésre kötelezettnek be nem jelentti, a jelen törvény alapján támasztható kártérítési igényei elenyésznek. Nem folyik ez a határidő azon idő alatt, míg az igényjogosult a bejelentésben véttlenül gátolva volt.

Ha a kártérítésre kötelezett ezen határidő alatt a balesetről más módon szerzett tudomást, a kártérítési igény a baleset bejelentése nélkül is érvényesíthető.

8. §. A jelen törvény 1., 3., 6. §-ai alapján támasztható kártérítési igények a 7. §. első bekezdésében körülírt értesülés napjától számított két év alatt, ha pedig a károsult csak később szerzett tudomást, legkésőbb hat év alatt évülnek el. Egyebekben a magánjog általános elévülési szabályai nyernek alkalmazást.

9. §. A károsultnak, vagy ha egyazon balesetből többen károsodtak, valamennyiöknek együttesen, a jelen törvény 4—5. §-ai alapján megállapított kártérítési követeléseik erejéig törvényes zálogjoguk van arra a biztosítási összegre, amely a gépjármű tulajdonosának vagy üzembirtokosának a kártérítési igény alapját képező baleset folytán szavatossági biztosítás címén a biztosító intézettől jár.

Több károsult esetében, ha követeléseik a biztosítási összeget meghaladják, mindegyik károsult zálogjoga az arányosan csökkentve reá eső rész erejéig áll fenn.

10. §. Érvénytelenek mindazon előzetes szerződések vagy kikötések, amelyek a jelen törvényen alapuló kártérítési felelősséget a károsult hátrányára kizárják vagy megszorítják.

Érvénytelenek azon előzetes megállapodások is, amelyekkel a gépjármű vezetője a tulajdonossal vagy üzembirtokossal szemben nagyobb kártérítési felelősséget vállal át magára, mint amennyi őt e törvény értelmében terhelné.

11. §. Az ezen törvényben foglalt rendelkezések nem zárják ki a magánjog általános szabályain alapuló kártérítési igények érvényesítését.

12. §. E törvény kihirdetésétől számított három hónap múlva lép érvénybe.

## INDOKOLÁS

a gépjárműbaleseti kártérítési felelősségről szóló törvénytervezethez.

### A) Általánosságban.

I. Az autóbaleseti kártérítési felelősség szabályainak kialakításánál minden vonatkozásban vezető kérdés az, hogy a felelősség az általános magánjogból deduktíve leágazó módon avagy attól elkülönülő specialis intézményi keretek között szabályoztassék. E rendszeri főkérdés eldöntése attól függ, hogy azok a körülmények, amelyek a szabályozást igénylő életviszonyok alaptényállását alkotják s amelyekből a gépjárműközlekedés jogi jelentősége kifejtethető, az általános magánjog tényállási rendszerében már eddigelé is kellő jogi méltatásban részesültek-e vagy sem. Miután pedig kézenfekvő, hogy az autóközlekedés révén az emberi életviszonyok terére lépett nagyfokú és folytonos veszélyelem, amely egyfelől a gépjármű üzemi veszélyességéből, másfelől a közlekedés felfokozott intenzitásából adódott, egészen újszerű és különleges tömegjelenségek alaptényállása gyanánt követel jogi elbírálást, — ennél fogva kétségtelenül helyesnek bizonyul az az állásfoglalás, amely — miként tervezetünk — a gépjárműbaleseti felelősség specialis intézményi szabályozását teszi magáévá. (V. ö. Bev. 1. §. II. és I. Rész 17. §. in fine.)

Tervezetünk második alapgondolata a speciális felelősség bipartíciójában, kettős rendszerében jut kifejezésre. Különbséget kell tenni egyfelől a gépjármű vezetésében és kezelésében működő emberi magatartásra, másfelől az ettől függetlenül fellépő okokra alapítható baleseti kártérítési felelősség között. E megkülönböztetés alapja a gépjárműnek, mint közlekedési eszköznek, balesetjogi jelentőségében lakozik, következménye pedig egyrészt a vezetőnek, másrészt a kivülről felelőssé tehető személyek körének megkülönböztetett jogállásában jut kifejezésre.

A gépjármű balesetjogi jelentősége nem fogható fel úgy, mintha a gépjármű már önmagában birna ezzel a jelentőséggel. A baleseti felelősség fogalma és a benne érvényre jutó joghatás valamely veszélyállapotot tételez fel, még pedig olyat, amely személyi és dologi

javak ismétlődő károsodására vezethet. Önmagában véve pedig a gépjármű ilyen veszélyállapotot nem létesít. Ezt a megállapítást legvilágosabban az északamerikai autójogi gyakorlat ismerte el. Az angol-amerikai autóbaleseti gyakorlatnak vezérelvét képezi, hogy egy kifogástalan szerkezetű és felszerelésű gépjármű egy hozzáértő és megfelelően gondos vezető irányítása és kezelése alatt magában veszélyt nem rejt. Veszélyessé válhatik azonban üzeme során akkor, ha szerkezete vagy felszerelése hibás vagy fogyatékos vagy pedig, ha hozzá nem értő vagy gondatlan vezető irányítása és kezelése alatt áll. (V. ö. I. Rész 11. §.) A gépjármű üzemének, mint veszélyforrásnak, ekként formulázott felfogása minden tekintetben helyt áll. Fogyatékos volna ezzel szemben a veszélyes gép dologi fogalma, amelyből csupán egyfajta felelősség: a veszélyfelelősség volna levezethető, ellenben nem tartalmazna konkrét jogalapot a gépjármű üzemében működő csupán személyes tevékenység irányában. Ezáltal pedig a gépjárművezető felelőssége vagy kiesnék teljesen a speciális veszélyfelelősség alól az általános magánjog alapjaira, mint a magyar joggyakorlatban, — vagy pedig teljes egészében viselné az üzemi veszélyt, mint az olasz jogban. A felelősítő tényelemek következetes beszámításánál fogva a fent kifejtett angol-amerikai formulázásban jelentkező veszélyes üzem fogalma bizonyul az egyedül helyes elgondolásnak s az ebből adódó kettős felelősségi rendszer szolgál a tervezetben javasolt szabályok elosztásának alapjául.

II. A kettős felelősségi rendszer magáévá teszi mindenekelőtt a felelősség kiterjesztésének és fokozásának követelményét. (V. ö. I. Rész 4. §.) Döntő szempontok ennél:

1. a sérült (károsult) bizonyítási insége (V. ö. I. Rész, 3. §. II.),  
2. a gépjármű üzemével létesített veszélyforrás jelentősége, amelynél azonban nem csupán a szoros értelemben vett üzemi, hanem a forgalom intenzitásában rejlő veszélyforrás is figyelembe veendő,

3. az a határ, amelyet a felelősség kiterjesztésével és fokozásával szemben egyfelől a gépjárműközlekedés fejlődésének jogos érdekei, másfelől a vezető szociális helyzetének méltányos tekintetei szabnak.

III. A felelősség kiterjesztése és fokozása magában foglalja a felelősség alapjának, tárgyának és a felelős személyek körének kiterjesztését, továbbá a bizonyítás terhének a károsultról a felelős személyekre való áthárítását. (V. ö. I. Rész, 4. §.)

Ami elsősorban a felelősség alapjának kiterjesztését illeti, itt a tervezet a hazai joggyakorlatunkban — jórészt korábban mint másutt

— kialakult veszélyes üzemi felelősség elvére helyezkedik, megfelelően annak a felfogásnak, amelyet a gépjármű balesetjogi jelentősége szempontjából alapul vett. Semmiféle más felelősségi jogalap nem nyújt ennél kielégítőbb megoldást. Nem jöhet szóba a tulajdoni felelősség elmélete (V. ö. I. Rész, 5. §. a) c), mert a pusztán tulajdonosi minőségből kártérítési felelősséget levezetni nem lehet. Ezenkívül nem található jogi indok arra, hogy azokban az esetekben, amikor a gépjármű üzemét nem a tulajdonos, hanem pl. hasznélvező, állandó bérlő, tulajdonjog fenntartásos kikötéssel eladott gépjármű vevője, vagy éppen a jogellenes elsajátító folytatja, mi címen lehessen az ily helyzetekben előállott baleseti károkat a tulajdonos terhévé tenni. Nem kevésbé alkalmatlan az állattartás analógiája szerint elgondolt gépjárműtartás felelősségi konstrukciója. Eltekintve attól, hogy maga a hasonlítás sem alkalmas jogi értékesítésre (V. ö. I. Rész, 5. §. b), a tartó fogalma is jogilag teljesen kiképzetlen és elmosódó. Nem lehet a felelősséget a dologörizet kötelességére sem alapítani, mert ily kötelességet általánosságban semmiféle magánjogi szabály fel nem állít, hazai jogunk sem ismer ilyet. Ezenkívül is megoldhatatlan problémákat vetne a jogalkalmazás elé abban a tekintetben, hogy kit terheljen az örizet kötelessége. (V. ö. I. Rész, 5. §. c.)

Egyesegyedül a veszélyes üzemi felelősség elve az, amely teljesen elégséges jogi alapot és minden tekintetben kimerítő keretet biztosít a gépjárműbaleseti kártérítési felelősség szabályozása számára. Mintegy középhelyet foglal el a veszélyes üzem fogalma a pusztán veszélylétesítés (risque créé) és az iparüzemi veszély (risque professionnel) között. Az előbbi nem fogható meg jogilag eléggé ahhoz, hogy arra a felelősség szabályait felépíteni lehessen. Valamely veszélyállapot létesítése egyszeri alkalommal is már megvalósulhat. Ettől függővé tenni adott esetben a baleseti felelősséget nem lehet. Ép oly bizonytalan volna a felelősség viselése, mint akár a dologörizeti kötelességhez fűzött felelősségé. Viszont az iparüzemi veszélyfelelősség a gépjárműre a másik szélsőség okából nem alkalmazható; igen csekély körre szorítkozik a gépjárműközlekedés iparszerű folytatása.

Részben már az eddig kifejtett indokokból is következik, hogy a gépjárműbaleseti kártérítési felelősségnek egyszerűen a vasuti felelősség szabályai alá helyezése, amellyel bírói gyakorlatunk eddig élt, fenn nem tartható. Jóllehet a vasuti felelősség elvében is a veszélyes üzemi felelősség rejtőzik, mégis egészen más megítélés alá esik egyik is, másik is. A vasút üzemének fogalma hasonlíthatatlanul tágabb a gépjárműnél. Felöleli a vasút tevékenységének olyan ágazatait, amelyek a gépjárműnél hiányzanak. Ennek következményében a vasuti

üzemi kár fogalmi köre a gépjárműre alkalmazhatatlan. Ezenkívül a vasút felelőssége az 1874 : XVIII. t.-c. értelmében nem terjedt ki a dologi kárra. Igaz, hogy autójogi bírói gyakorlatunk e kiterjesztést alkalmazta, azonban — miként általában egész autójogi bírói gyakorlatunkkal szemben el nem hallgatható — bíróságaink a szokásjog teremtésében ott, ahol törvény rendelkezik, talán kissé szabadon értelmezték a törvényhez kötöttség határait. További, igen nyomatékos eltérés forog fenn egyfelől a vasút, másfelől a gépjármű között a felelősség alól mentesítő okok tekintetében. A vasút felelősségét mentesítő erőhatalom nem felel meg a gépjárműközlekedés viszonyainak, itt az elháríthatatlan esemény tágabb fogalmára van szükség. Különösen pedig egészen más a gépjárműbaleset keletkezése szempontjából a károsult magatartásának elbírálása. Feltétlenül figyelembe kell venni az útforgalomban közlekedő ember magatartásának olyan körülményeit, amelyek a sínpályához kötött, biztosító rendszabályokkal és intézkedésekkel övezett vasúti közlekedés terén nem hatnak közre. Mindezen okoknál fogva sajátos szabályozást igényel a gépjárműbaleseti kártérítő felelősség, amelynek egész fogalomrendszerét a gépjármű üzemének különleges viszonyaiból kell megalkotni.

Hasonlóképp figyelembe kell venni a gépjárműnek az egyéb közúti járművekkel szemben elfoglalt különleges helyzetét. A legújabb olasz Codice Stradale (1928. dec. 2.), de már az 1923. dec. 31-iki Codice della Strada is, egységes elvek szerint szabályozza úgy a gépjármű, mint egyéb járművek okozta balesetek kártérítési felelősségét. (V. ö. I. Rész, 9. §.) Ezt az egyforma elbírálást azonban helyeselni nem lehet. Még Északamerikában is, ahol pedig a gépjárműközlekedés eddigelé legnagyobb méreteit érte el, a bírói joggyakorlat számtalan határozatban ad kifejezést annak, hogy a gépjármű üzeme aránytalanul nagyobb veszélyforrást képvisel, mint az állatvonta kocsi. („Automobiles present risks and require care in their operation such as would not be incidental to the proper management of animal-drawn vehicles.”)

Az automobil üzemi veszélyességének jellegzetes vonásai, a vasúttal szemben: sínpályától való függetlensége, aránytalanul kisebb tömege, könnyed kormányozhatósága, menetsebességének könnyű szabályozhatósága, — az állatvonta járművekkel szemben: nagyobb terjedelme és súlya, hatalmas sebességre való képessége, rejtett szerkezeti és felszerelési hibái, érzékeny reagálása az út és terepszerkezet hibáira, végül a vezetés és kezelés különös hozzáértésére és gondosságára való utaltsága. Mindezen tényezők folytán a gépjármű bal-

esetjogi szerepe éles különállást követel s ebben gyökerezik a veszélyes üzemi felelősségnek helyes autójogi elgondolása.

Mellékesen a felelősség kiterjesztésére irányuló törekvéseknél az a szociális gondolat is érvényesült, hogy a kártérítési kötelezettség annak vagyoniilag megfelelni valóban képes személyekre háruljon, azonban a tárgy teljes félreismerése volna — amint ez úgy a külföldi, mint a hazai jogirodalomban szórványosan elhangzott — a veszélyes üzemi felelősség alapgondolatát a kártérítési garanciában fellelni. A felelősség jogi alapgondolata a veszélyes üzem kézzelfogható kihatásain, a gépjármű által a közlekedéssel kapcsolatos életviszonyokban közvetlenül és tipikusan okozott balesetek veszélyviselésén nyugszik.

Alapgondolatából folyóan a veszélyes üzemi felelősség egész terhe azon személyekre hárul, akik a gépjármű üzemét folytatják. Hogy a tervezet szerint kik esnek ezen „véttlen” felelősség alá, arra nézve a részletes indokolás tartalmazza a további kifejtéseket. Általános elvként a véttlen felelősségnek minden esetre folytatólagos következtetése, hogy a károsult a jogalap tekintetében mást nem tartozik bizonyítani, mint azt, hogy a baleset a gépjármű üzeme által következett be, és hogy ezt az üzemet a felelőssé tett személy folytatja.

A gépjármű vezetőjére a veszélyes üzemi felelősség csak feltételesen és még így is csak korlátozottan nyerhet alkalmazást. Figyelembe veendő először is az, hogy a vezető, ezen pusztán minőségében, a gépjármű üzemének nem folytatója; abban közvetlenül érdekelve nincs. A nemtulajdonos vezető vagy csak alkalmilag vagy pedig hivatásos vezetőként, de így is csupán alkalmaztatásának ideje alatt és szolgálata körében jut a gépjármű üzemével kapcsolatba. Ő voltaképp része az üzemnek és végrehajtója a munkaadó vagy megbízó utasításainak. De öntevékeny végrehajtója! Következésképp a vezetőnek ép azért, mert az ő személyes tevékenysége fokozott gondosságot igényel és mert ebbeli mulasztása a gépjármű üzemi veszélyességét döntően befolyásolja, okszerűen viselnie is kell az üzemi veszélyfelelősségnek azt a részét, amely az ő tevékenységével kapcsolatba hozható. Minthogy továbbá már tevékenységének követelményei szerint ismerie kell az általa vezetett és kezelt gépjármű tulajdonságait és fokozott figyelemmel tartozik kísérni a forgalom összes viszonyait, ennél fogva számot is kell tudni adnia a vezetése közben előállott baleset körülményeiről. Mindezek folytán, noha elvileg csak vétkessége alapján róható rá kártérítési kötelezettség, ennek általános magánjogi szabályai véle szemben nem kielégítőek. Viselnie kell a veszélyes üzemi felelősséget mindannyiszor, valahányszor a baleset keletkezésére valamely gondatlan magatartásával bármiként, tehát csak köz-

vetve is, közre hatott. A károsult ennél fogva nem tartozik bizonyítani azt, hogy a balesetet a vezető vétkes magatartása okozta, elég, ha a vezető valamely gondatlanságának csupán közrejátszó fennforgását mutatja ki. Viszont e határon túl a vezető felelőssége — a tervezet álláspontja szerint — jogszerűen ki nem terjeszthető.

### B) Részletes indokolás

#### az 1. §-hoz:

A veszélyes üzemi felelősség főalanya a tervezet szerint az üzembirtokos.

Bírói gyakorlatunk a német Halter fogalmát vette át s az 550. sz. elvi határozat az általában felelős személyt az üzemtartóban jelöli meg. Mint már fentebb kifejtést nyert, a tartó fogalma jogilag kiképzetlen és elmosódó. Nem válik határozottabbá azáltal sem, ha az „üzembentartó” kitétel lép helyébe. A felelős személy megállapítását szilárdabb ismérvekhez kell kötni. Sem a károsult, aki a tervezet 7. §-a szerint igényeit rövid praeclusiv határidő alatt érvényesíteni tartozik, sem a tulajdonos vagy más üzemrész nem hagyható kételyben a felelős személy kiléte iránt. Ezért az osztrák törvény középpontjában álló Betriebsunternehmer fogalma sem felel meg a célnak.

Az üzembirtokos fogalmával jár mindenekelőtt az üzem tényleges gyakorlása és ennek bizonyos fokig menő állandósága. Utal továbbá e fogalom arra a jogviszonyra, mely az üzem folytatóját a tulajdonoshoz köti. Szilárd és felismerhető jogi és ténybeli keretek határozzák meg ilyképp a felelős személyt, amit érzékelhetővé tesz az üzembirtokos és tulajdonos közötti viszonyban az üzem birtokának formszerű átadása is. Ezen a gyakorlat által könnyen megragadható kritériumokra való tekintettel mellőzte a tervezet az üzembirtokos fogalmának közelebbi meghatározását.

Azokban az esetekben, amidőn nem a tulajdonos, hanem pl. hasznélvező, állandó bérlő, tulajdonjog fenntartással eladott gépjármű vevője gyakorolja az üzem birtokát, a károsult jogvédelme legtöbbszörre alig volna biztosítva, mert az idevágó jogviszonyok legtöbbszörében éppen nem tökéletes kezekbe kerül az üzem. Ezenkívül a felelőség kijátszására is mód kínálkoznék olyképp, hogy a gépjármű tulajdonosa színleg mást helyezne az üzem birtokába. Figyelemmel erre a tervezet kimondja a tulajdonosnak az üzembirtokossal egyetemleges kötelezettségét. Egyszersmind azonban módot nyújt a tulajdonosnak

arra, hogy e felelősségét magáról elháríthassa olyképp, hogy azt szavatossági biztosítással „fedezze” és mindazon intézkedésekről gondoskodik, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a biztosítási jogviszony alapján a károsult a biztosító intézettől a biztosítási összeget igényelhesse. Köteles tehát a tulajdonos a biztosítási szerződésnek eleget tenni, a káresetet bejelenteni stb. Minthogy a tervezet 5. §-a a kártérítési kötelezettség mértékét maximális határokkal korlátozza, ennél fogva módjában áll a tulajdonosnak a felelősséget elviselhető biztosítási díjtételek mellett egészen elhárítani. Magától értetődik, hogy amennyiben a tulajdonos az előállott baleseti kárnál kisebb biztosítási összegre szóló szavatossági biztosítást kötött volt, felelőssége csak megfelelő részben hárult el. A felelősség fedezetének gondolata a közhasználatú gépjárművállalatokról szóló törvényjavaslat 38. §-ában már ismeretes. A tervezet azonban ennek konzekvenciáját a károsult és felelős személy közötti viszonyban le is vonja. A felelősségelhárító következményt kiegészíti a tervezet 9. §-a, mely a károsultnak a biztosítási összegre törvényes zálogjogot létesít.

A felelősség elhárításának lehetősége a tulajdonos számára könnyű és bizonyára áldozat nélküli intézkedéseket tétel fel. A biztosítási szerződésből folyó kötelezettségeinek anyagi terhét az üzembirtokosra háríthatja. Egészen véve szolgálni kívánja a tervezetnek ezen intézkedése az autók kereskedelmi s általában vagyoni jogi forgalmának megkönnyítését azzal, hogy a tulajdonos a felelősség súlyos kockázata alól szabadulhasson. Az üzembirtokosra a tervezet nem alkalmazza a felelősség elhárításának kedvezményét, mert véle szemben nincs indok arra, hogy a felelősségi jogviszonyból kiessék s a károsult az ő igényeivel az elvégre anyagilag meg is rendülhető biztosító intézetre utaltassék.

A gépjárműnek vagy használatának jogellenes elsajátítója az 1. §. 3. bekezdése szerint az üzembirtokos helyében válik felelőssé. Bírói gyakorlatunkban e szabály már él. (549. E. H.) Mégsem vonta le ennek következményeit a Curiának P. VI. 7732/1927. sz. határozata arra az esetre, amidőn a javításba adott gépkocsit a gépgyáros önhatalmán használta, valamint a Curia P. VI. 2426/1922. sz. határozata, mely a gépkocsinak a vezető által történt jogellenes használatát (kimondottan „fekete fuvar” esete volt) sem vonta az 549. sz. E. H. alá. E döntések álláspontját nem lehet osztani, mert semmi jogos indok nem forog fenn az üzembirtokos kötelezésére akkor, midőn jogellenes, sőt tiltott cselekmény alapján más helyezi üzembe az autót. Ezért a tervezet a gépjármű használatának jogellenes elsajátítójára

is áthárítja az üzembirtokos felelősségét. Nehogy azonban a német törvény 7. §-ának ellenkező végletébe jusson, felállítja (az osztrák törvény 1. §-ával egyezően) az üzembirtokos rendelkezése alóli elsajátítás kritériumát.

a 2. §-hoz:

Az üzembirtokosnak szóló felelősségmentesítő okokat a tervezet két csoportra osztja. Az egyik az elháríthatatlan esemény köre, amely az emberi magatartástól független és úgy az üzembirtokos, mint a vezető részéről elháríthatatlan baleseti okokat öleli fel. A másik a károsultnak vagy harmadik személynek vétkes magatartása, amelynek balesetokozó hatását sem az üzembirtokos, sem a vezető kellő gondossága megakadályozni nem tudta.

A német törvény 7. §-a mindezen okokat az elháríthatatlan esemény egységes fogalmában vonja össze, ami azonban az üzembirtokos és vezető elhárítási köteleessége szempontjából téves megítélésre vezethet. (V. ö. I. Rész, 7. §.) Ezenkívül a károsult hibájának esetleges kármegosztó és a harmadik személy vétkességének együtt-kötelező hatásait kifejezésre jutni nem engedi. Fennálló bírói gyakorlatunk az 1874 : XVIII. t.-c. alkalmazásával megkülönbözteti az emberi akartól független és attól függő okokat, ez a disztinkció helyesen tartható fenn. Megjegyzendő azonban, hogy az 1874 : XVIII. t.-c.-ben szereplő erőhatalom, mint fentebb már kifejtett, a tágabb körű elháríthatatlan esemény fogalmával helyettesítendő.

A 2. §. 2. bekezdésében foglalt kivétel az összes tételes jogokban elismerve lévén, külön indokolásra nem szorul. A 3. bekezdés a károsult közreható hibája esetében a kár megosztását rendeli el. Jelenlegi autójogi gyakorlatunkhoz képest ez új intézkedés, azonban a magánjogi törvénytervezet 1742. §-a már tartalmazza — az 1112. §-ra utalva — a kármegosztás szabályát a vétkes felelősség körében is, csak hogy csupán arra az esetre, ha a kár egyedül a károsult hibájából keletkezett. Ily rendelkezés kétségkívül méltánytalan volna. A károsult közreható hibája is részes a kár előidézésében, megkövetelhető tehát, hogy annak az okok mérlegelése szerinti arányos részét viselje. A tervezet hasonlóan intézkedik a német törvény 8. §-a, azzal az eltéréssel, hogy a károsultnak minden közreható hibája esetére alkalmazza, míg a tervezet csupán akkor, amidőn a baleset az ő hibája nélkül be nem következett volna.

Új intézkedés foglaltatik in fine, kiterjesztvén az előbbi szabályt a kár folyamatában közreható hibára is.

a 3. §-hoz:

A speciális felelősség kizárását indokoló körülmények gyanánt a § 1. pontja az ingyenesen szállított személyekben és dolgokban (transport benevole) előálló károkat állítja be, ami alá — érthető okokból (V. ö. I. Rész, 6. §. II. b.) — az üzembirtokos érdekkörét szolgáló személyek és dolgaik nem vonhatók. Habár elvileg minden a járművön szállított személy és dolog tekintetében volna indokolt a speciális felelősség kizárása, mégis a tervezet azért fűzi e joghatást csupán az ingyenes szállításhoz, mert a kereskedelmi törvény 258. §-a a szárazföldi fuvarozást a tárgyilagatos kereskedelmi ügyletek közé fel nem vette, tehát csupán mint mellékügylet kerülhetne a szigorú receptum-felelősség alá, már pedig ily esetlegességtől a károsult jogvédelme függővé nem tehető.

A 2. pontban foglalt kizáró ok lényegileg a Curia 551. sz. elvi határozatában el lett ismerve.

A 3. §. utolsó bekezdése veszélyes üzemek kollíziója esetén azoknak egyetemleges felelősségét mondja ki a károsulttal szemben, még pedig annyiban, amennyiben az üzemeknek a baleseti vétkes felelősség felróható. A károsult szempontjából ugyanis az üzemi felelősségek kollíziója közömbös, amit bírói gyakorlatunk olykor figyelmen kívül hagyott és a károsultnak csupán a vétkességi alapon felelős üzem birtokosával szemben ítélt kártérítést.

a 4. §-hoz:

A kár terjedelmének egyes tételei tekintetében a tervezet — figyelemmel eddigi, kielégítő bírói gyakorlatunkra — az 1874 : XVIII. t.-c. rendelkezéseire sémul, azokkal a kiegészítésekkel, amelyeket részint fennálló joggyakorlatunk, részint az elmélet és a M. T. T. az általános magánjog szabályaiként elfogadott.

az 5. §-hoz:

Igen nagy horderejű intézkedést javasol a tervezet 5. §-a, amidőn — a német törvény 12. §-ának mintájára — a 4. §-ban megállapított kártételeket maximális összegszerű korlátokhoz szabja.

A kártérítés legmagasabb határainak megállapítása azt a célt szolgálja, hogy a gépjárműközlekedés megbénítására alkalmas mérték-telen kártérítési igények támasztását és megítélését meggátolja, továbbá, hogy a baleseti kárfelelősség fedezését elviselhető biztosítási díjtételek mellett lehetővé tegye. Indokul szerepel még azon megfontolás is, hogy végeredményben a gépjárműközlekedéshez fűződő nagy



közérdek az útforgalom minden részesétől méltán számíthat bizonyos fokú alkalmazkodásra és ha már a törvény a vétkes felelősség védelme alá helyezi az utakat nem gépjáró közönségét, e fokozott felelősség joggal vehető maximális korlátok alá.

Másodrangú kérdés a legmagasabb határ összezszerűségének meghatározása, amelynél mindenestre szem előtt kell tartani a maximális tételeknek a jogalkalmazás terén előre látható átlagosító hatását.

a 6. §-hoz:

Az az álláspont, amelyet a tervezet a vezető felelőssége tekintetében elfoglal, mélyrehatóan *különbözik az összes tételes jogok fel fogásától.*

Kiindul a tervezet abból, hogy a vezető a gépjármű üzemével csakis funkcionálisan függ össze, más jogi és gazdasági érdeke az üzemhez nem fűződik. E kétségtelen tényből szükségképpen következik, hogy a vezető kártérítési kötelezettsége az üzemi felelősség alapjára csakis annyiban helyezhető, amennyiben az ő ténye a balesettel bármiként is fennforgott gondatlansága révén okozati kapcsolatba hozható. Nem szükséges tehát, hogy a vezető gondatlansága a balesetet közvetlenül okozta legyen, vagyis nem szükséges, hogy a vezető gondatlansága a balesetnek oka legyen, elég a legtávolabbi közrehatás a vezető részéről, de annyi mindenestre, hogy egyéb okok között a vezető gondatlansága a baleset keletkezésében okozó szerepet játsszék.

Már FRANK IGNÁC (Közigazság törvénye Magyarhonban 349. §.) finom különbséget von aközött, hogy valamely emberi cselekedet kárnak „okna” vagy pedig „okozója”; úgy értvén ezt a disztinkciót, hogy amidőn a gondatlanság egyedül vagy közvetlenül hozta létre a kárt, akkor az a kárnak oka lett, amidőn pedig csupán közreható gondatlanságról van szó, ezt ő a kár okozójának nevezi. Frank szerint kárpótlást (damnum emergens) „azoktól is követelhetünk, akik veszteségünknek... gondatlanság, hanyagság, pajkosság által okai vagy okozói lettek.” Az oknak és okozásnak e megkülönböztetése nem véletlen szóvirág, hanem éppen a gondatlan magatartások elbírálásánál helyénvaló kifejezése annak, hogy valamely előállott kár gyakran több és különemű okhatás eredménye, amihez képest egy-egy gondatlanságnak az oksági láncolatban közvetett szerepe lehet. E közvetett okozás gondolatára építi fel a tervezet a vezető speciális kártérítési felelősségét.

Ennél messzebbmenő felelősség megállapítására indok nem található. Következésképpen nem lehet elfogadni a német törvény 18. §-ának

elvét, amely szerint a vezető az üzemtartónak egyetemleges felelősségi társa és amely szerint csak úgy mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kár nem az ő vétkessége folytán állott elő. A német álláspont minden üzemi balesetre a vezető vétkességének vélelmét állítja fel s vétkességének ellenbizonyítására szorítja, holott egy ilyen ellenbizonyítás ki van téve a rendelkezésre álló bizonyítékok eshetőségeinek, ami nemcsak a károsultra, hanem igen gyakran a vezetőre is képtelen feladatokat ró. Az általános vétkességi vélelem mivel sem igazolható, sőt hazai jogunkban egyenesen kizárja ezt azon ellenkező értelmű vélelem, amelyet bírói gyakorlatunk alkalmazott, hogy t. i. a gépjármű-baleset a veszélyes üzem következménye. (V. ö. I. R. 13. §.)

Ugyanezen okokból helytelen az olasz Codice Stradale 122. §-ának elvi alapja is, sőt ha figyelembe vesszük, hogy itt még a tulajdonos felelőssége is a vezetőre van alapítva, teljesen elhibázottnak kell tartanunk az olasz rendszert. (V. ö. I. Rész, 9. §.) Egyébként a vezető vétkességének kifejezett vélelmezése ennek a büntetőjogi elbírálás terére is észrevétlenül átszivárgó hatása okából minden körülmények között elkerülendő.

Az angol-amerikai jog az ellenkező végletben, a vezető felelősségét csakis bizonyított vétkessége alapján s csakis akkor állapítja meg, ha a vezető gondatlansága a balesetnek közvetlen oka volt. (V. ö. I. Rész, 11. §.) Eszerint a vezető felelőssége az általános magánjogi vétkességen nyugszik. Közel áll ide a francia jog álláspontja is, de csak azon erősen megoszoló további feltevés mellett, hogy a vezetőt nem annak a személynek kell tekinteni, akire a dologörizet köteleseége róható. Az általános magánjogi vétkességi elvének alkalmazása azonban a vezetővel szemben nem kielégítő, mert ő, mint a funkcionáló üzem része, ebbeli minőségében — habár csak közrehatóan is — tanúsított gondatlansága alapján a veszélyes üzem felelősségét viselni tartozik.

Amidőn a vezető közreható hibája fennforog, még nándig fenn áll az ő exkulpációjának lehetősége s erre ad módot a 6. §. 2. bekezdése, megengedvén annak bizonyítását, hogy a balesetet nem az ő vétkes magatartása okozta. Itt tehát a vezető mentesül a felelősség alól, ha a balesetnek tőle idegen közvetlen okát bizonyítja.

A károsult közreható hibája esetén a tervezet 6. §-ának 3. bekezdése a vezető felelőssége szempontjából *teljesen visszahárítja a bizonyítás terhét a károsultra.* Mihelyt ugyanis a contributorius gondatlanság fennforog, gyakorlatilag a bíró amúgy is belebocsátkozni tartozik a baleset okainak tüzetes vizsgálatába és ekkor már semmi gyakorlati célszerűsége nincs a vélelmező megítélésnek.

## a 7. §-hoz:

A német és osztrák törvény helyes intézkedéseit követve a tervezet is megkívánja a károsulttól a balesetnek rövid határidőhöz kötött jogfenntartó bejelentését, aminek elmulasztása jogvesztés következményével jár. E praclusiót azonban a tervezet csupán a speciális felelősség címén támasztott kártérítési igényekre vonatkoztatja, nem úgy, mint a német törvény 15. §-a, mely a jogvesztést a károsultnak a törvényen alapuló összes jogaira nézve kimondja. Utóbbi számtalan zavaros következtetésre adhat okot pl. különösen a visszereseti igények, érvénytelen szerződések megtámadása stb. tekintetében.

## a 8. §-hoz:

Bírói gyakorlatunk már ezidőszerint is az 1874: XVIII. tc. hároméves elévülési idejét alkalmazza a gépjárműbaleseti kártérítési igényekre általában. A tervezet a kárról és a kötelezettről szerzett értesülés napjától számítva két évben, korábbi tudomásszerzés hiányában pedig hat évben állapítja meg az elévülés idejét. Az előbbit, ép úgy, mint a 7. §. rövid praclusiv idejét a gépjárműközlekedés gyorsan változó viszonyai indokolják, az utóbbit pedig a kárfolyamatnak gyakran sokkal később mutatkozó megnyilatkozásai.

## a 9. §-hoz:

Már az 1. §. 2. bekezdésével kapcsolatos az a folytatólagos követelmény, hogy amidőn a tulajdonos más által gyakorolt üzembirtok esetén felelősségét szavatossági biztosítás kötésével fedezve magáról elhárítja, a károsult a biztosítási összegre igényt szerezzen. Ennek legkézenfekvőbb megoldása a törvényes zálogjog. Más fajta igény biztosítása pl. a biztosított követelésének törvényes cessiója, nem volna célszerű, mert a károsultnak ex lege a biztosítási kötélmű viszonyba való belépése messzire vezetne. Több károsult létében pedig egészen zavaros helyzetet teremtene.

A 9. §. nemcsak a tulajdonos, hanem az üzembirtokos által kötött biztosításra vonatkozóan is törvényes zálogjogot ad a károsultnak, hasonlóan az osztrák törvény 10. §-ához. A javasolt intézkedés abban találja indokát, hogy ép az üzembirtokosnál válik gyakran bizonytalanlanná, ha nem ő a gépjármű tulajdonosa, a kár megtérülése s elvégre tekintetbe veendő az, hogy a szavatossági biztosítás nem is töltene be végső rendeltetését, ha a károsult az ő kárának megtérüléséhez nem jutna.

## a 10. §-hoz:

Az 1874: XVIII. tc. 3. §-ával áll összhangban a tervezet 10. §-a, amely egyébként a szerződésen kívüli kártérítésnek egy általános jogelvét (M. M. T. 1741. §. 3. bek.) foglalja magában.

## a 11. §-hoz:

A tervezetben szabályozott felelősség speciális jellegű. A kártérítési igény megalapításához kevesebb tényelőfeltétel szükséges, mint az általános magánjogi felelősséghez. Ha azonban utóbbinak feltételei is fennforognak, magától értetődik a károsultnak az a joga, hogy követelését magánjogi címre alapíthassa. Jogos érdeke fűződik a károsultnak ahhoz, hogy a tulajdonosnak pl. magánjogilag is vétkes magatartása alapján véle szemben köztörvényi jogalapon támasszon követelést, mert így nem korlátozzák igényeit az 5. §-ban foglalt maximumok, sőt a 4. §-ban megjelölt tételek sem. Nem hat ki rá a 7. §. praclusiója és a 8. §. elévülési ideje.

Az üzemi felelősség és a köztörvényi felelősség viszonya tehát más, mint rendszerint a különös és általános jog között fennálló. Itt az általános jog (ius generale) csak kiegészítő, akkor alkalmazható, ha a különös jog (ius speciale) nem rendelkezik. Az üzemi és köztörvényi felelősség viszonyában bizonyos fokig fordítva áll a helyzet: a károsult akkor fogja követelését a veszélyes üzemi felelősségre alapítani, ha köztörvényi jogcím érvényesítéséhez a rendelkezésre álló tényállás és bizonyítékok elégtelenek. Magában az üzemi felelősség körében természetesen már helyre áll a normaviszony s a magánjog általános szabályai csak ott nyernek alkalmazást, ahol a különös törvény nem intézkedik.

Amidőn a tervezet ezen elvek alapján szabályozza a speciális és köztörvényi felelősség viszonyát, lényeges változást javasol fennálló bírói gyakorlatunkkal szemben, amely az általános magánjogi címen alapuló kártérítési igényre nézve is pl. az elévülés vonatkozásában az 1874: XVIII. tc. 9. §-át alkalmazza. (V. ö. I. Rész, 17. §.) Joggyakorlatunknak ezen álláspontja elvi önellentmondást foglal magában.

A tervezet 11. §-ával egyezően rendelkezik az osztrák törvény 7. §-a és a német törvény 16. §-a.

## a 12. §-hoz:

Jelezni kívánja csupán e §. az életbeléptetési átmeneti idő szükségessége mellett ennek sürgető rövid időben való megállapítását, mert

fennálló gyakorlatunk igen sok tekintetben reformra szorul. A felelősség túlszigorú elbírálása mellett teljesen figyelmen kívül hagyja a gépjárműközlekedés fejlődéséhez fűződő hatalmas közgazdasági, szociális és kulturális érdekeket. Ezeknek kíván a tervezet különösen az 1. §. 2. és 3. bekezdéseiben, a 2. §. 3. bekezdésében, a 3. §. 1. pontjában és 2. bekezdésében, az 5. §-ban, és a 6—7. §-okban foglalt javaslatokkal szolgálni. Bírói gyakorlatunk fenntartását ezen javaslatokkal szemben semmiféle tekintet nem teszi kívánatossá, még a hazai jogfejlődéshez fűződő erkölcsi érdek sem, mert nemzeti elem e joganyagban amúgy sincs, sőt az autójog már tárgyánál fogva éppen nemzetközi viszonyok és fejlődési lehetőségek szemmel tartására van hivatva.

## B) J A V A S L A T

### a Btk. 291. és 310. §. 2. bekezdésének módosításáról.

*Gondatlanság által okozott emberölés és súlyos testi sértés vétségének eseteiben a Btk. 291. §-ában vagy 310. §-ának 2. bekezdésében meghatározott körülmények csupán a Btk. 291. §-ának 2. bekezdésében, illetve 310. §-ának 3. bekezdésében megállapított mellékbüntetések alkalmazása szempontjából nyerhetnek beszámítást.*

## INDOKOLÁS

### a Btk. 291. és 310. §. 2. bekezdésének módosításáról szóló javaslatához.

A gépjárműbaleseti büntetőjogi felelősség speciális törvényi szabályozásának nem volna létjogosultsága. A büntetőjog felelősségi rendszere annyira egységes, a felelősség alapja — a bűnösség — annyira egybeforrott lélektani és erkölcsi elemektől függ, hogy egy speciális autóbaleseti felelősség felállítása úgy elméletileg, mint gyakorlatilag kivihetetlen volna. (V. ö. II. Rész, 19. §. a.) Egy feladat mutatkozik azonban e téren is, ez sem szorítkozik egyedül az autóbüntetőjogi felelősségre. Utóbbi mégis különös aktualitással azért érinti, mert a gépjárműbalesetek viszonylagos gyakoriságánál fogva ép ezeknek elbírálásánál érezhető erősen a reform szükségessége.

Altalánosságban a gépjárműbalesetek büntetőjogi esetköre a gondatlanság által okozott bűncselekményekre, nevezetesen a gondatlan emberölés és súlyos testi sértés vétségeire szorítkozik, amelyekről a Btk. 290. és 310. §-ai rendelkeznek. Hazai joggyakorlatunk már a tényálladáki gondatlanság megállapításánál is az adott esetben meg-

kívánható gondosság fokát illetően oly magas mértéket alkalmaz, amely kétségkívül túllépi a büntetőjogi gondatlanság fogalmát. Törvényi szabállyal ad hoc ezt nem lehet orvosolni, mert büntető törvénykönyvünk elvileg mellőzte a gondatlanság közelebbi meghatározását, hogy az ítélkezés az élettapasztalat és jogtudomány eredményeit közvetlenül értékesíthesse.

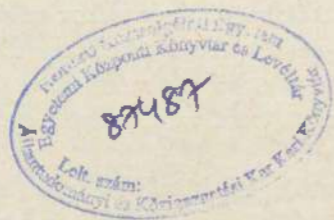
Reformra szorul azonban a gondatlan emberölés és súlyos testi sértés vétségeinek a Btk. 291. §-ában és 310. §-ának 2. bekezdésében foglalt azon minősítése, mely súlyosabb beszámítás alá vonja ezen cselekményeket, ha a jogsértő eredmény az azt okozónak hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott. (Hasonlóképp rendelkezik a német büntető törvénykönyv is.)

Ezen rendelkezések alapján büntetőbírói gyakorlatunk, úgyszintén a német is, kifejlesztette a „minősített gondatlanság” fogalmát, mely azonban a büntetőjogi elmélet eredményeiben helytelennek bizonyult. A minősített gondatlanság megállapítása egyazon súlyosbító körülménynek kétszeres beszámítását vonja maga után a vezető terhére, egyszer a culpa levissima-ig felfokozott magasabb gondossági mérték alkalmazása révén, másodsor a bűncselekménynek súlyosabb minősítése által. A büntetőjog a gondatlanságnak csak egyetlen fokát ismerheti, nevezetesen azt, amely az adott eset körülményei és a tettes viszonyai szerint megkívántató átlagos gondosság megszegésében nyilvánul meg. A gondosság a figyelemnek és előrelátásnak konkrét kötelelességeit foglalja magában; e kötelelességek megszegése azonban a büntetendő gondatlanságot csak akkor valósítja meg, ha az a társadalom és jogi rend veszélyeztetésének mértékét éri el. Ez a mérték mindenkor egy s ugyanaz, követelményeiben olyan alsó határt szab a büntetőjogi gondatlanságnak, amely azt a magánjogi vétkeségtől élesen megkülönbözteti.

A kifejtett elvi megfontolásból kiindulva a legújabb német büntető törvényjavaslat teljesen mellőzi az érvényben levő StGB. 222. és 230. §. minősített eseteinek felvételét. Ugyanígy módosításra szorulnak a Btk. 291. és 310. §. 2. bekezdésében foglalt rendelkezések is. A gépjárműbaleseti felelősség szempontjából annál kívánatosabb ez, minthogy bírói gyakorlatunk, nyilván a németet követve, messzemenően kiterjesztette a foglalkozás tevékenységi körének fogalmát úgy, hogy ma már majdnem minden esetben alkalmazást nyer a súlyosabb beszámítás alá eső minősítés. (V. ö. II. Rész. 26. §.)

A javaslat nem célozza a Btk. 291. és 310. §. 2. bekezdésének egyszerű hatályon kívül helyezését. Fenntarthatók az ezen rendelke-

zésekben foglalt körülmények beszámítása a mellékbüntetésként kiszabható foglalkozástól (vezetéstől) való eltiltás vagy újabb képesítés megszerzésére való utasítás szempontjából, mert ezek lényegileg rendészeti jellegű intézkedések. Elejét kívánja azonban venni a javaslat annak, hogy az említett minősítő körülmények akár a szigorúbb főbüntetés kiszabására, akár a büntetőjogi gondatlanságnak téves felfogására minősítő alapot nyújtsanak. Erre irányul a javaslat, amidőn az említett körülmények beszámítását csupán a mellékbüntetések alkalmazása szempontjából engedi meg.



3000-

UKE Közigazgatástudományi Kar Könyvtára



\*00057326\*

M 97

1702

Muzell's  
Büroteljesítő

