

*Köhidi Ákos\**

## Az elháríthatatlanság fogalmának relativizálódása a magyar polgári jogban

Születésnapja alkalmából jelen tanulmánnyal szeretném köszöntenii professzor urat, egyúttal köszönetemet fejezem ki azért is, hogy tanácsaival és iránymutatásaival mindvégig segítette kutatói és oktatói munkámat.

### 1. Előszó

Az elháríthatatlan ok törvényszövegben történő megjelenése és tartalmi változásai összekapcsolódnak az objektív felelősség megjelenésével. Amikor az ipari fejlődés miatt a jogalkotás is kénytelen volt reagálni arra, hogy a gépek működése olyan többletveszélyt rejt magában, amely révén akár pillanatok alatt igen nagy kár keletkezhet („másodperc töredék elve”), akkor adekvát megoldásnak bizonyult a morális alapokról kiburjánzó vétkességi elvvel történő szakítás és a felelősség objektív alapokra helyezése. Az objektív felelősség azonban nem abszolút, mivel egyrészt (akárcsak a felelősség általában) feltételekhez kötődik, másrészt ismeri a kimentést.<sup>1</sup> A kérdés csak az, hogy az objektívnek nevezett felelősség elméleti végpontja hol húzódjon. Ennek kapcsán kíván vizsgálatot az elháríthatatlanság fogalma.

Jelen tanulmányban azt vizsgálom, hogy az objektív felelősségi alakzatoknál a mentesülés körében megjelenő elháríthatatlan ok fogalmát a jogalkalmazó hogy értékelte, vajon valóban objektív és abszolút elháríthatatlanságról van-e szó ezekben az esetekben. Az elemzés végén azt a következtetést vonom le, hogy az elháríthatatlanság fogalma mára sem nem objektív, sem nem abszolút, mindezekre tekintettel akár a felelősség körében történő értékelése is felvethető.

---

\* Egyetemi adjunktus, Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Polgári Jogi és Polgári Eljárásjogi Tanszék.

<sup>1</sup> Megítélésem szerint az „abszolút felelősség” eleve dogmatikai paradoxon. Lásd bővebben: KÖHIDI ÁKOS: *Kártérítési jog. Gyakorlatok a deliktuális felelősség köréből.* Győr, 2010, Universitas-Győr Nonprofit Kft., 23.

## 2. A vis maior mint az elháríthatatlan ok eredője

Az elháríthatatlan ok vizsgálata előtt mindenképpen érdemes felidézni, hogy mit értünk a vis maior fogalmán. Bár a „vis maior” kifejezés a köznyelvben is bevett, annak egységes, normatív fogalmával a magyar jogban nem találkozhatunk, sőt az egyes külföldi jogrendszerek esetében is jelentős terminológiai (*act of God, höhere Gewalt, force majeure*) és tartalmi eltérések állapíthatók meg.<sup>2</sup> Mivel jelen tanulmánynak nem célja a vis maior összehasonlító vagy történeti elemzése, így jogirodalmi fogalmi konszenzusként fogadjuk el a Földi és Hamza definícióját, amely szerint a vis maior senki által el nem hárítható esemény.<sup>3</sup> Ők nemcsak a természeti eseményeket tekintik ilyennek, hanem például a háborút, forradalmat, rablóbanda támadását (de az egyes rabló támadását nem!). Lényeges elemnek tekintik, hogy az események *abszolút jellegek*, mivel *nem az egyes személyekhez viszonyítjuk őket*.<sup>4</sup>

Az objektív felelősség magyar ősforrásának tekinthető vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről rendelkező 1874. évi XVIII. törvénycikk<sup>5</sup> szövegének vizsgálatával is megállapítható, hogy kezdetben az elháríthatatlan esemény meghatározásakor alapvetően a vis maiorból indultak ki, azonban az elháríthatatlan ok kauzális terminusa már ekkor is az okok szélesebb körét ölelte át. A törvénycikk 1. §-a szerint a vállalat akkor mentesülhetett a felelősség alól, ha bebizonyította, hogy „a halált vagy a testi sértést elháríthatatlan (sic!) esemény (vis maior), vagy egy harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtak, illetőleg a sérültek saját hibája okozta”. A mentesülési szabályból jól látszik, hogy a vis maior a törvény az elháríthatatlan (a törvényszövegben: „elháríthatatlan”) eseménnyel azonosítja, így egyszersmind a vis maior történeti, mindenkori jogtudományi és jövőbeli bírói értelmezésére bízva annak meghatározását. Amely azonban nem volt egyhangú, Dezső Gyula kizárólag a kívülről jövő, emberi erővel el nem hárítható eseményeket tartotta vis maiornak, míg például Marton az üzem körében előforduló olyan

---

<sup>2</sup> FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: *A római jog története és intézményei*. Budapest, 1996, Nemzeti Tankönyvkiadó, 419. 10. lábj.

<sup>3</sup> Uo. 429–430. Szükséges megjegyezni, hogy bár a vis maior e helyütt a felelősség alóli mentesülés körében vizsgáljuk, ezzel ellentétes tételzése is megfigyelhető (például a biztosítási jogban a biztosítási esemény meghatározása kapcsán). Lásd még: BÍRÓ GYÖRGY – LENKOVICS BARNABÁS: *Általános tanok*. Budapest, 2002, Novotni Kiadó, 207–208.

<sup>4</sup> Uo. 429.

<sup>5</sup> Utalni szükséges rá, hogy az objektív felelősség már korábban is megjelent a magyar jogalkotásban, például a mezei rendőrségről szóló 1840. évi IX. tc. vagy a vadászatról s madarászatról szóló 1802. évi XXIV. tc. kártérítési rendelkezései körében. Témánk szempontjából azonban mindenképpen az 1874. évi XVIII. tc. érdemel részletes elemzést, ugyanis ebben expressis verbis megjelenik az elháríthatatlanság.

belső hibákat is ide sorolta, melyek a „megelőzést abszolúte kizárják”.<sup>6</sup> Azaz míg Dezső a klasszikus római jogi meghatározásból indult ki, addig Marton – a technikai fejlődés immanens többletveszélyét is értékelve – ebbe a körbe vonta a belső hibákat is. A törvény szövege miatt (nem szerepelt a „külső” kitétel, az elháríthatatlan ok mellett viszont zárójelben szerepelt a vis maior) tehát a mentesülésre vezető okok meghatározása körüli vita még arról szólt, hogy a vis maior fogalmát meddig tágítsa az akkori joggyakorlat. Így például Szladits a vis maior klasszikus külső esetköreinél (pl. a vihar a hegyről sziklát gördít a sínekre) érezhetően tágabban értelmezi a fogalmat (pl. a mozdonyvezető hirtelen kitörő elmebetegsége, a keresztező útról jövő automobil áttöri a sorompót), megjegyezve, hogy lényegileg erőhatalom lehet egy személy el nem hárítható cselekménye (pl. amikor a vasút előtt a síneket valaki felrobbantja).<sup>7</sup> Hasonlóan Marton szerint a vis maior nem szükségképpen természeti erő, „akár külső, akár belső esemény, csak nem üzemi baleset”.<sup>8</sup>

A későbbiek szempontjából mindenesetre lényeges hangsúlyozni, hogy a törvénycikk *nem tekintette vis maiornak harmadik személy elháríthatatlan cselekményét* és a *károsulti önhibát sem*, hiszen ezekre külön mentesülési kitéletet határozott meg, ezt a bírói gyakorlat utóbb a gépjárművek okozta károkra is megfelelően alkalmazta:

„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 sikos út másik felére jutni, ahelyett, hogy a gépkocsi elhaladását megvárja, a *saját gondatlanságával okozott balesetért nem követelhet kártérítést.*”<sup>9</sup>

Szükséges megjegyezni, hogy az 1928-as Mtj. a veszélyes üzemi tevékenység generális szabályának megalkotásával tovább bővíthette volna a mentesülési esetkörök leírására használt kifejezések és fogalmak tárházát, ugyanis az 1741. §-a szerint mentesülésre (csak) az vezetett volna, ha a kárt „erőhatalom” okozta. Az erőhatalmon tulajdonképpen az addigra fogalmilag már – a fentiek szerint – kibővített vis maior értették, azaz a mentesülésre vezető okok széles körét értették rajta, benne foglaltatott így például az állam válságos helyzete is,<sup>10</sup> vagy akár a sztrájk is.

„Erőhatalom az a külső esemény, esetleg károsító cselekmény, amely emberi erővel *kellő gondosság mellett sem hárítható el*, vagy amelynek elhárítására *nem elégséges a gondosság, erőfeszítés és költekezés* ama legnagyobb mértéke sem, amely a közfelfogás

<sup>6</sup> MÁZI ANDRÁS: *A veszélyes üzemi kárfelelősség magyarországi fejlődése a polgári korszakban*. <http://www.jogiforum.hu/publikaciok/49.3.0>, 2015.05.10.

<sup>7</sup> SZLADITS KÁROLY: *A magyar magánjog vázlat*. II. rész. Budapest, 1935, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 298.

<sup>8</sup> MARTON GÉZA: *Kártérítés. Kártérítési kötelek jogellenes magatartásból. Különlenyomat a Dr. Szladits Károly szerkesztésében megjelent Magyar Magánjog III. és IV. kötetből*. Budapest, 1942, 190.

<sup>9</sup> SZLADITS KÁROLY – FÜRST LÁSZLÓ: *A magyar bírói gyakorlat. Magánjog II*. Budapest, 1935, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 711.

<sup>10</sup> VADÁSZ LAJOS: *Magánjogi Törvénykönyvünk és élő tételes jogunk II*. Budapest, 1930, szerzői kiadás, 30.

szerint az *eset körülményeihez helyes arányban áll*. Ilyen vis major a sztrájk is, ha azt a munkaadó az eset körülményeihez képest képtelen leküzdeni.”<sup>11</sup>

Mára az objektív felelősség alóli mentesülés körében az ok elháríthatatlansága mellett megjelenik a „külső” jelleg is,<sup>12</sup> így mára egyértelmű, hogy 1) *belső ok nem vezethet mentesülésre*, továbbá 2) megállapítható, hogy *a joggyakorlat általában fenntartotta a vis maior klasszikus fogalmát*,<sup>13</sup> 3) *az elháríthatatlan külső okok körét viszont nem szűkíti le kizárólag a vis maiorra*. Kétségtelen ugyanis, hogy a Ptk. nevezett szakaszaiban megjelenő elháríthatatlan ok magába foglalja a fent meghatározott vis maior fogalmát, azonban ahogy ezt alább a harmadik pontban kifejtem – a bírói gyakorlatra tekintve –, ennél hol tágabb, hol szűkebb jelentéstartalommal bíró fogalomról van szó. Egyrészt ugyanis az elháríthatatlanság sem a régi, sem pedig a jelenleg hatályos Ptk.-ban (vagy a kapcsolódó törvényekben) nem jelenik meg önmagában, vizsgálni kell ugyanis azt is, hogy a tevékenységi/működési körben merült-e fel az elháríthatatlan ok, ha igen, akkor az egyébként elháríthatatlan eseményért is felelni fog a jogszabály által meghatározott személy. A másik lényeges eltérés pedig magának az elháríthatatlanságnak a fogalmi változásában rejlik, ahogy ezt a következő pontban kifejtem, az elháríthatatlanság fogalma a technikai, társadalmi, gazdasági változásokra is tekintettel van, *nem lehet többé már abszolút jellegűnek tekinteni*. Mindez pedig végső soron abba az irányba fog konkludálni, hogy *az elháríthatatlanság megítélése visszahelyezhető a felróhatóság vizsgálata körébe*.

---

<sup>11</sup> Uo. 95–96.

<sup>12</sup> Marton a kár külső okból való eredetét a felelősség elhatároló ismérveként fogta fel, amely (igaz, a kontraktuális felelősség körében) már a Code Civilben is megjelent, és a porosz vasúti törvény és a német automobil-felelősségi törvényben is érvényre jutott. MARTON: *i. m.* 101., lásd még uo. 190.

<sup>13</sup> „A vis maior fogalmi elemeit a Ptk. nem határozza meg. Jelentése: ellenállhatatlan erő, amely olyan mértékű erőt, eseményt jelent, amelynek egyetlen ember sem tud ellenállni, amelyet senki sem tud elhárítani. Ilyenek *bizonyos természeti csapások*, de ebbe a körbe tartoznak az *olyan emberi megmozdulások is*, amelyek *ellenállhatatlanul, elemi erővel hatnak* (emberi eredetű vis maiornak tekinthető például a háború, a forradalom, illetve a pénznem megszűnése anélkül, hogy új pénznem lépne a megszűnt helyébe). A vis maiornak minősülő események abszolút jellegűek, tehát nem annak van jelentősége, hogy az adott személy tud-e ellenük védekezni, hanem annak: akad-e olyan ember, aki az adott eseményt el tudná hárítani.” Lásd BH 2014. 147. A legtöbb döntésben azonban a vis maior a természeti csapás fogalmára szűkítve jelenik meg, így pl.: BH 2014.214.; BH 2004.275.; EBH 2009.2042.

### 3. Az elháríthatatlanság valóban objektív vizsgálata

A teljesség kedvéért megjegyzendő, hogy az elháríthatatlan okot, amennyiben azt valóban objektívnek és abszolútnak tekintjük, lehet(ne) a felelősségi elméletek csatazajától eltávolodva is vizsgálni. Az elháríthatatlan külső ok már említett fogalmi bővülésére tekintettel ez leginkább a klasszikus vis maior alá tartozó esetkörökre igaz (pl. természeti katasztrófa). Kétségtelen ugyanis, hogy a senki által el nem hárítható esemény a károkozó magatartáshoz képest önálló (de nem feltétlenül független) ok a kauzális láncolatban. Ha ugyanis a vis maiort mint az okfolyamatban megjelenő direkt és pregnáns okot vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy ezzel a legtöbb esetben nincs dolga a felelősségnek.

Ha ugyanis a vis maior egyedüli okként jelenik meg az okozati láncban, és egyáltalán nincs olyan károkozó magatartás (tevés vagy mulasztás), amely elvezethetne a kárhoz, a felelősség fel sem merülhet. (Villámcsapás miatt kigyulladó faház porig ég.) Lényegileg más helyzetet teremt, ha a döntő ok a vis maior, azonban van emberi magatartás is. Ekkor ugyanis három esetkört lehet elkülöníteni.

Az első: *a vis maior az emberi magatartáshoz képest olyan elemi erejű, hogy a magatartás nem nyer értékelést, avagy épp ellenkezőleg, bár van természeti esemény, ezt külön nem értékeljük, mert az szorosan összefonódik a magatartással.* Például később belépő ilyen okként (*novus actus interveniens*) jelenik meg az okozati láncban a vis maior, és tulajdonképpen az eredeti, okfolyamatot megindító ok relevanciáját halványítja el, „bekebelezi” azt. Ez csak akkor képzelhető el, ha a vis maior közbejöttkor a károkozó magatartás még nem okozott kárt. Az ugyanis nem szünteti meg a felelősséget, ha utóbb (akár pár másodperccel később) a kár akár természeti esemény miatt ugyancsak bekövetkezett volna. Így értelemszerűen felelős lesz (és nem kap életmentő kitételest) az, aki a bányában dolgozó és oda munkába induló haragosát jól helybenhagyja, aki emiatt nem jut el bányába, ahol aznap robbanás történik.<sup>14</sup> Ebben a körben érdemes felhívni Eörsinek a külső természeti okok közrehatásával kapcsolatban megfogalmazott gondolatait,<sup>15</sup> szerinte természeti ok szinte mindig közrehat az okozásban, „a polgári jogi kártérítési eszközeivel viszont csak a felróható kötelezettségszegésre lehet hatást gyakorolni”. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy ha a felróható magatartás természeti körülményekkel „*elválaszthatatlanul összefonódva fejt ki hatását, általában csak az előbbi releváns*”, mivel a természettel nem lehet kármegosztást létesíteni.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> EÖRSI GYULA: *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*. Budapest, 1966, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 133.

<sup>15</sup> Uo. 135.

<sup>16</sup> „A mozdony szikrája által okozott kár megtérítése iránti perben a vasútra nézve az a körülmény, hogy az uralkodott rendkívüli szárazság a tűz keletkezését elősegítette, a kártérítési felelősség szempontjából mentesítő körülményt nem képez.” Ugyanígy: „A vasút szikrák tekintetében nem hivatkozhatik szélviharra, ha vonata a szélviharban is közlekedett.” SZLADITS-FÜRST: *i. m.* 704.

(Például tilos helyen dohányzás kivételesen erős szélben.) Azonban a contrario, ha a természeti erők olyan súllyal léptek fel, hogy a felróható magatartás „nem szorzott és nem osztott”, akkor a károkozó egyáltalán nem felel. Tehát Eörsi a felróható magatartás és a természeti ok összekapcsolódására egyfajta *mindent vagy semmit* elv alkalmazását javasolja. (Ennek ellenére Eörsi olyan esetekre is hivatkozik, ahol a természeti közrehatás miatt csak a kár részleges megtérítését rendelte el a bíróság.)<sup>17</sup>

A második: az előző esetkörből érdemes kiemelni azokat, ahol bár szintén természeti ok és emberi magatartás is közrehat a károkozásban, csak hogy lényegi különbséget jelent, hogy *a vis maior önállóan, emberi mulasztás nélkül nem vezethetne el a kárhoz*. Példaként hozható az az eset, amelyben egy hajó illékony, nagy nyomás alatt álló gázt szállított, azonban a vállalkozó nem gondoskodott megfelelően az esetleges szikrák elleni védelemről, a hajó másik részébe becsapó villám okozta szikra pedig robbanást okozott. Bár a villám-lást értelemszerűen nem a vállalkozó okozta, azt elhárítani sem lehetett, viszont magát a kárt igen, ugyanis általában a robbanásveszély ellen védekezni kellett volna. Itt nem tekinthető a kár egyedüli okának a vis maior, ugyanis az azt is magába foglaló absztrakt veszély elleni védekezés hiánya is releváns oknak tekintendő, így az emberi mulasztás nyer elsősorban értékelést, mert bár a vis maior természetéből adódóan elháríthatatlan, a kár mégsem volt az. Jól látható, hogy ebben az esetben az okfolyamaton belül annak vis maior és az emberi magatartás közötti részét emeljük ki és értékeljük a felelősség körében. (Ebben az esetben érezhetően az absztrakt veszély előreláthatósága és az ehhez mért elvárható magatartás is lényeges értékelési szempont lenne. Továbbá érezhetően nem objektív kauzális determinációt vizsgálunk, hiszen a mulasztás útján a „mi lett volna ha...” hipotetikus oksági lánc értékelését végezzük el a felelősség megalapításához.<sup>18</sup>) Vagyis azt mondjuk, hogy a kár releváns oka nem a vis maior, hanem az emberi mulasztás.

A harmadik esetkör is nagyban hasonlatos az előzőhöz: a jogcím alapján birtokló személy nem adja vissza a dolgot a főbirtokosnak, holott az kötelessége lenne. Ilyennel találkozhatunk pl. a bérleti szerződés esetén Ptk. 6:341. §-ban: „Ha a bérelő a dolgot jogosulatlanul tartja vissza [...] *minden olyan kárért felel, amely e nélkül nem következett volna be.*” [Hasonló szabály található több helyütt a Ptk.-ban: 6:361. § (3) bek.; 6:413. § (3) bek.] Ugyanez figyelhető meg akkor, ha a megbízás nélküli ügyvivő eljárása nem volt helyénvaló [6:585. § (3) bek.]. A különbség itt az előzőekhez képest az, hogy egyrészt maga a jogalkotó emel ki egy megelőző releváns okot („e nélkül nem következett volna be” a kár), másrészt tulajdonképpen kimentést nem ismerő felelősséget tételez.

---

<sup>17</sup> EÖRSI: *i. m.* (1966), 135.

<sup>18</sup> ROEBUCK, KEVIN: *Business continuity and disaster recovery: High-impact Technology – What You Need to Know: Definitions, Adoptions, Impact, Benefits, Maturity, Vendors.* 2012, Emereo Publishing. e-book, 99.

## 4. Az elháríthatatlanság relativizálása

Ahogy már említettem, a bírói gyakorlat szerint az elháríthatatlanság körébe nemcsak a vis maior tartozik, tágabb kör annál (tkp. minden olyan esemény, amire a károkozónak nincs ráhatása, de másnak lehet). Ilyen az állat közrehatása, harmadik személy vagy a károsult közrehatása.<sup>19</sup> Ha az elháríthatatlanság valóban objektív volna, akkor azt lehetne tisztán természettudományi (pl. fizikai) értelemben értelmezni és a felelősségi okozati feltétele körében vizsgálni. Mindehhez nem lenne szükséges az, hogy az elháríthatatlanság külön törvényi okként szerepeljen, hiszen az okozati összefüggés az összes felelősségi alakzat esetén vizsgálandó. Másik oldalról nézve azt is mondhatjuk, hogy a többen benne van a kevesebb, enyhébb felelősségi szint (felróhatósági alap) esetén is hivatkozható az elháríthatatlanság. Az okság körén kívül az elháríthatatlanság a felróhatósággal kapcsolatban is vizsgálható volna: valamely objektív elháríthatatlan körülmény elhárítása az adott helyzetben ugyanis nem várható el senkitől. A problémák éppen itt kezdődnek, vagyis annál a pontnál, ahol az elháríthatatlan esemény fogalma túlnő a vis maioron. Amíg a vis maior esetén elfogadtuk, hogy annak elhárítása senkitől sem várható el, azaz a fogalmi határmegvonásnál arra kell válaszolnunk, akad-e bárki, aki el tudná hárítani, addig az elháríthatatlan oknál már nem erről lesz szó, sokkal inkább arról, hogy az adott helyzetben általában elvárhatók-e olyan intézkedések, amelyekkel az esemény elhárítható lesz.<sup>20</sup> [Ez tulajdonképpen megfelel a 2. pont b) alpontjában ismertetett esetekörnek.] Mit jelent mindez? Véleményem szerint azt, hogy az elháríthatatlanság a felróhatóság körében is értelmezhető, annak értelmezéséhez és alkalmazásához nincs szükség a törvényi kiemelésre.

A jelenséget jól kifejezi az a Grosschmid által megfogalmazott gondolat, amely szerint az objektív felelősség az a terület, ahol a „vétkesség lehelete” alapján teszünk felelőssé embereket.<sup>21</sup> Reiner a következőképpen foglalja össze Grosschmid vonatkozó gondolatait:

„ha a törvény ilyen esetekben a vétkesség bizonyítását nem kívánja [...] azért a felelősség jogalapja mégis csak a vétkesség; a vasutvállalat azért felelős, mert vigyáznia kellett volna – épen úgy mint az állam is azért felel a sikkasztó bírójért, s a kutyáért is

---

<sup>19</sup> Vö.: OSZTOVITS ANDRÁS szerk.: *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja*. IV. kötet. Budapest, 2014, Opten Informatikai Kft., 125.; EÖRSI: *i. m.* 288.

<sup>20</sup> „Az alperesnek minimálisan gondoskodni kellett volna a veszélyhelyzetre való figyelmeztetésről, a figyelmet felhívó feliratok, illetőleg táblák kihelyezéséről. Ezt nem vitásan az alperes elmulasztotta, nem gondoskodott a figyelemfelhívást tartalmazó táblák, feliratok, jelzések karbantartásáról.” BH 2003.321.

<sup>21</sup> MARTON: *i. m.* 97.

azért felel annak gazdája, mert vigyáznia kellett volna, hogy a kár be ne következzen”.<sup>22</sup>

Reiner ezzel szemben – helyesen – arra a megállapításra jut, hogy a vétkeséget mindenhol felkutatni lehetetlen, hiszen vannak olyan vétlen balesetek, amelyek a leglelkiismeretesebb ellenőrzés dacára is bekövetkeznek, de a vállalkozó ennek ellenére (ezt a kockázatot felvállalva) folytatja a tevékenységét.<sup>23</sup> Reiner gondolatait továbbfűzve, de témánkra tekintve szükséges megjegyezni, hogy azokban az esetekben, ahol a vétkesség kikutathatatlan, a kártelepítést az alapján végezzük el, hogy ki látta előre a kárveszélyt és ki vállalta ennek ellenére a kockázatot,<sup>24</sup> továbbá kinek az érdeke a működés és védekezés,<sup>25</sup> vagyis összegezve: nem arra tekintettel, hogy elhárítható volt, hanem arra, hogy az ok tevékenységi/működési körön belüli-e vagy sem.

A probléma Eörsinél is megjelenik, aki szerint: Az elháríthatatlanságnál „a vétkesség-vétlenség kérdése tehát közömbös, de ha a vétkesség megállapítható, akkor már nem lehet a károsodást elháríthatatlan okra visszavezetni”.<sup>26</sup> Megfigyelhető, hogy Eörsi a mondat elejét a mondat második részével tulajdonképpen részben megcáfolja. Vélhetően ő is érzi az elháríthatatlanság fogalmi parttalanságában rejlő veszélyeket, mivel annak megállapítása után, hogy az „elháríthatatlanság objektív”, rögtön el is határol két fő esetet: a „tűlerő” és a „váratlanság” okozta elháríthatatlanságot.<sup>27</sup> Míg az első esetet (amelyet egyébként nem magyaráz meg) előreláthatóságtól függetlennek gondolja, addig a másodikonál „az előreláthatóság megszünteti az elháríthatatlanságot”. Véleményem szerint az előreláthatóság megjelenése tovább erősíti azt a kételetyt, hogy az előreláthatóság nem teljesen objektív, az nem szakítható el az adott helyzetben általában elvárható magatartástól. Véleményem szerint Eörsi is érezhette ezt a belső logikai ellentmondást, hiszen arra jut: „Végül az elháríthatatlanságot némileg relativává teszi az is, hogy bizonyos esetekben előkérése a jogellenesség, vétkesség.”<sup>28</sup>

Az elháríthatatlanság irodalmát vizsgálva megállapítható, hogy az elháríthatatlanság leveti tisztán természettudományi, kauzális jellegét, és különféle relatív szűrőkön keresztül engedve jut el jelenlegi *mentesülési okként* rögzített mivoltához. Másképpen: a jogalkotó a felelősség objektív eleméből az oksági összefüggésből kiemelte az elháríthatatlanságot, és adekvát módon az objektív felelősség egyik mentesülési kritériumává tette. Az objektív felelősség fejlődése

---

<sup>22</sup> REINER JÁNOS: A szerződésen kívüli kártérítési kötelek. In FODOR ÁRMIN szerk.: *Magyar Magánjog*. III. kötet. *Kötelmi jog*. Budapest, 1898, Singer és Wolfner kiadása, 854–855.

<sup>23</sup> REINER: *i. m.* 855.

<sup>24</sup> Vö.: SZLADITS: *i. m.* 296.

<sup>25</sup> Marton az érdekelvet a következő módon kapcsolta össze az ok külsőségének mentesítő jellegével: „A külső ok jelzi azt, hogy hiányzik a tényállásból az az elem, mely az emberi cselekmények óriási többségét mozgatja, tehát normálisnak tekintendő: a saját érdek, mely a prevencióelv követelte maximális felelősség teljes kimerítését indokolja...” MARTON: *i. m.* 101.

<sup>26</sup> EÖRSI: *i. m.* (1966), 286.

<sup>27</sup> Uo.

<sup>28</sup> Uo.



és a veszélyes üzemi tevékenység *funkcionális* értelmezése (és gyakorlati kiterjesztése) azonban előtérbe hozta azt az igényt, hogy az elháríthatatlanságon belül nem objektív szempontok is értékelést nyerjenek: előreláthatóság, elvárhatóság. Ahogy az alábbiakban láthatjuk, az elháríthatatlanság több esetben már azt jelenti, hogy nem volt elvárható a kár elhárítása. (Ezzel pedig a felróhatóság az elháríthatóságon belül is értékelést nyer.)

Véleményem szerint ezt támasztja alá Fuglinszky okfejtése is: „Amikor a bíróság az ok elháríthatatlanságáról vagy elháríthatatlanságáról állást foglal, nemcsak a kár bekövetkezésének időpontját vizsgálja, hanem a kár bekövetkezésének teljes folyamatát, a helyzet kialakulását és a károkozó azt megelőző magatartását is.”<sup>29</sup> A felróhatósági elem visszaszivárgása kiválóan megfigyelhető a gépjárművek (mint veszélyes üzemek) által okozott károkért való felelősség azon eseteiben is, amelyekben a gépjármű elüti az elé féktávolságon belül kilépő gyalogost, azaz a károsulti közrehatás elháríthatatlanságának megítélése kapcsán. Ahogy azt fentebb, a vasút felelősségénél láthattuk, a károsulti „önhiba” külön mentesülési ok volt, ráadásul attól függetlenül, hogy elháríthatatlan vagy elhárítható volt-e. Ezt azonban az Mtj. felülírta, megtartotta a mentesülést azon esetekre, ahol a károsult okozásban való részvétele teljesen vagy túlnyomóan a sértett terhére esik, és lehetővé tette a kármegosztás alkalmazását minden más esetben, azaz kialakította a mai napig alkalmazott rendszert.<sup>30</sup>

A jelenlegi bírói gyakorlat – az adott körülményeket is figyelembe véve – az előre látható veszélyt (pl. buszmegállóban álló busz mögüli kilépés esélye, gyermekcsoport az út mellett)<sup>31</sup> és az ehhez képest elvárható magatartást (fokozott óvatosság, lassítás) is bevonja az elháríthatatlanság fogalmi körébe.

A károsult felróható és a baleset bekövetkezéskor közreható magatartása (súlyos alkoholos befolyásoltság állapotában, átkelésre ki nem jelölt helyen, az úttest menetirány szerinti bal oldaláról gyalogosan haladt át a jobb oldalra) „akkor minősül a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan oknak, ha a *legnagyobb gondosság*, a közlekedési szabályok fokozott megtartása mellett is elkerülhetetlen volt a baleset; – vagyis a gépjármű vezetője részéről a baleset elhárítása objektíve lehetetlenné vált. Amint az első fokú bíróság az igazságügyi gépjármű szakértő aggálytalan véleménye alapján helyesen megállapította, az alperes motorkerékpárosnak már 30 méterről *látnia kellett volna*, hogy a felperes megkezdte az úttesten a szabálytalan áthaladást. *Ha ekkor fékez* és a motorkerékpár sebességét csökkenti, a baleset – a szakértő véleménye szerint is – elhárítható lett volna.”<sup>32</sup>

Véleményem szerint ezen esetekben érződik a leginkább, hogy már nem az ok elháríthatatlanságáról dönt a bíróság, hanem arról, hogy *az ok elháríthatatlansága* (féktávon belül kilépő gyalogossal való ütközés elkerülhetetlen volta) *felróható-e* (körülményeknek megfelelő cselekvés hiánya) a károkozóknak. *Vagyis az okfolyamatban már nem a végső ok objektív elháríthatatlanságát*

---

<sup>29</sup> OSZTOVITS: *i. m.* 120.; továbbá: FUGLINSZKY ÁDÁM: *Kártérítési jog*. Budapest, 2015, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 372.

<sup>30</sup> MARTON: *i. m.* 191.

<sup>31</sup> Lásd még: FUGLINSZKY: *i. m.* 372–376.

<sup>32</sup> BH 1977.146.

*vizsgáljuk, hanem annak előreláthatóságát és az ehhez képest az adott helyzetben általában (az elhárítás érdekében) elvárható magatartást.*

Itt jegyzem meg, hogy amint a jogellenesség határai is eltérhetnek jogáganként (és pl. a közjogilag jogszerű magatartás nem teszi jogszerűvé a károkozást, illetve fordítva), úgy az elháríthatatlanságot sem determinálja a közjogi szabályok betartása avagy megszegése. Önmagában az, hogy valaki a közjogi szabályokat maradéktalanul betartja, nem feltétlenül jelenti azt, hogy a kár oka elháríthatatlan volt. A Legfelsőbb Bíróság által vizsgált egyik ügyben például: az építkezés villamos energiával való ellátását úgy oldották meg, hogy egy kábelfelvágást létesítettek bakoszloppal és oszloptranzformátorral, a létesítményt az alperes áramszolgáltató városi kirendeltsége üzemeltette. Az alperes utóbb a transzformátort kikapcsolta, a város egyes részeinek áramellátása érdekében azonban a bakoszlop feszültség alatt maradt. Később az akkor tízéves I. r. felperes felmászott a bakoszlopra, annak betonlyukait felhasználva, és a hét méter magasságban lévő vezetékhez hozzáérve áramütést szenvedett, amelynek következményeként felső végtagjait amputálni kellett. A Legfelsőbb Bíróság 748/2002. szám alatt közétett döntésében a következőképpen foglalt állást:

*„Az áramtalanítás, a bekerítés és a zárt szekrény alkalmazása is megvalósítható volt; ezek a megoldások vagy objektíve zárják ki a kár bekövetkezésének lehetőségét, vagy kizárják az alperes kártérítő felelősségét akkor is, ha a baleset e megoldás alkalmazása mellett mégis bekövetkezik [...] az alperes nem mentesül a kártérítő felelőssége alól, csupán annak bizonyításával, hogy a szabványoknak és műszaki előírásoknak megfelelő bakoszlopot alkalmazott. Amennyiben az alperes a megmászhatatlan bakoszlop létesítését nem tartotta gazdaságosnak és indokoltnak, a feszültségmentesítés mellett dönthetett volna...”*

A Legfelsőbb Bíróság ezen ügyben tett megállapításai szerint: a szabványokon és előírásokon felül „a tényleges veszélyhez igazodó óvatosság” által indokolt intézkedéseket a károkozó mellőzte.

Mindezek fényében felvethető a kérdés, hogy indokolt-e az „elháríthatatlan” terminus normatív használata. Ennek megválaszolásához érdemes megnéznünk, hogy miért lehetett szükség annak bevezetésére. Amikor a vasútra vonatkozó objektív felelősség szabályait a 19. században megalkották, a kártérítési felelősség egyrészt tisztán vétkességi alapon (szándékosság, gondatlanság) állt, nem volt szó adott helyzetben általában elvárhatóságról, másrészt a vétkességet a károsultnak kellett bizonyítania.<sup>33</sup> Az elháríthatatlanság kimentési okká tételével egyrészt a felelősség a vétkességi alaphoz képest deklaráltan szigorúbb lett, másrészt a bizonyítási teher megfordítása nagyban megkönnyítette a károsultak perbeli helyzetét, nem mellesleg pedig az új veszélyforrással szembeni prevenciót is elősegítette. Az elháríthatatlanság normatív rögzítése

---

<sup>33</sup> A Curia vélhetően azt érezhette, hogy a vétkesség vélelme is megfelelő megoldás lehetne az objektív felelősség helyett, ugyanis a vasút felelősségére az 1874. évi XVIII. törvény megszületése után – kétségtelenül contra legem – több előtte fekvő ügyben is a vétkességi elv alapján határozott, azt azonban vélelmezte, megfordítva így a bizonyítási terhet (tkp. a maihoz hasonló exculpációs szabályt alkalmazva). Lásd REINER: *i. m.* 860.

és fenntartása egy olyan korszakban, amikor a felelősségi szabályokat az Optk., a törvénytervezetek, majd az Mtj. szabályai alakították, mindenképpen szükségesnek tekinthető.

Utóbb a vétkesség fokozatosan feloldódott a felróhatóság fogalmában, ezzel kapcsolatban csak a felróhatósági dogmatikai megjelenésére és az Eörsi és Peschka között kibontakozó elméleti vitára utalnék, amelyben a két egymásnak feszülő álláspont a vétkesség fogalmának morális talapzaton való megtartása (Peschka)<sup>34</sup> és az attól történő elszakadás (Eörsi)<sup>35</sup> voltak. Az egyén vétkességére koncentráló, individuális (morális alapú) felelősségfelfogás kétségtelesen nem lett volna alkalmas arra, hogy magába olvassza az adott helyzetben általában elvárható speciális védekezési és intézkedési kötelezettséget,<sup>36</sup> amelyet a bíróság utólag olvas a tevékenység folytatójának fejére. A felróhatóság Eörsi szerinti, meglehetősen funkcionális fogalma viszont erre tökéletesen alkalmas volt, meghatározása szerint ugyanis: „A felróhatóság tehát kiterjed az egész skálára a valóságos vétkességtől a denaturált vétkességen keresztül a fokozott veszélyforrások elleni specifikus védekezés kudarcáig; a vis maior háttérán szűnik meg, ahol a felelősség is megszűnik és legfeljebb felelősségen kívüli kártelepítő szabályról lehet szó.”<sup>37</sup> Tekintettel arra, hogy a veszélyes üzemi esetekben azt vizsgálja a bíróság, hogy „a fokozott veszélyforrások ellen” milyen „specifikus védekezés” várható el ahhoz, hogy a kár elhárítható legyen, így ez a vizsgálat – a felróhatóság eredeti fogalmára tekintve – még a felróhatóság körében is tökéletesen végigvihető. Ez az 1959-es régi Ptk. alatt azért nem következhetett be, mert a felróhatóságnak nem volt normatív fogalma, az Eörsi által alkotott fogalom fokozatosan és nem hézagmentesen szivárgott be a bírói gyakorlatba, nem kis gyakorlati zűrzavart okozva.<sup>38</sup> Egyrészt megfigyelhető volt a vétkesség és felróhatóság „ördögi kevercse”, parallel vagy szinonim használata,<sup>39</sup> amely például jól tetten érhető a következő döntésben.

<sup>34</sup> PESCHKA VILMOS: A polgári jogi felelősség határai. *Jogtudományi Közlöny*, 1982. 6. sz. 425–433. Innen is kiemelve a 432. oldalon tett megállapításokat: „polgári jogi felelősségnek csak az ún. »szubjektív« felelősséget tartjuk, minek folytán az ún. »objektív« felelősség a polgári jogi felelősség határain kívül reked”.

<sup>35</sup> EÖRSI GYULA: Elméletek és álmélgodások a *Jogtudományi Közlöny* tulajdonjogi és felelősségi jogi száma kapcsán. *Jogtudományi Közlöny*, 1982. 11. sz. 833–842.

<sup>36</sup> Reiner az osztrák jogra és A. Randa egyik értekezésére hivatkozva megjegyzi: „a későbbi speciális törvény megalkotása előtt [...] a vállalkozó csak akkor volt [...] felelős, ha saját vétkessége okozta azon kárt; alkalmazottjaiért pedig csak akkor felelős, ha ezekre nézve culpa in eligendo terheli, a minek kimutatása nagy vállalatoknál majdnem kivétel nélkül lehetetlen.” REINER: *i. m.* 770.

<sup>37</sup> EÖRSI GYULA: *Összehasonlító polgári jog*. Budapest, 1975, Akadémia Kiadó, 331.

<sup>38</sup> Vö.: SÓLYOM LÁSZLÓ: *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Budapest, 1977, Akadémia Kiadó, 106. „A vétkességi mérce tárgyalásakor természetesen feltételezzük, hogy a vétkesség objektív gondossági követelmények nem teljesítését jelenti. Az tehát, hogy a károkozó saját képességeihez mérten mennyire törekedett a kár elkerülésére, szabályszerűen közömbös maradt.” Továbbá 107.: „...a klasszikus konstrukció kialakításának idején a »vétkesség« nem egészen azonos azzal, amit ma e fogalmon értünk”.

<sup>39</sup> Lásd pl.: BH 357/2002.; EBH 408/2001.; Kúria Pfv.21582/2012/3.; BH 148/1996.; Fővárosi Törvényszék P.24287/2009/12, továbbá: „Bár a társadalom elsősorban a *felróható* magatartásokkal szemben védekezik, a megelőzés – mint alapvető jogpolitikai cél – nem szorítkozik a *vétkes* károkozás területére...” PK 38. sz.

„A mentesüléshez nem azt kell tehát az üzemben tartónak bizonyítania, hogy a kár bekövetkezte neki nem róható fel és abban teljesen vétkes, hanem ennél többet, azt, hogy a baleset objektíve elháríthatatlan volt. Nem elég tehát az, hogy a szabálysértési vagy büntetőeljárásban hozott jogerős határozat szerint a jármű vezetője nem vétett a közlekedési szabályok ellen, de az sem elegendő, ha megállapították a károsult vagy más személy felelősségét. Veszélyes üzem fenntartója az üzem működése közben és annak veszélyes jellegével összefüggésben keletkezett kárért akkor is felel, ha őt vagy megbízottját a károsító esemény bekövetkezése körül nem terheli vétkesség.”<sup>40</sup>

Másrészt a régi Ptk. 339. §-ának exculpációs szabálya miatt mindkét fogalom új jelentést kapott: az adott helyzetben általában elvárhatóságot. Ez az eredeti vétkességfogalmat objektivizálta, az eredeti *felróhatóság* fogalmat pedig funkcionálisan leszűkítette, ugyanis az már nem a teljes felelősségi skálát fogta át (mint Eörsi meghatározása szerint), hanem a felelősség *főszabályaként* funkcionált, amelynél – az elvárható magatartással való összekapcsolás miatt – mind enyhébb, mind szigorúbb felelősségi szint meghatározható volt. Tulajdonképpen ezt a funkcionális fogalmat építette be az új Ptk. megszüntetve ezzel a vétkesség-felróhatóság fogalmi polémiáját. (Érdekes módon mindezt oly módon tette, hogy bár az 1:4. § címe tartalmazza a felróhatóság szót, annak expressis verbis definícióját a törvény kikerülte.) Önmagában azonban még ezt a funkcionális felróhatóság fogalmat is kellőképp rugalmasnak tartom ahhoz, hogy annak keretein belül értelmezzük az elháríthatatlanság – előreláthatóságtól sem független és mára korántsem abszolút – fogalmát.

Az elháríthatatlanság normatív rögzítését<sup>41</sup> a fentebb kifejtett történeti okok mellett indokolhatná még az is, hogy bár a felróhatóság kellően rugalmas jogi kategória a bíró számára, a jogalkotó a tevékenység veszélyes jellegének értékelését az adott helyzeten belül maga akarta elvégezni, vagyis ki akarta emelni, hogy szigorúbb értékelést vár el a bírótól, pl. hogy csak akkor mentesítse a károkozót, ha „a baleset a legnagyobb gondosság, a közlekedési szabályok maradéktalan megtartása mellett is elkerülhetetlen volt”.<sup>42</sup> Ez az érv azonban esetleges. Az objektív felelősséget kezdetben valóban szűk körben alkalmazták, visszamenőleg is jól rekonstruálható, hogy azt a gépi erő okozta

<sup>40</sup> Pécsi Ítéletábrla Pf.20272/2009/3. A hivatkozott ítéletben például egyrészt a közjogi (szabálysértési és büntetőjogi felelősséget) a polgári jogi vétkességre vonatkoztatja a bíróság, másrészt a vétkességet összemosza a felróhatósággal, holott a felróhatóság megállapításánál a bíróság eleve nincs kötve a büntetőjogi vagy szabálysértési minősítéshez (a felelősség megállapításához vagy annak hiányához sem), mindössze – a Pp. 4. § (2) bekezdésébe foglalt eljárásjogi korlát miatt – azt nem állapíthatja meg, hogy az elítélt nem követte el a terhére rótt bűncselekményt.

<sup>41</sup> Lásd pl. régi Ptk. 345. § (1) bek., új Ptk. 6:535. § (1) bek., továbbá pl. a nemzeti köznevelésről szóló 2011. évi CXCV. törvény 59. § (3) bek.; a nemzeti felsőoktatásról szóló 2011. évi XXIV. törvény 56. § (4) bek.; a vad védelméről, a vadgazdálkodásról, valamint a vadászatról szóló 1996. évi LV. törvény 75/A. § alapján az új Ptk. 6:563. § (2) bek.

<sup>42</sup> „[...] a károsult felróható és a baleset bekövetkeztében közreható magatartása akkor minősül a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső elháríthatatlan oknak, ha a baleset a *legnagyobb gondosság*, a közlekedési szabályok maradéktalan megtartása mellett is elkerülhetetlen volt, tehát a baleset elhárítása a gépjármű vezetője számára *objektíve lehetetlenné* vált.” BH 1977.146.

többletkockázatra és kárgyakoriságra tekintettel a „joghasonlóság” elve alapján terjesztették ki a törvényben nem rögzített több olyan tevékenységre (így például az automobilok<sup>43</sup> okozta károkra), amely „olyan üzemmódot alkalmaz, amely a természeténél fogva másokra különös veszéllyel jár”.<sup>44</sup> Korunkban azonban már a gépi meghajtás elterjedése olyan mérvű, hogy e felelősségi alakzat atipikusból tipikussá vált (sőt némileg paradox módon mára az elmaradott technológia használata lehet atipikus és így fokozott veszéllyel bíró), emellett a gépi meghajtás mellett szinte megszámlálhatatlan esetkörüre kiterjesztette a bíróság. Amikor a bíróság először találkozik egy újfajta veszélyes tevékenységgel, neki kell mérlegelnie, hogy elfogadja-e azt mint különös veszéllyel járó tevékenységet vagy sem. Ha a bíróság nem minősíti az adott tevékenységet különösen veszélyesnek, felróhatósági alapon bírálhatja el a felelősséget, ha igen, akkor a szigorúbb szabályok alapján. Ha ezt az értékelést és a döntést a bíróságokra meri bízni a jogalkotó, akkor megítélésem szerint a felróhatósági szint adott veszélynem esetén történő beállítása is maradhatna bírói döntés, főként úgy, hogy a bíróság jelenleg is értékeli e körben a gondosságot,<sup>45</sup> kötelező körütekintést,<sup>46</sup> elvárhatóságot,<sup>47</sup> előreláthatóságot.<sup>48</sup> Argumentum a contrario jelleggel ezt támasztja alá, hogy a bíróság olyan esetekben is képes az „elháríthatatlanság” szintjéig emelni a felelősséget, ha a tevékenységet nem minősíti veszélyesnek. A Legfelsőbb Bíróság egy esetben például megállapította, hogy az autópálya üzemeltetése nem veszélyes üzemi tevékenység.<sup>49</sup> Az autópálya megfelelt a szabványoknak és műszaki előírásoknak, mégis megállapította a felelősséget a bíróság akkor, amikor az illető az autópályán közlekedett az általa vezetett tehergépkocsival, amikor észlelte, hogy az autópálya szemközti oldalán kigyulladt egy tehergépkocsi. Leállította a gépkocsiját, és a tűzoltó készüléket magához véve szaladt, hogy segítkezzen a gépkocsi oltásában, de amikor az úttesten áthaladt, és a pályatestet belülről határoló dróthálón is átjutott, a két pályatest közötti légréven lezuhant az autópálya alatt húzódó, több méterrel mélyebben levő útra, és olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy meghalt. A Legfelsőbb Bíróság megállapította,

<sup>43</sup> „Aki közutakon olyan járművel közlekedik, amelynél a vontatás céljaira géperő (pl. gőz-, villany-, gázerő) alkalmaztatik, az ezzel egybekötött veszélyes következményeket viselni tartozik. Köztudomású, hogy a gépkocsi (automobil) használata az azzal járó nagy sebesség, zaj és riasztó hatás folytán a közutakon a rendes fuvarozási eszközökkel közlekedő közönségre és a gyalogjárókra állandó és különös veszéllyel jár...” Az 1908-as bírósági döntést citálja SZLADITS-FÜRST: *i. m.* 707–708.

<sup>44</sup> Mádl FERENC: *A deliktuális felelősség a társadalom és a jog fejlődésének történetében.* Budapest, 1964, Akadémia Kiadó, 389–390.

<sup>45</sup> BH 146/1977. „ha a baleset a legnagyobb gondosság ... mellett is elkerülhetetlen volt”.

<sup>46</sup> BDT 2599/2011. „az autó vezetője a kötelező körütekintést elmulasztotta”.

<sup>47</sup> „Az I. r. felperes közlekedési magatartásának a vizsgálatánál annak volt jelentősége, hogy a legnagyobb gondosság és a közlekedési szabályok maradéktalan betartása mellett elkerülhető volt-e a baleset. Ezt azonban úgy kell megítélni, hogy a gépjármű vezetésével összefüggő magatartásokat kell figyelembe venni és az elvárhatóság körébe nem vonhatók be olyan tevékenységek – így a vészfékezés –, amelyek esetleg éppen más veszélyhelyzetek forrásául szolgálhatnak.” Kúria Pfv.20289/2014/4.

<sup>48</sup> BDT 2972/2013. „számolnia kellett”.

<sup>49</sup> BH 2006.10.

hogy a kártérítési felelősség szempontjából az útnak olyannak kell lennie, hogy a működésével szükségszerűen együtt járó baleseti helyzetekben is védelmet nyújtson. Ha ennek az eléréséhez a szabványok, műszaki előírások betartása nem elegendő, azon felül többlet szükséges (jelen esetben pl. átjárhatatlanul magas kerítést, vízszintes védőhálót létesítsen), akkor a kezelőtől ennek a többletnek a megtétele elvárható, a hiányáért pedig felel.

Az elháríthatatlanság fogalmát tovább relativizálja, hogy az objektív felelősség első megjelenése óta oldani kellett az elháríthatatlanság tisztán technokrata megközelítésén, mivel ez a tevékenység folytatóira mint piaci szereplőkre elviselhetetlen és irreális terhet jelentett volna, emiatt az elháríthatóságot egy újabb (mégpedig gazdasági) elvárhatósági szűrőn is át kellett és mind a mai napig át kell engedni, ami jellegénél fogva relativizálja az elháríthatatlanság fogalmát. A technikai fejlettségi szint mellett figyelembe kell venni általános jelleggel a gazdaság teherbíró képességét is.<sup>50</sup>

„az elháríthatatlanság akkor állapítható meg, ha – a technika adott fejlettségi szintjére és a gazdaság teherbíró képességére is figyelemmel – objektíve nem áll fenn a védekezés lehetősége. Ezt a körülményt azonban mindig a konkrét ügyben, az adott társadalmi viszonyok közepette kell értékelni, szem előtt tartva, hogy az egyensúly megteremtése mellett is az a végső cél, hogy a kár elkerülhető legyen. A jogerős ítéleti döntés és az alperes hivatkozása az említett körülmények mellett az alperes gazdasági társaság saját teherbíró képességére is utal. A kártérítési igény elbírálása szempontjából azonban nem ennek van döntő jelentősége, hanem annak, hogy létezik olyan megoldás, amellyel a kár elkerülhető lett volna.”

„Az alperes akkor mentesülhetne elháríthatatlanság okán a helytállási kötelezettségtől, ha a technika adott fejlettségi szintjére és a gazdasági teherbíró képességére is figyelemmel objektíve megtett mindent a veszély elhárítására, illetve objektíve nem áll fenn a védekezés lehetősége.”<sup>51</sup>

Ha ilyen szűrőt a jog nem alkalmazna, akkor az elháríthatatlanság visszaszorulna a vis maior egy nagyon szűk területére, hiszen nem lenne olyan körülmény, ami el nem hárítható, legfeljebb irreálisan sokba kerülne (ez a költség pedig meghaladná a tevékenység folytatásának hasznát). Gyakran hivatkozott példa,<sup>52</sup> hogy a vasút okozta károk elháríthatók lennének, ha a vonatok végig alagútban futnának, avagy a sínpályákat végig fallal vennék körül, ez azonban abszurd elvárás. Ennek ellenére az elképzelés a vasút megjelenésekor valóban felmerült, a bajor királyi orvostudományi kollégium például úgy vélekedett, hogy „a gyors mozgás súlyos betegségeket szabadít majd az emberiségre. A bajor királyi orvostudományi kollégium véleménye szerint: aki vasútra ül, agyrázkódást kap, – aki kívülről nézi az elrobogó vonatot, elszédül. Ez okból – ajánlotta a vélemény –, ha már az állam belébocsátkozik a veszedelmes kísérletbe, legalább a pálya mentén emeltessen olyan magas deszkakerítést, mint a vasúti kocsi.”<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> OSZTOVITS: *i. m.* 120.

<sup>51</sup> BDT 2002.678.

<sup>52</sup> RAFFAY FERENC: *A magyar magánjog kézikönyve*. Második kötet. Győr, 1909, Pannónia, 473. 1. sz. láb.; továbbá: EÖRSI: *i. m.* (1966), 287.

<sup>53</sup> RÁTH-VÉGH ISTVÁN: *Az emberi butaság kulturtörténete*. 1943, Cserépfalvi, 173.

Kiemelendő továbbá, hogy az objektív felelősség nem önmagában véve alkalmazza az elháríthatatlanságot, hanem egy másik értékelést és értelmezést igénylő szemponttal összekapcsolva. Az elháríthatatlan oknak ugyanis tevékenységi/működési körön kívül kell esnie. A tevékenységi kör esetről esetre történő meghatározása legalább olyan nehéz feladat, mint az elháríthatatlanság megítélése. Ahogy már említettem, a veszélyes üzem fogalmát a bírói gyakorlat funkcionálisan alkalmazza. Ez a tevékenységi kör vonatkozásában egyfajta „átsugárzást” jelent, azaz áttevéődik-e a tevékenység veszélyes jellege a kárt kiváltó végső okra. Ha a gépjármű üzemeltetése során szívrohamot kap a vezető, az bár elháríthatatlan, de tevékenységi körön belüli ok lesz, mivel önmagában nem jelent akkora veszélyt, mint gépjárművezetés közben. A felpattanó kavics azért okoz kárt, mert kapcsolatba kerül a gépi meghajtású kerékkel, önmagában az úton pihenve veszélyessége elhanyagolható. A fékhiba hiába elháríthatatlan, de a tevékenységi körébe esik.<sup>54</sup> Ez az elháríthatatlanság objektivitását tovább oldja, ugyanis abból a bíróság újabb szeletet vághat ki. A tevékenységi/működési körben pedig végső soron nem is felelősségi alapon telepítjük a kárt, hiszen ha ebbe a körbe vonja a bíróság az okot, *mentesülésre egyáltalán nincs lehetőség*.

## 5. Összegzés, záró gondolatok

Az elháríthatatlanság abszolút és objektív fogalmával szemben támasztott kétségek mentén az alábbi, francia megoldáshoz hasonló,<sup>55</sup> de lege ferenda javaslatban összegezhetők a megállapításaim: *Azokért a károkért, amelyek a fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe eső okból következtek be, a tevékenység folytatója felelősségtől függetlenül felel.* E szabály tulajdonképpen a következő megállapításokat (is) tömöríti:

- A felelősség funkcionális fogalma (az adott helyzetben általában elvárhatóság) kellően rugalmas ahhoz, hogy annak segítségével megítéljük a veszélyes tevékenységet. (Az eredeti és elméleti fogalomban pedig eleve benne foglaltatik az ezek elleni védekezési kötelezettség is.)

---

<sup>54</sup> Általában elmondható, hogy gépjárművek okozta károk esetén az adott közlekedési szituáció olyan, amelynek jelentősége van a működési kör meghatározása során. Így történhetett, hogy egy esetben a bíróság tevékenységi körbe tartozónak minősítette a zebrán áthaladó sötét színű kutyát is, mivel „a közúton haladó gépjármű esetén ebbe a körbe mind a személygépkocsi, mind az általa igénybe vett közút, mind pedig a számára az adott időpontban fennálló közlekedési helyzet beletartozik”. BH 2002. 359.

<sup>55</sup> A Code Civil 1384. §-a szerint az adott személy nem csak a saját magatartásával okozott károkért felel, hanem azon károkért is, amelyeket *az őrzetében lévő dolgok okoztak*. Lásd még: MÁDL: *i. m.* 386–388.

- Az elháríthatatlan ok továbbra is értékelhető marad, immáron tisztán objektív (azaz természettudományi) értelemben, mégpedig akár a kauzalitás, akár a felróhatóság körében.
- A bíróságnak továbbra is lehetősége lenne a fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe vonni egyes magatartásokat és veszélynemeket. Ezek esetén az „akié a haszon, azé a kár” elve mentén haladva a felróhatóságtól független *kárveszélyviselési szabályt* alkalmaznánk. Ez a felelősségi elven kívül maradna, ami azért helyes, mert a klasszikus vis maiort nem vágjuk ketté a tevékenységi/működési kör szituatív értékelési szempontja mentén. Mivel a tevékenységi körbe tartozó okok esetében azoknál is fennáll a felelősség, amelyek elháríthatatlanok, így belátható, hogy ezen okok fennállása tulajdonképpen nem felelősségi alapot teremt, hanem Eörsi megfogalmazásával elve „felelősség körén kívüli kártelepítési szabályról lehet szó”. Vagyis a *casus nocet domino* elve helyett, de azzal azonos elvi alapokon, már nem a tulajdonoson, hanem azon hagyjuk a kárveszélyt, akinek érdekében az üzem működik (új Ptk. üzembentartói fogalom), ha ezt másra nem tudja át-hárítani. Miért kárveszély-viselési és nem kárviselési szabály? Mert az üzembentartónak továbbra is van lehetősége regresszállásra. Példaként egy balesetet az egyik gépjármű fékhibája okoz, ami gyártási hibára vezethető vissza (és rendszeres ellenőrzésekkel sem volt elhárítható), ebben az esetben az üzembentartó felel. A kimentés esetében kizárt (azaz már nem felelősségről, hanem kárveszélyviselésről beszélhetünk), ő pedig felelősségi alapon továbbra is igényt érvényesíthet, ez jelen esetben szinte kizárólag termékfelelősségi alapon képzelhető el a résztermék (jelen esetben a fék) gyártójával szemben.

Végezetül a jövőre tekintve (legalábbis a gépi meghajtású járművek kapcsán) meg kell jegyezni, hogy a gépek üzemeltetéséhez egyre kevésbé lesz szükség emberi közrehatásra, és ez a jelenség nem kizárólag a gépjárműgyártásban, hanem a gépek üzemeltetésével kapcsolatban is megfigyelhető. Vagyis – a korábban már említett – termékfelelősség egyre nagyobb behatással fog bírni például a gép által irányított autók és más közlekedési eszközök esetén (például metró esetében már ma is). Tekintettel a személygépjárművek nagy számára, vélhetően a jogi gondolkodás legnagyobb katalizátora ezen a területen a vezető nélküli autó lesz,<sup>56</sup> ahol a gépi meghajtás többletkockázatát a gépi működtetés igyekszik enyhíteni, ez viszont elviszi a fő felelősségi kérdéseket egészen a gépjármű gyártójának és/vagy a szoftver megalkotójának<sup>57</sup> felelősségéig.

---

<sup>56</sup> Lásd még: Villasenor, John: *Products Liability and Driverless Cars: Issues and Guiding Principles for Legislation*. <http://www.brookings.edu/research/papers/2014/04/products-liability-driverless-cars-villasenor>, 2015.05.16.

<sup>57</sup> Annak kapcsán, hogy a szoftverek is terméknek minősülnek, a hazai szakirodalomban egyetértés van. Lásd FUGLINSZKY: *i. m.* 614.



## Felhasznált irodalom

- BÍRÓ GYÖRGY – LENKOVICS BARNABÁS: *Általános tanok*. Budapest, 2002, Novotni Kiadó.
- EÖRSI GYULA: *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*. Budapest, 1966, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- EÖRSI GYULA: *Összehasonlító polgári jog*. Budapest, 1975, Akadémiai Kiadó.
- EÖRSI GYULA: Elmélkedések és álmélkodások a Jogtudományi Közlöny tulajdonjogi és felelősségi jogi száma kapcsán. *Jogtudományi Közlöny*, 1982. 11. sz. 833–842.
- FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: *A római jog története és intézményei*. Budapest, 1996, Nemzeti Tankönyvkiadó.
- FUGLINSZKY ÁDÁM: *Kártérítési jog*. Budapest, 2015, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.
- KÖHIDI ÁKOS: *Kártérítési jog. Gyakorlatok a deliktuális felelősség köréből*. Győr, 2010, Universitas-Győr Nonprofit Kft.
- MÁDL FERENC: *A deliktuális felelősség a társadalom és a jog fejlődésének történetében*. Budapest, 1964, Akadémiai Kiadó.
- MARTON GÉZA: *Kártérítés. Kártérítési kötelezettségek jogellenes magatartásból. Különlenyomat a Dr. Szladits Károly szerkesztésében megjelent Magyar Magánjog III. és IV. kötetből*. Budapest, 1942.
- MÁZI ANDRÁS: *A veszélyes üzemi kárfelelősség magyarországi fejlődése a polgári korszakban*. <http://www.jogiforum.hu/publikaciok/49.3.0>, 2015.05.16.
- OSZTOVITS ANDRÁS szerk.: *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja*. IV. kötet. Budapest, 2014, Opten Informatikai Kft.
- PESCHKA VILMOS: A polgári jogi felelősség határai. *Jogtudományi Közlöny*, 1982. 6. sz. 825–433.
- RAFFAY FERENC: *A magyar magánjog kézikönyve*. Második kötet. Győr, 1909, Pannonia.
- RÁTH-VÉGH ISTVÁN: *Az emberi butaság kultúrtörténete*. Budapest, 1943, Cserépfalvi.
- REINER JÁNOS: A szerződésen kívüli kártérítési kötelezettségek. In FODOR ÁRMIN szerk.: *Magyar Magánjog*. III. kötet. *Kötelmi jog*. Budapest, 1898, Singer és Wolfner Kiadása, 735–889.
- ROEBUCK, KEVIN: *Business continuity and disaster recovery: High-impact Technology – What You Need to Know: Definitions, Adoptions, Impact, Benefits, Maturity, Vendors*. 2012, Emereo Publishing. e-book.
- SÓLYOM LÁSZLÓ: *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Budapest, 1977, Akadémiai Kiadó.
- SZLADITS KÁROLY: *A magyar magánjog vázlatja*. II. rész. Budapest, 1935, Grill Károly Könyvkiadóvállalata.
- SZLADITS KÁROLY – FÜRST LÁSZLÓ: *A magyar bírói gyakorlat. Magánjog*. II. Budapest, 1935, Grill Károly Könyvkiadóvállalata.

VADÁSZ LAJOS: *Magánjogi Törvénykönyvünk és élő tételes jogunk*. II. Budapest, 1930, Szerzői kiadás.

VILLASENOR, JOHN: *Products Liability and Driverless Cars: Issues and Guiding Principles for Legislation*. <http://www.brookings.edu/research/papers/2014/04/products-liability-driverless-cars-villasenor>, 2015.05.16.