
Rendhagyó recenzió Prof. Dr. Novotni Zoltán 'A gépjármű üzemeltetői felelősség néhány problémája' című cikkéhez

Pusztahelyi Réka*

A jelen írás Novotni Zoltán professzor úrnak a 'A gépjármű üzemeltetői felelősség néhány problémája' című tanulmánya rendhagyó recenziójául szolgál. Központi kérdésként a gépjárművek üzemeltetéséért, mint fokozott veszéllyel járó tevékenységért való szigorú felelősség címzettjének, az üzemeltető személyének az érdekszempontú meghatározását vizsgálom, kitérve röviden a gépjármű üzemeltetése és a veszélyes üzemi tevékenység közötti különbségre. Mindezt teszem a hatályos jogszabályi rendelkezések, szakirodalom és bírói gyakorlat tükrében.

Kulcsszavak: üzemeltetői minőség, gépjármű, kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség

Unusual review of Professor Zoltán Novotni's study 'Some problems of liability of the motor vehicle operator'

The present paper is an extraordinary recension of Professor Zoltán Novotni's paper on 'Some problems of liability of the motor vehicle operator'. As a central issue, I examine the interest-based definition of the operator, i.e. the person to be imposed with strict liability for the operation of motor vehicles as an activity involving an increased risk, in the light of the current statutory provisions, literature and judicial practice, briefly touching upon the difference between the operation of a motor vehicle and an ultrahazardous activity.

Keywords: definition of operator, motor vehicle, mandatory motor insurance, liability for highly dangerous activity

<https://doi.org/10.32980/MJSz.2024.2.77>

1. Bevezetés

Novotni Zoltán Professzor Úrnak, a miskolci magánjogi iskola alapítójának érdemei a biztosítási jog területén is tagadhatatlanok, e tudományterületen publikált munkái közül itt csak az általam legfontosabbnak ítélt kettőt, 'A felelősségbiztosítási jogviszony alapkérdései a magyar jogban' címet viselő

* Habilitált egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Polgári Jogi Tanszék, ORCID ID: 0000-0002-4779-2290.

kandidátusi értekezését (Miskolc, 1981.) és 'A biztosítási szerződések joga' című monográfiáját (ELTE Jogi Továbbképző Intézet, Budapest, 1993) kívánom kiemelni. Tudományos munkáira általánosan igaz, így különösen a kutatóhálózati tanulmányokra és a szakvéleményekre, hogy az aktuálisan felmerülő gyakorlati kérdésekre folyamatosan válaszokat kínál, a legtisztább dogmatikai alapok tiszteletben tartása mellett.

A jelen rendhagyó recenzió elkészítésekor önkényes választásom mégsem a fent említett „nagy művek” egyikére esett, hanem egy terjedelmében jóval szerényebb, tartalmában viszont annál gazdagabb írására, amelynek központi kérdéseként a gépjárművek üzemeltetéséért, mint fokozott veszéllyel járó tevékenységért való szigorú felelősség címzettjének, az üzemben tartó személyének a meghatározását vizsgálja.

A cikk a Biztosítási Szemle 1976. évi 8-9. számában jelent meg, amelynek alapjául szolgáló előadást Novotni Professor 1976. április 26-án, a Magyar Jogász Szövetség Polgári Jogi Szakosztálya biztosítási jogi szekciója vitaülésén tartotta meg, vitaindító előadásként. A felelősségbiztosítási jogviszonyok széleskörű elterjedése folytán, továbbá a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén a biztosítónak kvázi a károkozó helyzetébe kerülése miatt¹ a kártérítési felelősség alapvető kérdései a felelősségbiztosítási szerződések és jogviszonyok közvetlen kérdéseivé váltak. Így alapvetően a műve feladataként kettős célt határoz meg: amely egyrészt az üzemben tartás és az üzemben tartó általános fogalmának megállapítása, másrészt a felelősségbiztosítási fedezet határvonalainak meghúzása.

Az üzemben tartói minőség kialakításával jelöli ki a magyar jog azokat a személyeket, akik adott fokozottan veszélyes tevékenységekből másra háruló kárért felelőssé tehető, akik a kár megtérítésére kötelezhető. Az üzemben tartó személye nem feltétlenül esik egybe sem a veszélyes tevékenység kifejtésére felhasznált eszköz tulajdonosának személyével, sem a konkrét károkozó személyével. A 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) rendelkezése szerint meghatározható üzemben tartó eltérhet gépjárművek esetében az üzemben tartóként regisztrált személytől. Novotni Professor megállapításai nem veszítik jelentőségüket a hatályos jogszabályi rendelkezések és a kapcsolódó bírói gyakorlat tükrében sem.

2. A munka általános bemutatása: a „novotnis taktika” és előadásmód

Novotni Zoltán professor a bevezetést követően az üzemben tartói minőség meghatározhatóságát járja körbe, majd ezt helyezi el a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szabályok kontextusában, külön kiemeli az üzemben tartás mint tevékenység és a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatása közötti különbségeket. Tárgyalási módszerét az alapvető premisszák felállítását követően az analitikus szemléletmód, a számtalan bírói döntés kritikus vizsgálata és az azokból szintetizálható és általánosítható megállapítások levonása jellemzi. Nem téveszti szem elől a felelősségbiztosítási jogviszony sajátosságait, a felelősségbiztosító

¹ A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970 (X. 27.) Korm. rendelet 9. §-a már rögzítette a károsult közvetlen igényérvényesítési lehetőségét.

belépésével a többszereplőssé váló jogi helyzetben a kártérítési jogviszonyban a károsult és a károkozó változó érdekeit és lehetőségeit, sem a kár megtérítésére irányuló jogviszony további komplexitását. Itt különösen fontossá válik az üzembentartói minőség tisztázása, nemleges válasz esetében a károsulti pozícióba került személynek a biztosítóval szembeni igényérvényesítési lehetőségére való figyelemmel.

Az általános kérdések ismertetésétől kezdve a gyakorlati életben jelentkező különös problémák felé halad, folyamatosan fenntartva és másokat is figyelmeztetve a rugalmas és kritikus szemléletmódra, hogy minden egyes gondolati részlelemet és összetevőt a maga helyén szükséges kezelni, fogalmi hatókörét ki nem terjesztve, tartózkodni a helytelen következtetések levonásától. Már önmagában a gondolatok formába öntése, az előadásmód arányossága és letisztult volta példaértékű ebben az írásban.

A munka tartalmi jelentőségét pedig maga az idő igazolta. Egyrészt a Ptk. 6:536.§ értelmében a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának az minősül, akinek érdekében a veszélyes üzem működik. A kodifikátor az 1959-es Ptk. bírói esetjogában kiépült összetett üzembentartói fogalomnak csak ezt az egy szegmensét látta olyannyira körülhatároltnak, amely alkalmas a törvényi definícióalkotásra. Novotni Zoltán e cikkben rögzített gondolatai tehát eligazítanak bennünket a jelenleg hatályos szabályok vizsgálatakor is, így örökérvényűek. Másrészt a gépjármű üzemeltetése, illetve jelenlegi fogalomként már a gépjárműhasználat során okozott kár, továbbá a fokozott veszéllyel járó tevékenység megkülönböztetése sem veszítette aktualitását.

Munkájában elsőként az alábbi premisszákat azonosíthatjuk:

1. Kiindulva az 1959-es Ptk. rendelkezéséből, megállapítja, hogy a törvény a fokozottan veszélyes tevékenység folytatójáról beszél, amelyet a gyakorlat azonosít az üzembentartással összefüggő tevékenységgel, ami nem szerencsés, mert az utóbbi szélesebb körben is elképzelhető, mint a fokozott veszéllyel járó tevékenység köre.

2. Az üzembentartó személyének megállapítása kettős jelentőséggel bír: nemcsak a pozitív, hanem a negatív irányú vizsgálatát is szükséges elvégezni. Fontos ugyanis annak a megállapítása is, hogy ki nem minősül a tevékenység folytatójának, hiszen egyúttal a veszélyes üzemi felelősség szempontjából felelőssé nem tehető, tehát az üzembentartóval szembehelyezkedve, a károsult privilegizált pozíciójába kerül.

3. Az üzembentartói minőség megállapítására két, egymással gyakran ütköző elméleti megközelítés azonosítható. Az egyik a tevékenységre koncentrált: a károkozás idején ki a tevékenység tényleges folytatója, míg a másik arra, hogy kinek az érdekében folyik a tevékenység.

A bírói gyakorlatban kiformalódott ismérveket összegezve Novotni arra a megállapításra jut, hogy a „jogrendszerünkben a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója általában az, akinek érdekében ez a tevékenység folyik, aki tartósan, huzamosabb idő óta használja és hasznosítja az üzemet, jelen esetben a gépjárművet.”² Hozzáfűzi viszont, hogy „ez a meghatározás azonban elméletileg sem

² Novotni Zoltán: A gépjármű üzembentartói felelősség néhány problémája, *Biztosítási Szemle*, 1976. évi 8-9. szám, 241. o.

kielégítő, de gyakorlati alkalmazhatósága is csekély, figyelemmel arra, hogy a huzamos, tartós használat, a rendszeres és tartós tevékenység rendkívül labilis és szubjektív fogalmakat takar.”³

E kiindulópontból építi fel érvelését, a bírói gyakorlat mentén először definiálva negatív irányból azt, hogy ki nem tekinthető üzembentartónak, áttérve ezután a fokozott veszéllyel járó tevékenység határait (kezdetére, megszűnésére, szünetelésére, az üzembentartói minőség átszállására), majd kibontakoztatva az üzemeléshez fűződő érdek alapvető, meghatározó természetét. Folyamatosan haladva az általános megállapításoktól a gyakorlatban felmerült konkrét problémák felé, a bírói gyakorlatból vett példák mellett nem feledkezik meg azok kritikus bírálatáról sem.

Az alábbiakban azokat a szakirodalomban és a gyakorlatban feltárt szempontokat kívánom áttekinteni, amelyek az üzembentartó személyének kijelölésekor több vagy kevesebb relevanciával bírhatnak. Majd ezt követően térek vissza Novotni professzor megállapításaihoz.

3. Az üzembentartói minőség vizsgálata a szakirodalom és a Ptk. definíciója tükrében

A Ptk. szűkszavú meghatározása szerint a károkért a tevékenység folytatója felel: „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.”⁴ E magas absztrakciós szinten álló tétel a konkrét esetekben jelentős értelmezési nehézségeket generál.

A tevékenység folytatása, az üzemben tartás, az a magatartás, amelyet Eörsi Gyula véleménye szerint a veszélyes üzemi felelősség befolyásolni képes, méghozzá vétkességre tekintet nélkül.⁵ Az üzemben tartás, mint összetett magatartás elemei közül a kártérítési felelősség szempontjából Eörsi szerint a meghatározó tényező a veszélyforrással szembeni védekezés, egy olyan általános aktivitásra szóló kötelezettség, amely az észszerűség határai között a megkívánt megelőző jellegű intézkedések kifejtésében áll.⁶ A prevenció nézőpontjából tehát a tevékenység megkezdésekor és általában e védekezési kötelezettség kifejtésére köteles személy az üzembentartó. Az *általában* alatt értve azt, hogy az üzembentartó személyének a felelősségre vonás céljából való kijelölése a jogbiztonság követelményének megfelelően bizonyos fokú stabilitást kíván, amely mentes a konkrét eset irreleváns sajátosságaitól, mint például a használat ideiglenes átengedése. Erre a tartósságra utal a tevékenység *folytatása*, így tehát az üzembentartói minőség ismétlődő, rendszeres és tartós üzembentartást feltételez a bírói gyakorlatban.

Az 1959. évi IV törvény (a továbbiakban: 1959-es Ptk.) 345.§ (1) bekezdése ezen elvi elgondolást már így rögzítette: „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni.” Látjuk, hogy a Ptk. nem kívánt a

³ Uo.

⁴ Ptk. 6:535.§ (1) bekezdés.

⁵ Eörsi Gyula: A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alapkérdéseiről. ÁJI Értesítője II. kötet 4. szám. különnyomat. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1960, 371.-402., 381. o.

⁶ Uo.

veszélyes üzemi felelősség tényállásába koncepcionális változást hozni. Az 1959-es Ptk. alapján formálódott ki a bírói gyakorlatban az üzembentartó fogalma: Fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának (üzembentartónak) azt kell tekinteni, aki a veszélyes üzemet fenntartja, tartósan üzemelteti, és akinek felügyelete, irányítása, ellenőrzése és a veszélyforrás elleni különleges védekezésre való kötelezettsége mellett a veszélyes üzemi tevékenység megvalósul.⁷

A Ptk. hatályba lépését követően kérdésessé vált, hogy annak fent említett 6:536. szakaszába foglalt, fogalombeli módosulás eredményez-e változást, és ha igen, milyen mértékűt, az üzembentartói minőség bírói értékelésén.

Havasi Péter, Fuglinszky Ádám és Lábady Tamás véleménye is az volt, hogy a Ptk. e rendelkezése nem fogja megszüntetni az üzembentartónak a korábbi bírói gyakorlatban kialakult fogalmát, viszont az érdekszemponturn megközelítés bizonyos esetekben előtérbe kerül és változtat egyes esetek megítélésén.

Havasi Péter így összegzi a bírói gyakorlatban már eddig kikristályosodott fogalmat: „üzembentartónak azt kell tekinteni, aki a veszélyes üzemet fenntartja, tartósan üzemelteti, és akinek fennáll a felügyelete, irányítása, ellenőrzése, és ehhez kapcsolódik a különleges védekezésre való kötelezettsége, lévén, hogy veszélyes üzemről van szó.” Majd hozzáteszi: „Az »akinek érdekében a veszélyes üzem működik« meghatározás ezeket a gyakorlatban kialakult kategóriákat szükségképpen magában foglalja, annál is inkább, mert a jogalkotó a meghatározás megfogalmazásával változtatni nem kívánt.”⁸

Fuglinszky Ádám a Ptk. indokolása alapján jut arra a következtetésre, hogy törvényi definícióval „a jogalkotó nem kívánt érdemben változtatni a kialakult gyakorlaton; éppen ellenkezőleg: a kialakult gyakorlatot kívánta alátámasztani egy kifejezett szabállyal.”⁹

Lábady Tamás rámutatott arra, hogy a Ptk. üzembentartói fogalma a bírói gyakorlatban is megjelent azon megfontolás törvényi beszövegezése¹⁰, miszerint: üzembentartó nemcsak a tevékenység folytatója lehet, hanem azt is annak kell tekinteni, akinek e tevékenység az érdekkörébe tartozik, akinek érdekét közvetlenül szolgálja.¹¹ Hozzáfűzte, hogy ezen megközelítést a Legfelsőbb Bíróság egyébként a helikopteres vegyszeres permetezés megrendelője vonatkozásában rögzítette, de általános élvvel.¹²

Mindezekből arra a következtetésre juthatunk, hogy Novotni Zoltán helyesen világított rá a tevékenység folytatójára koncentrálódó üzembentartói fogalom

⁷ BH1988. 273. Hozzáfűzte azt is az irányadó döntés, hogy az üzembentartói minőség ismérvei között ugyanakkor nincs feltétlenül ügödöntő jelentősége annak, hogy a veszélyes üzem kinek az érdekében működik. A Ptk. jelenleg hatályos rendelkezése alapján e bírói álláspont felülvizsgálatra szorul.

⁸ Havasi Péter (2013): 6:535.§-hoz fűzött magyarázat. In Wellmann György (szerk.): Az új Ptk. magyarázata VI./VI. szerk.: Budapest, HVG-Orac, 468.o.

⁹ Fuglinszky Ádám (2015): Kártérítési jog. Budapest, HVG-Orac, 2015, 382-383. o.

¹⁰ Lábady Tamás: A deliktuális felelősség fontosabb változásai az új Ptk.-ban *Jogtudományi Közöny* 2014/4. 169.-179., 175.

¹¹ Lábady Tamás: 6:535.§-hoz fűzött magyarázat In: Vékás Lajos – Gárdos Péter (szerk.): Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz. Budapest, Wolters Kluwer, II. köt. 2274. o.

¹² Vö. BH2007. 301. Növényvédőszerrel való permetezés megrendelője a vegszerrel okozott károk tekintetében üzembentartónak minősült, mert az ő érdekében végezték e fokozott veszéllyel járó tevékenységet.

hiányosságaira, és a PK 40. számú állásfoglalás tanulságait felhasználva, az üzembentartói minőség pontosítását szolgálhatja az általa kiemelt érdekszempontú vizsgálat.

Itt csak érdekességgént jegyzem meg, hogy az 1959-es Ptk. nyomán kibontakozó szakirodalomban volt más is, aki az üzembentartó fogalmába a törvény rendelkezése alapján beleértette azt a személyt is, akinek érdekében a veszélyes üzem működik.¹³

4. A tevékenység folytatásához fűződő érdek pontos megragadása

Azt, hogy mit is érthetünk viszont itt érdek alatt, óvatosan kezelendő. Itt idézném Zoltán Ödön ma is helytálló megállapítását, amire a vegyszeres permetezéssel kapcsolatban formálódó bírói gyakorlat vizsgálata során jutott: *„Úgy vélem, hogy lehet a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója az, akinek érdekében a veszélyforrás működik, hiszen pl. a veszélyforrást a saját érdekében működtető tulajdonos nyilvánvalóan fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának minősül. Nem feltétlenül tekinthető azonban fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának az, akinek érdekében a veszélyforrás működik. Az érdek tág fogalom, s lehet kisebb vagy nagyobb, közvetlen vagy közvetett. A veszélyforrás működéséhez fűződő érdek ezért nem dönti el a kérdést, s nem alkalmas arra, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója meghatározásának döntő kritériuma legyen.”*¹⁴

Az üzembentartó személyének meghatározása során nem lehet tehát kizárólagos jelentőséget tulajdonítani annak a kérdésnek, kinek az érdekében működik az üzem, hiszen ebben az esetben akár több személy, egymástól eltérő érdekköre is vizsgálat tárgyát képezheti (megrendelő, utas, autóbérlő – fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója).¹⁵ Véleményem az, hogy a helytelenül alkalmazott érdekszempontú vizsgálat kitéríti a speciális tényállást a saját vágányáról és a mások által okozott károkért való felelősség, így a megbízott vagy a szerződéses kötelezett által harmadik személynek okozott károkért való felelősség tényállásai felé tolja.

Egyébként a példaként említett fenti repülőgépes vegyszeres permetezés ügyében a bíróság azt állapította meg, hogy a megrendelő határozta meg milyen vegszerrel, milyen keverési arányban, és hogyan kerüljön sor a permetezésre. Ezáltal a kifejtett tevékenysége önmagában is veszélyes üzemi tevékenység, így erre tekintettel volt megállapítható az üzembentartói minősége. Ezt megerősíti egy későbbi eseti kúriai határozat (repülőgépes vegyszeres szúnyogirtás): a megrendelő nem minősül üzembentartónak pusztán azért, mert a tevékenység kifejtésére az ő érdekkörében került sor.¹⁶

Ugyanígy a jelenlegi gyakorlatban a munkagépet üzemeltető vállalkozó és a vele

¹³ Vö. Kovács Mihály: „Megemlítjük, hogy a törvény a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytató fogalma alá vonja a veszélyforrás tulajdonosán kívül azt is, akinek érdekében a veszélyforrás működik.” Kovács Mihály: A bizonyítási teher viselésének főbb kérdései a polgári törvénykönyv szemszögéből, *Jogtudományi Közlöny* 1961/4. sz. 213-224. 220.

¹⁴ Zoltán Ödön: Gondolatok a repülőgépes vegyszeres permetezéssel kapcsolatos felelősségről. *Jogtudományi Közlöny* 1976. augusztus hó 449-454., 453. o.

¹⁵ Uyanerre a problémákra világít rá Fuglinszky Ádám is. Vö. Fuglinszky im. 382-384.

¹⁶ Kúria Pfv. III.20.298/2011/7. számú határozata.

szerződő felek közös üzembentartói minőségét önmagában sem alapozza meg pusztán az a körülmény, hogy a vállalkozói szerződés alapján a megrendelőnek a teljesítéshez gazdasági érdeke fűződik.¹⁷

Az érdekszempontú definíció e szigorú kártérítési felelősségi tényállás reparációs funkciójára reagál. A casus nocet domino kifordított tételeként az aktív interessze elv az érdekkutatást teszi központi kérdéssé. Az alapul fekvő megfontolás az, hogy aki az adott tevékenységből hasznot húz, tehát akinek érdekében működik a veszélyes üzem, azt terhelje a bekövetkező károk megtérítésének kötelezettsége.

Az ún. aktív interessze elvét, annak klasszikus gyökerére tekintettel, Marton Géza az alábbiak szerint formulázta meg: „Ha egy cselekvésből (aktivitás, vállalkozás) előáll káros eredményeket oly esetekben, mikor azok hovahárítását illetőleg egyik érdekelt fél vétkességében sem lehet találni szempontokat, arra a félre kívánja hárítani, aki ezt az aktivitást a maga érdekében kifejtette.”¹⁸ Napjaink irodalmában a kártérítési felelősség funkciói között elhelyezve Thomas Kadner Graziano az alábbiak szerint határozza meg ezt: „a negatív külső hatások és társadalmi költségek internalizálása azáltal, hogy a tevékenységből hasznot húzó személy fizeti meg a tevékenység költségeit.”¹⁹

Az érdek vizsgálata tehát a tevékenységből eredő haszonra, gazdasági előnyre is reagál, de nézetem szerint nem elhanyagolandó továbbra sem az a körülmény, hogy ezt az aktivitást ki idézte elő.

5. Az üzemeléshez fűződő érdek Novotni szemléletében

Novotni Professzor az eseti döntésekben a gépjárművek üzembentartói minőségére nézve adott pozitív és negatív válaszok alapján jut arra a következtetésre, hogy a kialakult gyakorlatban az „üzemeléshez fűződő érdek az alapvető, meghatározó tényező, vagyis általában az az üzembentartó, akinek érdekében a jármű üzemel, közlekedik, hasznos tevékenységet fejt ki. Mindazok pedig, – legyenek tulajdonosi vagy bármilyen minőségben –, akiről kimutatható, hogy a veszélyes üzem nem az ő érdekükben működött, nem tekintendők üzembentartónak.”²⁰

Az üzemeléshez fűződő érdek hiánya szintén fontossá válik, amire a következőképpen mutat rá: „Annak a kérdésnek azonban, hogy ki nem volt az üzembentartó, saját kárának érvényesíthetősége szempontjából a jelentősége változatlan, sőt megnőtt annak következtében, hogy igényét nem a vele közvetlen családi, vagy jogi kapcsolatban álló személlyel, hanem a biztosítóval szemben érvényesítheti.”²¹

Ezzel összefüggésben Novotni finoman jelzi a bírói gyakorlatban született egyes döntések pontatlanságait. Elsőként a tulajdonosi részjogosítványok és az üzembentartói minőség közötti kapcsolatra reagálva feltárja, nem kétséges, hogy a

¹⁷ BDT2022. 4434.

¹⁸ Marton Géza: A polgári jogi felelősség. Budapest, Triorg, 1993, 78. o.

¹⁹ 'Internalizing negative external effects and social costs by making the person that benefits from an activity pay for the costs of this activity' T. K. Graziano: The Purposes of Tort Law: Article 10:101 of the Principles of European Tort Law Reconsidered. Journal of European Tort Law, 2023/1., 29–30. o.

²⁰ Novotni im. 241–242. o.

²¹ Novotni im. 242. o.

birtoklás, a használat és a rendelkezési jog kérdését az üzembentartói minőség meghatározásakor a bíróságok figyelembe veszik. Viszont ez nem következetes, például akkor, amikor a tartós átengedéssel szemben, a rövid időre szóló bérleti jogviszony, bár ugyanúgy biztosítja a bérlő számára a használatot, mégsem szállítja át az üzembentartói minőséget. Ugyanígy nem következetes erre a kapcsolatra építkezni a tulajdonostársak üzembentartói minősége megállapításakor sem. Fontos itt kiemelni, hogy kritikával illeti a PK 40. sz. állásfoglalásnak azon tételét, hogy az együttélő házastársakat a tulajdonjogtól és a hatósági engedélytől függetlenül, akkor kell közös üzembentartónak tekinteni, ha a gépjármű vezetését mindketten rendszeresen folytatják. „Nem funkcionál tehát az érdekszemplélet következetesen ebben a kérdésben, de a tulajdonjogi szemlélet sem, hiszen az esetek többségében a gépkocsik, gépjárművek a házastársi vagyonszövetség tárgyát képezik.”²²

Nem véletlen tehát, hogy a Ptk. kommentáriumában egységes abban, hogy a PK 40. sz. állásfoglalás fenti tételétől a Ptk. új definíciója tükrében el lehet és el kell tekinteni: „az üzembentartói minőséget nem az dönti el, hogy a veszélyes tevékenységet, adott esetben a gépjármű vezetését, melyik házastárs folytatja rendszeresen, hanem az, hogy a veszélyes tevékenység folytatása kinek az érdekében történik. Miután pedig a gépjármű üzembentartása és működtetése általában mindkét házastárs érdekében történik, a házastársak általában közös üzembentartók, függetlenül attól, hogy melyikük a gépjármű tulajdonosa és attól is, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenységet rendszerint melyikük folytatja.”²³ Házastársak esetében tehát az, hogy a gépjármű a közös vagyonhoz tartozik vagy sem, hogy a gépjármű fenntartási költségeit közösen viselik-e, önmagában még nem dönti el, hogy mind a ketten üzembentartónak minősülnek-e. Ugyanígy nem váltja ki ezt a házassági együttélés sem, és a gépjárműnyilvántartás adatai sem irányadóak. Közös üzembentartók nyilvánvalóan akkor, ha a gépjárművet mind a ketten rendszeresen vezetik, viszont az új fogalmi elemre tekintettel a nem tulajdonos, akár vezetni nem tudó házastárs is üzembentartónak minősül, ha az ő érdekében is működik az autó rendszeresen.

Az érdekszempontú megközelítés további előnyét látja Novotni professzor abban, hogy az üzembentartói kör jelentős mértékben kitágítható: üzembentartónak kell így mindazokat tekinteni, akinek jogi érdeke fűződik a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatásához. Felelőségük így a károsulttal szemben egyetemleges. Ezzel egybecseng a Ptk. 6:536. § (2) bekezdése: „Ha a veszélyes üzembentartó van, őket közös károsítónak kell tekinteni.”

6. Az érdekszempontú megközelítés a jelenlegi gyakorlat tükrében

Az érdekkör figyelembevétele tehát a károsult szempontjából azzal a jelentős előnnyel jár, hogy nem kell részletesen feltárni a megrendelő és a fokozottan veszélyes tevékenységet végző személy közötti, olykor igencsak bonyolult szerződéses kapcsolatot, annak kikutatása érdekében, hogy az adott

²² Uo.

²³ Havasi im.

veszélyes tevékenység felett ki gyakorolt tényleges irányítást. A Ptk. ezen fogalmi meghatározása, mégha nem is a legszerencsésebb módon, de a szigorú felelősséget további jogalanyra is kiterjeszteni képes, ezáltal a károsult számára kedvezőbb pozíciót biztosít. A kár megtérítésére több személy egyetemlegesen lesz köteles, még hozzá valamennyien a ténylegesen kifejtett magatartástól és az egyébként alkalmazható más felelősségi tényállástól függetlenül, üzembentartóként felelnek. A közöttük lévő megállapodás a tevékenység végzésének mikéntjére vagy a kárkövetkezmények viselésére nézve a károsult kártérítési igénye érvényesítését nem fogja befolyásolni.

Ha a veszélyes üzemnek több üzembentartója van, akkor a Ptk. értelmében őket közös károkozónak kell tekinteni. Talán megfelelőbb lett volna ehelyett pusztán az egyetemleges felelősségről rendelkezi. Először is, belső viszonyukban véleményem szerint a Ptk. 6:539.§-ba foglalt, veszélyes üzemek közös károkozására irányadó szabály nem alkalmazható, egyrészt mert egyetlen veszélyes üzem okozott kárt, másrészt pedig a közös üzembentartók érdekállása is teljesen eltérő, így a belső elszámolási kérdéseket is az érdekszempontú megközelítésnek kell áthatnia. Másodszor pedig mindez viszont oda vezet, hogy a közös károkozókra irányadó általános (6:524.§) elszámolási szabály (felróhatóságuk, közrehatásuk arányában illetve egyenlően viseljük a kárt) alkalmazása sem megfelelő.

Ebben a körben kell megemlítenem, hogy az érdekszempontú megközelítés további esetcsoportokra is kihatással van.

Az érdekkörre kiható vizsgálat a fokozottan veszélyes tevékenységet is magában foglaló rendezvény szervezőjének felelősségére is befolyással lehet. Még a régi Ptk. szabályait alkalmazó bíróság megállapította, hogy a koncert szervezőjének felelőssége a károsulttal szemben a rendezvényen látványelemként alkalmazott pirotechnikai eszköz által okozott károk vonatkozásában a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség alapján állapítható meg, mert nem gondoskodott a nézők megfelelő biztonságáról. A pirotechnikai eszközök alkalmazására kétség kívül az ő érdekében került sor, így üzembentartói minősége megállapítható, illetve a fokozottan veszélyes tevékenységet ténylegesen kifejtő személlyel egyetemleges.²⁴ Itt kell megjegyezni, hogy a Ptk. ún. non-cumul szabálya²⁵ folytán más döntésre napjainkban sem juthat a bíróság, ha a rendezvényre belépő vendég kártérítési igényéről van szó.

Eltérő gondolati levezetést hordoz a következő, szintén a régi Ptk. hatálya alatt született bírósági határozat, amely az autóverseny szervezőjének felelősségét is, a driftelés során kisodródó autó által okozott károk tekintetében, a gépjármű üzembentartójához hasonlóan, a veszélyes üzemi felelősségre tekintettel állapította meg. Bár a határozat érvelésében feltűnik az érdek szempont (a felelős személy általában az, akinek érdekében a veszélyes üzem tartósan működik²⁶), azonban a hangsúlyt arra helyezi, hogy a rendezvény szervezője is köteles kifejtetni az autóversenyzés során felmerülő fokozott veszéllyel szembeni megfelelő

²⁴ BH1991. 314.

²⁵ Ptk. 6:145.§.

²⁶ A határozat hivatkozik Zoltán Ödön gondolatára. Vö. Zoltán Ödön: Felelősség szerződésen kívül okozott károkért. Budapest, 1961, 45-46. o.

védőintézkedéseket, ezért felel a veszélyes üzemi felelősség szabályai alapján.²⁷ A per során megállapítást nyert, hogy a szervező nem gondoskodott megfelelő védőkorról vagy védősávról a bár látványos, de veszélyes pördüléseket végző autók és a közönség között. Végezetül értékelés alá kell vonni azt a nehezen eldönthető kérdést is, hogy egy nyilvános rendezvény esetében az oda ellátogatók és a rendezvény szervezője között keletkezik-e szerződéses jogviszony, amelyre tekintettel azt kellene megállapítanunk, hogy a non-cumul szabály folytán már nem alkalmazható a deliktuális felelősségi alakzat.

Ide kapcsolódó sajátos kérdés a sportról szóló 2004. évi I. törvény 66.§-ának azon rendelkezése, amely az érdekszempontú vizsgálatról függetlenül a rendezvény szervezőjének és a rendezőjének az egyetemleges felelősségét megállapítja, ahogyan ez relevánssá is vált a közelmúltban megjelent döntésben.²⁸

Az előzőhöz hasonló helyzetet eredményez a vadásztársaság lögyakorlata. A vadásztársaság a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség szabályai szerint felel azért a kárért, amely azáltal következett be, hogy a fegyverek kipróbálására kijelölt területen a biztonságos körülményeket nem biztosította.²⁹

Ugyanígy osztom Nochta Tibor véleményét, aki a szerviz üzembentartói minőségét a próbaút során is megállapíthatónak tartja, amíg az autót a megrendelőnek nem adja át, hiszen az ő érdekkörében áll a kiemelkedően magas védekezés tanúsítása a közúti közlekedés során.³⁰

Mint látjuk, az érdekszempontú megközelítés olykor a károsult igényérvényesítésének kedvez, azonban ellentétbe kerülhet azzal az elsődleges szemponttal, hogy ki az, aki a veszélyforrás feletti tényleges és önálló ellenőrzést gyakorolja, ki tartja uralma alatt a veszélyforrást.³¹ Az érdek vizsgálatával sem lehet azonban olyan személyt üzembentartónak tekinteni, aki vétőképtelen.

7. Az üzembentartói minőség átszállása

Ha Novotni professzor álláspontja szerint mindazon személyeket üzembentartónak tekinthetjük, akiknek jogi érdeke fűződik a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatásához, akkor jelentősen kisebb problémát eredményezne a használat átengedésének tartós vagy átmeneti jellege közötti különbségtétel, hiszen a bérbeadó és a bérlő, a haszonkölcsönbeadó és kölcsönbe vevő üzembentartói minősége párhuzamosan megállapítható lenne. E megoldás nemcsak a klasszikus gépjárműbérlet, hanem a sharing economy napjainkban terjedő, a közlekedési eszközök megosztott használatát biztosító módozatai körében is megoldást jelenthet.

²⁷ BDT2017. 3663.

²⁸ BH2024. 38.

²⁹ EBH2001. 523.

³⁰ Nochta Tibor: *Kártérítési jog* Budapest, Lex Praxis, 2016, 122. o.

³¹ Vö. pl. DCFR VI.-3:208: Abandonment. Felhagyás a veszélyforrás feletti uralommal Vö. VON BAR, Christian (szerk.) (2009): *Non-Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another (PEL Liab. Dam.)* Sellier. A normaszöveg magyar fordítása a mellékletek között. Fordította: Herpai Annamária, lektorálta: Vékás Lajos.

A jelenlegi bírói gyakorlat szerint a használat tartós átengedése az, amely – egyébként függetlenül a tulajdonjog átruházásától, vagy annak hatósági regisztrálástól – az üzemtartó személyének megváltozását eredményezi.³² A használat tartós átengedése miatt üzemtartó lehet a bérlő, a haszonélvező, a haszonkölcsönbe vevő is.³³

Az üzemtartói minőség mint fogalom meghatározó norma kogenciáját tükrözi az, hogy önmagában, tehát az üzemtartás személyi és tárgyi feltételeinek kialakítása hiányában az üzemtartói minőség átruházására irányuló megállapodás semmis. Viszont érvényes az a megállapodás, hogy a fél a másik által folytatott fokozottan veszélyes tevékenységből eredő károk következményeket átvállalja,³⁴ tehát teljesítésátvállalásra sor kerülhet.³⁵

A régi bírói gyakorlatban a veszélyes üzem jogellenes használata (feketefuvar) az üzemtartói minőséget nem szállította át, a hatályos Ptk. rendelkezése szerint azonban már a jogellenesen használót kell üzemtartónak tekinteni, hiszen az ő érdekében fog a veszélyes üzem működni. Kérdéses viszont, hogy ha a fokozott veszélyforrást ellopják és használják, üzemtartónak a tolvajt kell-e tekinteni vagy az eredeti üzemtartót? Ha az üzemtartónak fennállt a védekezési lehetősége a veszélyforrás illetéktelen személyek általi használatának, elvonásának a megakadályozására, a prevenció elve alapján üzemtartói minősége nem szűnik meg. Ellenben, ha e behatás elleni védekezésre már objektív jelleggel nem volt lehetősége, nemcsak a keletkezett kárért való felelősség alól fog mentesülni (külső és elháríthatatlan okra hivatkozással), hanem akár üzemtartói minősége is meg fog szűnni, mert nem lesz tekinthető a tevékenység folytatójának és olyan személynek sem, akinek érdekében az üzem működik.³⁶

8. Különbségtétel a fokozott veszéllyel járó tevékenység és a gépjármű üzemeltetése között

Novotni Zoltán cikkében kitért a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás azon sajátosságára, hogy a biztosító helytállási kötelezettsége sokkal szélesebb kört fog át, nem szabad egyenlőségjelet tenni a gépjármű üzemeltetése és a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatása között. Felhívta a figyelmet arra, hogy a felelősségbiztosító helytállása a gépjármű üzemtartója által e minőségben (azaz a gépjármű üzemeltetésével) okozott károkra terjed ki. Az üzemtartói minőséget a jogszabály alkalmazási körében ekként határozza meg: az a tevékenység, amelyet „az üzemtartó a jármű géperejű, ill, ezen kívüli közlekedésével, ill. működésével, a jármű üzemképességének fenntartásával, tárolásával, a ki- és beszállással és a ki- és berakodással kapcsolatban folytat.”³⁷

³² Bérautó üzemeltetése vö. Havasi im. 469.

³³ Eörsi Gyula (1958): Kártérítés jogellenes magatartásért. Budapest, KJK, 113.o.

³⁴ BH1975. 234.

³⁵ Ptk. 6:205.§

³⁶ Pusztahelyi Réka: A veszélyes üzemi felelősség szabályozási környezete. Nemzeti Közszerzői Egyetem, Allamtudományi és Közigazgatási Kar, Budapest, 2019.

³⁷ Novotni im. 243. o.

Novotni Professor felhívta arra figyelmet, hogy ezáltal nemcsak a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való szigorú felelősség, hanem bármely felelősségi alakzat, akár a deliktuális, akár a kontraktuális felelősségi tényállás megalapozhatja az üzemeltető felelősségét, ezáltal a biztosító helytállását.

Pataky Tibor szerint ugyanígy a rendelkezés célja, hogy rávilágítson: felelősségbiztosítás szempontjából itt nem a kártérítési jogi alap – az lehet akár kontraktuális, akár deliktuális, általános vagy speciális, így akár veszélyes üzemi felelősségi alakzat is –, hanem az bír jelentőséggel, hogy gépjármű üzemeltetése során okozták a kárt.³⁸

Napjainkban tanúi lehetünk annak, ahogyan a gépjármű üzemeltetése (elsősorban tehát a közúti forgalomban való részvétele) során okozott kár helyébe hogyan lép a gépjárműhasználat során okozott kár kategóriája, mint a felelősségbiztosító helytállási kötelezettsége körét kijelölő fogalom, a kötelező gépjármű felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény vonatkozó szakaszainak a 2023. decemberétől hatályos módosítását követve.³⁹

9. Zárszó gyanánt

Novotni Zoltán professor úr életművének egyik meghatározó része a biztosítási jog és a felelősségbiztosítás joga területén kifejtett munkássága. E körből a jelen írásban egyetlen egy és rövidebb lélegzetű tudományos produktum, a 'A gépjármű üzemeltetési felelősség néhány problémája' című tanulmánya ismertetésére vállalkoztam, viszont önkényes témaválasztással rá kívántam mutatni arra, hogy az időközben eltelt évtizedek, a változó szabályozási környezet nem kisebbítik munkái, és az abban megfogalmazott gondolatok fontosságát.

Irodalomjegyzék

- Eörsi Gyula: A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alapkérdéseiről. ÁJI Értesítője II. kötet 4. szám. különnyomat. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1960.
- Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért. Budapest, KJK, 1958.
- Fuglinszky Ádám: Kártérítési jog. Budapest, HVG-Orac, 2015.
- Graziano, Thomas Kadner: The Purposes of Tort Law: Article 10:101 of the Principles of European Tort Law Reconsidered', *Journal of European Tort Law*, 14(1), 24-41.
- Havasi Péter: A 6:535.§-hoz fűzött magyarázat. In Wellmann György (szerk.): Az új Ptk. magyarázata VI./VI. Budapest, HVG-ORAC, 2013.

³⁸ Pataky Tibor Csaba: *A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei*. Doktori értekezés. Budapest, 2017. témavezető: Fábíán Ferenc, 108. o.

³⁹ Pusztahelyi Réka: A gépjármű-felelősségbiztosítás és a veszélyes üzemi felelősség egyes interakciói, különös tekintettel a gépjármű és a forgalomban való részvétel fogalmakra. In: Barta, Judit (szerk.) *Biztosítás több szem-szögéből*. Ünnepi kötet Újváriné dr. Antal Edit c. egyetemi docens 65. születésnapja tiszteletére. Patrocinium Kiadó, Miskolc, 2019, 163–172. o.

-
- Kovács Mihály: A bizonyítási teher viselésének főbb kérdései a polgári törvénykönyv szemszögéből, *Jogtudományi Közlöny*, 1961/4. sz., 213-224.
 - Lábady Tamás: 6:535.§-hoz fűzött magyarázat In: Vékás Lajos – Gárdos Péter (szerk.): *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz*. II. köt. Budapest, Wolters Kluwer, 2014.
 - Lábady Tamás: A deliktuális felelősség fontosabb változásai az új Ptk.-ban, *Jogtudományi Közlöny*, 2014/4., 169-179.
 - Marton Géza: A polgári jogi felelősség. Budapest, Triorg, 1993.
 - Nochta Tibor: *Kártérítési jog*. Budapest, Lex Praxis, 2016.
 - Novotni Zoltán: A gépjármű üzembentartói felelősség néhány problémája, *Biztosítási Szemle*, 1976/8-9., 240-244.
 - Pataky Tibor Csaba: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei. Doktori értekezés. Budapest, 2017.
 - Pusztahelyi Réka: A gépjármű-felelősségbiztosítás és a veszélyes üzemi felelősség egyes interakciói, különös tekintettel a gépjármű és a forgalomban való részvétel fogalmakra. In: Barta, Judit (szerk.) *Biztosítás több szemszögéből*. Ünnepi kötet Újváriné dr. Antal Edit c. egyetemi docens 65. születésnapja tiszteletére. Patrocinium Kiadó, Miskolc, 2019, pp. 163-172.
 - Pusztahelyi Réka: A veszélyes üzemi felelősség szabályozási környezete. Nemzeti Közsolgálati Egyetem, Államtudományi és Közigazgatási Kar, Budapest, 2019.
 - von Bar, Christian (szerk.): *Non-Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another (PEL Liab. Dam.)*. Sellier, 2009. A normaszöveg magyar fordítása a mellékletek között. Fordította: Herpai Annamária, lektorálta: Vékás Lajos
 - Zoltán Ödön: *Felelősség szerződésen kívül okozott károkért*. Budapest, 1961.
 - Zoltán Ödön: Gondolatok a repülőgépes vegyszeres permetezéssel kapcsolatos felelősségről. *Jogtudományi Közlöny*, 1976/8., 449–454.
-
-