

A VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG RÖVID TÖRTÉNETE

SZABÓ ANDRÁS

JOG
történet

A HUN-REN-ELTE
Jogtörténeti Kutatócsoport
blogja

A SZERZŐ:

DR. SZABÓ ANDRÁS

DOKTORANDUSZ

ELTE ÁJK POLGÁRI JOGI
TANSZÉK

SZANDRAS@STAFF.ELTE.HU

2024. november 4.

A Tesla 2024. október 10-én bemutatta a legújabb és egyelőre még fejlesztés alatt is álló termékét, illetve szolgáltatását, a „cybercab”-et, amellyel kapcsolatban a gyártó azt ígérte, hogy teljesen autonóm módon lesz képes az utasait szállítani azon államokban, ahol elérhetőek lesznek.¹ A „cybercab” és az autonóm járművek elterjedésének egyik alap kérdése a működésük során bekövetkezett károkért való felelősségi kérdések tisztázása – hatályban maradnak-e a jelenlegi szabályok, vagy új felelősségi rendszerre van szükség?

Mielőtt Karl Benz szabadalmaztatta az első benzinmotoros autót, más eszközök és gépek domináltak az ipar és a közlekedés területein, amelyek meghatározták az akkori

felelősségi szabályokat.² A technikai fejlődés miatt azonban szükség volt az addigi – szinte kizárólag – vétkesség alapuló kártérítési jog megújítására és egy, nem a károkozó vétkességén alapuló felelősségi tényállás kidolgozására.³

A hazai jogban a témát illetően releváns és a károkozó szempontjából szigorúbb kártérítési szabályokat először a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről szóló 1874. évi XVIII. törvény-cikk (a továbbiakban: Vaspályák felelősségéről szóló törvény) vezetett be az 1. §-ában.⁴

A fordított bizonyítási terhet - miszerint nem a károsultnak kell a jogelleneséget bizonyítania, hanem a

károkozó mentheti ki magát a felelősség alól - a Vaspályák felelősségéről szóló törvény az alábbiakkal indokolta: *„Minthogy azonban a hiányos szállítási eszközök következtében történt szerencsétlenség után a hiány bebizonyítása számtalan technikai részletek figyelembevételével van egybekapcsolva, melyek a valódi és a bíró által felfogható tényállás megállapítását gépészeti ismerettel bíró szakértőknak is gyakran lehetetlenné teszik, szükséges kimondani, miszerint nem a károsított köteles a szállítási eszköz hibás voltát bebizonyítani, hanem a társaság tartozik a bírót arról meggyőzni, ha felelősségétől szabadulni akar, hogy a kár nem az ő hibája miatt, hanem a társaságtól független személy tette, vagy elháríthatlan esemény következtében állott be.”⁵*

Ez alapján a jogalkotó már 1874-ben felismerte, hogy a laikus károsult számára különösen nagy terhet jelentene annak a bizonyítása, hogy a hiba, amely a kárt okozta a kárt okozó eszközben van – amely a hatályos jog szerinti termékfelelősség egyik nagy kihívása is –, emiatt a károsult szempontjából sokkal kedvezőbben osztja el a bizonyítási terhet azzal, hogy vélelmezi a hiba fennálltát és a vasúti társaságnak csak lehetőséget biztosít, hogy kimentse magát, nem pedig a károsultnak kell bizonyítania, hogy a vasúti társaság hibázott.

A Vaspályák felelősségéről szóló törvény csak halál és testi sértés esetére írta elő a



kártérítési kötelezettséget, amelyet a bíróságok hamar felismertek és a vagyoni károkra is kiterjesztették az ítélezési gyakorlatban a vétkességtől független kártérítési felelősséget. Ezen kiterjesztő értelmezést követően a bíróságok analógia útján alkalmazni kezdték a Vaspályák felelősségéről szóló törvény vívmányát más fokozott veszéllyel járó tevékenységek során bekövetkezett károk elbírálására is,⁶ mint például az egyéb gépi erővel működtetett közlekedési eszközökre is, amelyek közé az 1900-as évekre a magyar utakon is megjelenő autók is csatlakoztak.⁷ A bíróságoktól ez egy különösen nagy lépés volt, mert a vasút sínhez kötöttsége és a tevékenység gazdasági, haszonszerzési célzata is különbözött az autóktól, azonban a fokozott veszély fennálltát elégnak tekintette a jogalkalmazó, hogy ezen különbségek ellenére is alkalmazza a felelősségi szabályt.⁸

Az 1900-as években a magánjogi törvénytervezetek egyre többször tartalmazták a veszélyes üzemi felelősség valamilyen formáját. Az 1900-as Magyar Általános Polgári Törvénykönyv Tervezete például a vétlen felelősség számos tényállását tartalmazta, mint például a veszélyes üzem működtetésével okozott károkért való felelősséget is,⁹ amelyet azonban először csak 1907-ben alkalmaztak a bíróságok autóbalesetek esetében.¹⁰

Ezt követően, a Magánjogi Törvényjavaslat (a továbbiakban: Mtj.) 1737. §-a is tartalmazott – ugyan csak kiegészítő, szubszidiárius jelleggel – a vétkességtől független felelősségi alakzatot.¹¹ A veszélyes üzemi felelősséget ebben az időben a jogirodalom tárgyi felelősséggént kezelte, elsődlegesen kockázatviselési szempontból közelítették meg akképpen, hogy aki a dolognak vagy a tevékenységnek a hasznát élvezzi, az viselje az abból eredő kárt is.¹²

A régi Ptk. megalkotásakor Eörsi Gyula azt tűzte ki célul a veszélyes üzemi felelősség megalkotása kapcsán, hogy az addig szubjektív vétkességen alapuló felelősségi rendszert objektívebb alapra helyezze a felróhatóság fogalmának bevezetésével, amely nemcsak a károkozó egyént vizsgálja, hanem a hasonló helyzetű, hasonló képességű emberekkel szemben az adott károkozással kapcsolatban támasztott társadalmi követelményeket és elvárásokat is.¹³

A végül hatályba lépett - a jelenlegi Ptk.-hoz hasonlóan generálklauzulát alkalmazó - szabályozástól eltérő módon a régi Ptk. egyes tervezetei tartalmaztak példálózó jellegű felsorolást, hogy mik minősülnek fokozott veszéllyel járóknak: "különösen ha számottevő gépi erőt alkalmaz, vagy energiát vesz igénybe, robbanó vagy mérgező anyagot tárol vagy használ".¹⁴ Végül a jogalkotó az 1950-es évek végén a nyílt szabályozás mellett döntött (a németek által alkalmazott

zárt, azaz egyedi módon történő szabályozási módszerrel szemben).

Az azonban véleményem szerint kérdésként merül fel az autonóm közlekedési eszközökkel kapcsolatban, hogy ott is fenntartható-e a generálklauzulával való szabályozás vagy egy specifikus szabályozás szükséges az autonóm járművek által jelentett kockázatokra?

Álláspontom szerint szükség lesz egy specifikus szabályozásra arra az esetre, amikor már kizárólag önvezető autók közlekednek majd az utakon. Véleményem szerint ennek oka – többek között –, hogy a kártérítési jog alapvető célkitűzéseit, a prevenciót és a reparációt az önvezető autókkal kapcsolatban bekövetkezett károk esetében a veszélyes üzemi felelősség nem tudja megvalósítani. A reparáció az esetek túlnyomó többségében még akár meg is valósulhat, azonban a kártérítési jog prevenció funkcióját már nem tudja a veszélyes üzemi felelősség betölteni. Az üzemeltetők – a professzionális, megfelelő szakértelemmel rendelkezőkön kívül – nem tudják majd csökkenteni az önvezető autók használatával járó kockázatot, mert nekik sem lesz ráhatásuk az autó működésére (a kötelező karbantartás és az üzemeltetési szabályok betartásán túl)..

Hivatkozások:

¹ Jamali, Lily: Tesla shares slide after Cybercab robotaxi revealed (A Tesla részvényei lejtőre kerültek a Cybercab robotaxi bemutatása után),

BBC, 2024. in: <https://www.bbc.com/news/articles/cm29x5ke9jdo> (2024.10.25.)

² Ambrus István: Digitalizáció és büntetőjog, Budapest, 2021. Wolters Kluwer Hungary, 188. p.

³ Pusztahelyi Réka: A veszélyes üzemi felelősség szabályozási környezete, Budapest, 2018. Nemzeti Közszerkesztési Egyetem, 13. p.

⁴ „Ha valamely, habár a közforgalomnak még át nem adott vaspálya üzeménél valaki életét veszti, vagy testi sértést szenved, az ezáltal okozott károkért az illető vaspálya-vállalat felelős, kivéve, ha a vállalat bebizonyítja, hogy a halált vagy a testi sértést elháríthatlan esemény (vis major), vagy egy harmadik személynek elháríthatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta.”

⁵ Képviselőházi Irományok 1872/75. XII. kötet, irományszám: 588. 58. p.

⁶ Pusztahelyi 2018. 19. p.

⁷ Löw Tibor: Törvénykezési szemle. Újabb bírói határozatok a kártérítési jog köréből, in: Jogtudományi Közlöny, 19. szám, Budapest, 1918. 150. p.

⁸ Peschka Vilmos: Gondolatok a joghézagokról és a jogi analógiáról, in: Jogtudományi Közlöny, 3. szám, 1966. 139. p.

⁹ A Magyar Általános Polgári Törvénykönyv Tervezete, 1778-1793. §

¹⁰ Pusztahelyi 2018. 20. p.

¹¹ Nizsalovszky Endre: Az objektív felelősség a magánjogi törvénykönyvben, in: Jogállam 4-6. füzet, 1933. 141-150. p.

¹² Pusztahelyi 2018. 25. p.

¹³ Eörsi Gyula: A jogi felelősség alapproblémái. A polgári jogi felelősség, Budapest, 1961. Akadémia Kiadó, 324. p.

¹⁴ Pusztahelyi 2018. 27. p.

Képek elérhetősége:

1. oldal: Benz Patent-Motorwagen, 1886. <https://www.bundesverband-patentanwaelte.de/patente/revolutionaer-auf-drei-raedern/> 2024. 11. 04.

A cikkekben feltüntetett állítások a szerző saját véleményét képezik.

A blogon megjelent művek utánközlése csak a szerző és a szerkesztőbizottság engedélyével lehetséges. Ennek megszegése jogi felelősségrevonást eredményez.

Erre, a blogon megjelent írásra a következőképp lehet hivatkozni:

Szabó András: A veszélyes üzemi felelősség rövid története. In: **JOG.történet**. A HUN-REN-ELTE Jogtörténeti Kutatócsoport blogja. 2024. november 4. mtajogtortenet.elte.hu/blog/szabo-andras-veszelyes-uzem