

Eötvös Loránd Tudományegyetem
Állam-és Jogtudományi Doktori Iskola

A veszélyes üzemi felelősség magyarországi fejlődéstörténete

dr. Mireisz Tímea

Doktori értekezés tézisei

Témavezető:

Dr. Horváth Attila habilitált egyetemi tanár

Budapest

2025

1. A DOKTORI ÉRTEKEZÉS CÉLKITŰZÉSE

1. Bevezetés

A vasút társadalmi, gazdasági és technikai jelentősége¹ a hazai történetírásban már hosszú ideje ismert, megjelenésének és szerepeinek történeti és műszaki szempontból is átfogóan kutatott, ám ennek a komplex intézménynek a jogfejlődésre gyakorolt hatása – különösen a veszélyes üzemi felelősség formálódása, egyéb veszélyes üzemek fejlődése szempontjából – csupán korlátozottan feldolgozott. A kutatás elsődleges célja ezért e hiátus pótlása, különösen a vasút meghatározó szerepének feltárása a hazai veszélyes üzemi felelősség fejlődésében.

A kutatáshoz jelentős ösztönzést jelentett a vasúttal való közvetlen kapcsolat, ezen belül is a MÁV Archívum anyagainak vizsgálata, forrásainak feltárása, amelyek – a vasúti balesetekkel kapcsolatos peres iratok, jogtanácsosi és igazgatósági levelezések, feljegyzések és egyezségek vizsgálata révén – igazolni képesek, hogy a vasút nem csupán ipartörténeti vagy közlekedéstechnikai, hanem a magánjog, azon belül a veszélyes üzemi felelősség fejlődése szempontjából is meghatározó jelentőségű tényezőnek tekinthető. Végül közvetetten az a szempont is szerepet játszott a kutatási feladat kitűzésében, hogy a veszélyes üzemi felelősség modellje, és általa a vasút, mint a veszélyes üzemek legrégebbi atyja, az újabb ipari forradalom, az autonóm technológiák és a mesterséges intelligencia térnyerése révén várhatóan ismét a jogalkotói és jogalkalmazói figyelem fókuszába kerül, amely kérdésekre ugyan e jogtörténeti kutatás nem terjedhet ki, de eredményei közvetetten hozzájárulhatnak azok értelmezéséhez.

2. A kutatás fókuszpontjai

A kutatás fókuszpontja annak előrehaladtával fokozatosan a vasút magyarországi megjelenését követő időszakra szűkült (1874-1940), mivel a veszélyes üzemi felelősség fejlődése a vasút relációjában ebben a korszakban vetette fel a legtöbb kérdést és egyúttal határozta meg e speciális felelősségi modell máig releváns kereteit. Emiatt a veszélyes üzemi felelősség általános fejlődéstörténetének bemutatása mellett a kutatás a vasút veszélyes üzemi felelősségre gyakorolt hatását vizsgálta az alábbiak szerint:

1. A kutatás szerves részét képezte a **veszélyes üzemek történelmi kontextusának vizsgálata**, különösképpen az eredményfelelősségtől a vétkességi alapú felelősség felé való elmozdulás folyamatára, valamint az objektív elemek megjelenésének és változásainak értékelésére a modern kártérítési jog szemszögéből. E körben kiemelt figyelmet kapott a custodia-felelősség tényleges szerepének értelmezése – melyet gyakran az objektív felelősség előzményeként említenek –, a római jog középkori recepciójának vizsgálata (különösen annak jelenlétének vagy hiányának tükrében), továbbá azok a szellemi és jogelméleti irányzatok, amelyek a modern deliktuális felelősség formálódását és a veszélyes üzemi felelősség közvetett elméleti megalapozását elősegítették.
2. A **magyar történelmi környezet** vizsgálata megkerülhetetlen volt, melyet a **reformkort megelőzően** a feudális gazdasági és rendi jogintézmények, az 1848-as szabadságharcot

¹ Visegrády József: *A közlekedésügy, mint közfeladat és a vasút-autó kérdés*. Szerző Kiadása, Budapest, 1936. 13.

követően viszont a polgári magánjogi kodifikáció elmaradása, és a meglévő szokásjogi rendszer „*tabula rasa*,”² párhuzamosan a Habsburgok által dédelgetett Gesamtstaat eszméjének erőltetésével jellemzett. Ugyanezt az elvet szolgálta a gazdasági fellendülés is, amely a veszélyes üzemek megjelenését és elterjedését ugyan nagymértékben segítette,³ de a birodalmi érdekeknek alárendelve.

Ez a történelmi és gazdasági háttérrel átívelő ambivalencia a viszonylag fejletlen deliktuális kártérítési jog fejlődését is jellemezte, az **ABGB-vel szembeni nyílt ellenállás, ugyanakkor hallgatólagos alkalmazás** révén, amelynek jogfejlesztő hatása többnyire formális hatályvesztését követően történt meg,⁴ éppen ezért a veszélyes üzemi fejlődés körében is megkerülhetetlen volt az ABGB hatásának értékelése. Visszas helyzetet teremtett az a körülmény is, hogy bár az osztrák vasúttörvényt nem alkalmazták hazánkban, azonban még a kiegyezést követően is külön törvény hiányában egy már birodalmi szinten meghaladott üzletszabályzat rendelkezéseit kellett (habár rövid időre is) alkalmazni.⁵

3. A **hazai vasúttörvény** megalkotásának égető szükségét ezen okok csak részben adták, a **megalkotáshoz vezető út** azonban minden rögzítése ellenére is bizonyíthatóan a polgári erők igényeit szem előtt tartva történt (szemben a porosz vasúttörvény feudális erőket védő rendelkezéseivel), közvetlen kiváltó oka pedig, ahogy az értekezés rávilágít, a Képviselőházi naplók és a MÁV Archivum iratainak összevetése alapján egy vasúti baleset volt, tehát a vasúttörvény „*minden elméleti, társadalompolitikai meggondolás nélkül, gyakorlati motívumok sarkallására*”⁶ született meg. A kutatás célja volt annak igazolása, hogy a vasúttörvény hozta meg az áttörést a veszélyes üzemi felelősség fejlődését meghatározó gondolkodásban,⁷ és uralta több, mint fél évszázadig a veszélyes üzemi felelősség tételes jogi fejlődését.
4. Ezt követően a kutatás azokat a kérdéseket elemzi, amelyek a vasúttörvény kapcsán a joggyakorlatban felmerültek, például hogy hol helyezkedjen el a **veszélyes üzemi felelősség a vétkességi felelősségen nyugvó rendszerben**, van-e egyáltalán objektív, vétkességtől független felelősségnek létjogosultsága, vagy az szükségszerűen visszakapcsolódik hozzá egyfajta immanens vétkesség révén, hol húzódjon a szigorú felelősségnek a határa,⁸ azaz miként töltsse ki a jogelmélet iránymutatása alapján a bírói gyakorlat a törvény szűkszavú rendelkezéseit a kimentési okok vonatkozásában,⁹ alkalmazható legyen-e a törvény

² Grosschmid Béni: Magánjogi előadások. Jogszabálytan. Athenaeum, Budapest, 1905. 839.

³ Horváth Ferenc: Az abszolutizmus korának neves vasútépítői (1850-1867). *Sínek világa*, 2007/3-4. sz. 2.

⁴ Balogh Judit: A magánjog átalakításának 1848-as kísérlete és az osztrák jog uralma. *Jogtudományi Közlöny*, 1999/10. sz. 412.

⁵ Vörös Zoltán: Az új vasúti üzletszabályzat (V.Ü.SZ.). *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1909/135. sz. 860.

⁶ Beck Salamon: A vétklen felelősségi gondolat újabb gyakorlatunkban. *Polgári Jog*, 1938/9. sz. 482.

⁷ Zlinszky Imre: A vaspályák felelőssége és kártérítési kötelezettsége. *Jogtudományi Közlöny*, 9. évf., 1874/17. szám. 129.

⁸ Köhidi Ákos: *Az elháríthatatlanság fogalmának relativizálódása a magyar polgári jogban*. In: Köhidi Ákos - Keserű Barna Arnold (Szerk.): *Tanulmányok A 65 Éves Lenkovics Barnabás Tiszteletére. Eötvös József Könyv- és Lapkiadó Bt.*, Győr, 2015. 226.

⁹ *Képviselőházi Napló*. 1872. évi szeptember hó 1-jére hirdetett Országgyűlés Nyomtatványai XII. kötet, 588. Iromány kihirdetése, Magyar Királyi Államnyomda, Buda 1872/74. 58.

rendelkezése az egyéb veszélyes üzemekre is, vagy ezekre külön törvény alkotása megfelelőbb lenne (például a gépjárművekre vagy a légi járművekre).

Az értekezés vizsgálja azt, hogyan szabályozta a vasúttörvény a **dologi károk** megtérítését, valamint hogy a bírói gyakorlat miként lépte túl a törvény kereteit, és terjesztette ki a szigorúbb felelősséget a dologi károkra: „*általános szabályként fogadta el*” hogy „*(...) a veszélyes üzemet folytató vasút az üzemében történt dologi károkért is tárgyi felelősséggel tartozik, vagyis a felelősség alól csak abban az esetben mentesül, ha bebizonyítja hogy a kárt vis major, egy harmadik személy elháríthatlan cselekménye vagy a károsult saját hibája okozta.*”¹⁰ A **vasúti tűzkárok és a tűztávlati szabályok** megsértéséből eredő károk a gőzkorszak végéig súlyos következményekkel jártak, ugyanakkor a veszélyes üzemi felelősség történeti fejlődésében, amely gyakorlatilag a dologi károk megtérítésének külön törvényi keretét jelentette, mindeddig periférikus szerepet kapott; ennek hiányát igyekezett a kutatás pótolni, ezért szerves részévé tette a téma feldolgozását.

5. A magánjogi fejlődés szempontjából jelentős szerepet játszottak a kiegyezést követően indult **kodifikációs kísérletek** (először még csak résztervezetek, magánmunkálatok formájában),¹¹ amelyek a 20. század első harmadára lehetővé tették, hogy a bírói gyakorlat a vasúttörvény és a magánjogi törvényjavaslatok iránymutatásai alapján továbbfejlessze a veszélyes üzemi felelősséget továbbfejlessze, például az 1913-as Javaslatban már személyi és dologi károkra is kiterjesztve a vétklen felelősséget¹² amely gyakorlat kialakításában nem mindig volt következetes. Ebben a folyamatban tért ki a dolgozat röviden a veszélyes üzemi felelősség és a **biztosítási jog „kéz a kézben” történő fejlődésére** is.
6. A kutatás a vasút kapcsán kialakult bírói gyakorlat rendszerformáló szerepét értékelve ezt követően igyekezett a vizsgálat látókörét kiszélesíteni, különféle **típusos vasúti baleseti eseteket** elemezve a veszélyes üzemi felelősség érvényesülése szempontjából, különös tekintettel a tipikus veszélyhelyzetekre és az egyes balesetekkel kapcsolatos források részleteire.
7. Röviden összegezve a fentieket, az értekezés fő kutatási kérdésként azt vizsgálta meg, hogy **milyen szerepe volt/van a vasútnak a veszélyes üzemi felelősség kialakulásában, és hogyan befolyásolta a vasút a veszélyes üzemi felelősség dogmatikai alapjainak megteremtését és fejlődését.** A kérdés megválaszolásához az alábbi alkatatási kérdéseket vizsgáltam meg:
 - a) volt-e bármilyen jogtörténeti és elméleti eredője a veszélyes üzemi felelősségnek a római jogban és a korai európai jogfejlődésben, és a magyar magánjogi fejlődésben?

¹⁰ TÉRFY, Gyula: Uj Döntvénytár. XVII. kötet. 1916-24, Grill, Budapest, 1927. (1917. okt. 31. 3696/917.)

¹¹ Homoki-Nagy Mária: *Gondolatok a magyar kodifikáció történeti háttéréről.* In: Hajdú József (szerk.): *90 éves a szegedi jogászképzés.* SZTE ÁJK, Szeged, 2013. 85.

¹² Dezső Gyula: *Az objectiv kártérítés tana.* Budapest, Grill, 1917. 205.

- b) milyen szerepe volt a vasútnak és a vasúti baleseteknek (azok különböző típusainak) abban a társadalmi, gazdasági és jogi változásban, amely a fennálló felelősségi rendszer újragondolását, kiszélesítését és tételesjogi szabályozást szükségessé tette?
- c) milyen körülmények és sajátosságok jellemezték az első magyar vasúti felelősségi törvény megszületését az európai példákhoz képest?
- d) hogyan határozta meg a vasúttörvény a veszélyes üzemi felelősség helyét a vétkességi felelősség rendszerében, továbbá milyen tényezők és hogyan alakították a felelősség alóli kimentési okokat, valamint a dologi károk megtérítését?
- e) milyen módon terjesztette ki a bírói gyakorlat a vasúti veszélyes üzemi felelősséget más veszélyes üzemekre, és hogyan alakult a vasúti jogeseteken keresztül a szigorúbb, tárgyi felelősség és a vétkességi felelősség viszonya? Milyen szerepe volt a veszélyes üzemi felelősség terén a magyar magánjogi törvénytervezeteknek?

2. A KUTATÁS MÓDSZERTANA ÉS FORRÁSAI

2.1. A kutatás módszertana

A kutatás során különös figyelmet fordítottam arra, hogy a téma jogtörténeti alakulását koherens, pozitív irányú fejlődési ív mentén mutassam be. Ennek érdekében, jóllehet az értekezés címe fejlődéstörténetet posztulál, mégis a pozitivista, tételesjogi szemléletet is az értekezés sajátjának kell tekinteni. A középkori jogtörténeti előzmények tárgyalása során pozitív, kronologikus eseményleírási módszert alkalmaztam.

Az értekezés európai jogfejlődésre történő kitekintését tartalmazó fejezet elsősorban a jogszabályok és a vonatkozó szakirodalmak elemzésén alapuló deskriptív módszeren alapul, míg az objektív felelősségi elmélet alátámasztására létrehozott felelősségelméletek a leíró jellegű módszer mellett komparatív szemléletre is törekedtem az elméletek egymáshoz való viszonyulásának érzékeltetése érdekében.

A korabeli jogtörténeti és jogtudományi források mellett a vasúti levéltári anyagok feldolgozása és a vasúttal kapcsolatos történelmi, irodalmi anyagok feldolgozása során törekedtem a vasúttal kapcsolatos történeti kontextus bemutatására is, melynek keretében megfogalmazott hipotézisek és következtetések e diszciplínák kutatási módszereinek szintéziséből adódott. A vasút vonatkozásában megvizsgált elsődleges levéltári jogforrások értékelésénél a leíró mellett az egyes jogi vélemények, álláspontok egységbe rendezésére szubjektív teleologikus módszertant alkalmaztam. A tervezetek és a Magánjogi Törvényjavaslat jogforrási jellegének meghatározásakor dogmatikus, elemző módszertant használtam.

Az értekezés a rendelkezésre álló jogtörténeti, szakirodalmi, joggyakorlati eredményeket alapul véve vizsgálja a veszélyes üzemi felelősség fejlődését azon lényeges körülmény szem előtt tartásával, hogy az együttesen alkalmas és képes volt-e a veszélyes üzemi felelősséget érintő

kihívásokat (elismerés, szabályozás, alkalmazás, kiterjesztés) és a vele szemben fellépő elvárásokat teljesíteni. A kutatás során figyelembe vettem a veszélyes üzemi felelősséget érintő hazai jogalkotási folyamatot és eredményeit, az elérhető szakmai anyagokat, valamint a bírói gyakorlat eredményeit, ellentmondásait is. Az értekezés alapját e források relevancia időszakra vetített szintézise képezi, megvizsgálva, rendszerezve, értékelve, ütköztetve a vonatkozó szakirodalmi álláspontokat, saját következtetéseim kialakítása mellett.

2.2. A kutatás fő forrásai

A szakirodalmi forrásokat tekintve a veszélyes üzemi felelősség polgári korszakát megelőző római jogi és középkori megjelenésének ismertetésében legfőképpen Mádl Ferenc, Marton Géza, Sólyom László, Eörsi Gyula és a római jogtudósok munkásságát vettem alapul, míg az európai jogfejlődésre történő kitékintés bemutatásában az írott jogforrások mellett például Joseph Unger, Karl Binding, a természetjogászok és a hatályos jog közvetlen előzményeit illetően Helmuth Koziol művei segítettek.

A felelősségi elméleteket a külföldi szakirodalom mellett a magyar szerzők közül Dezső Gyula ismertette a legrészletesebben, illetve a későbbiekben Marton Géza is véleményezte több művében. A veszélyes üzemi felelősség európai fejlődésének magyar jogra gyakorolt hatása vonatkozásában utalnunk kell Szladits Károly munkásságára is. Az értekezés fő fókuszát, a polgári jogi hazai irodalmat tekintve megkerülhetetlenek Schwarz Gusztáv, Dezső Gyula, Groschmid Béni, Szladits Károly, Kolosváry Bálint és Marton Géza munkássága, akik kiemelten foglalkoztak a veszélyes üzemi felelősség jogrendszerben való elhelyezésének szükségességével.

A vizsgált kérdések tárgyalása során a fellelhető szakirodalmi források feldolgozása mellett kiemelt figyelmet fordítottam az elérhető elsődleges források feldolgozására is. Jelen értekezés elsőként mutatja be a hazai jogtörténeti szakirodalomban a vasútnak a tárgyi felelősség fejlődésére gyakorolt hatását. A vasúttörvény, a Magánjogi Törvényjavaslat és megelőző tervezetek bemutatása során megvizsgáltam a törvény és a javaslatok indokolását is, valamint támaszkodtam A magyar általános polgári törvénykönyv tervezetének további tárgyalását előkészítő főelőadmány és a tervezetre vonatkozó bírálati anyag című kilenc kötetes anyag VII. kötetének vonatkozó részeire is, végül áttekintettem a főkérdésekre vonatkozó bizottsági tárgyalások munkaanyagát is.

A vasúttörténet forrásainak helyzete sem a közlevéltári, sem a MÁV irattárai vonatkozásában nem volt kevésbé mostohább mint egyéb anyagok vizsgálatánál.¹³ Mivel a fellelhető kutatások a közlevéltárak anyagaira támaszkodnak, melyek fontosabb döntései a különböző

¹³ Az Osztrák-Magyar Monarchia időszakának iratait az Osztrák Állami Levéltár Österreichisches StaatsarchivVerkehrsarchiv cím alatt a vasútügy magyar vonatkozású dokumentumait is megtalálhatjuk a Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten (1849-1859), a Finanzministerium (1860-1861) és a Ministerium für Handel, und Volkswirtschaft (1861-1867) fondjaiban találjuk meg, míg az 1867-1889 közötti időszak vonatkozásában a fennmaradt, kevés számú iratot a Magyar Nemzeti Levéltár őrzi. A minisztériumok és egyéb vasúti hatóságok közjogi szabályozási és működési irataiból (pl. engedélyeztetés, építtetés, üzemvitel) a kutatási téma szempontjából kevés releváns irat maradt fenn. Ennek oka, hogy a Kereskedelmi- és Közlekedési Minisztérium (1935-1945) I. kerület, Lánchíd u. 1-3. alatti épületét 1945 elején bombatalálat érte, és az épület az ott őrzött irattalanyaggal (Kereskedelmi Minisztérium 1900-1935 közötti, és a Kereskedelem- és Közlekedési Minisztérium 1935-1945 közötti irattalanyaga) együtt leégett.

döntvénytárakban szintén fellelhetők voltak, a kutatás esszenciájaként a MÁV Irattárában fellelhető elsődleges, releváns forrásokat céloztam. Hazánkban 1846-tól átadott gőzüzemű vasútvonalakat 1868-ig, a Magyar Királyi Államvasutak megalakulásáig magántársaságok építették, azonban a Magyarországon vasutat építő magán vasúttársaságok iratanyagaiból szinte semmi nem maradt fenn a hazai levéltárakban. Ugyanez igaz a vizsgált Magyar Királyi Államvasutak vonatkozásában is, melynél 1868-tól 1879-ig terjedő időszakban nem maradt fenn ügyirat. A korábbi legnagyobb hazai magánvasút, a Déli Vasút (Duna-Száva-Adria Vasúttársaság) magyarországi iratanyaga is szinte teljesen megsemmisült. A második világháború súlyos károkat okozott a budapesti és területi igazgatóságok, valamint a vasúti irattárak állományában.¹⁴

Mégis érdemesnek találtam a Magyar (Királyi) Államvasutak fennmaradt iratainak vizsgálatát, mert a megőrzött iratok vizsgált része értékesnek bizonyult a veszélyes üzemi felelősség meghonosodásának, elterjedésének és bíróságok általi alkalmazásának rekonstruálása során, kiegészítve a döntvénytárak, polgári határozatok tárának vizsgálatával, hiszen a fejlődés egyik leggazdagabb időszakát öleli fel a vizsgált intervallum, amely e speciális felelősségi típus máig változatlan alapköveit lerakta. A vizsgálati anyag kezdő és végidőpontjának meghatározása azon szükségszerűség következménye is volt, hogy amint az az előadottakból látszik, az 1900-as éveket megelőzően rendelkezésre álló iratanyag egy része megsemmisült, 1940-es éveket pedig először a háború, majd az azt követő, leginkább fejetlenség, mint szabályos iratselejtezési gyakorlat jellemezte.

3. A KUTATÁS EREDMÉNYEINEK RÖVID ÖSSZEFOGLALÓJA

Az értekezésben levezetésre került, hogy a vasútnak központi szerepe és közvetlen ráhatása volt hazánkban a veszélyes üzemi felelősség alakulására. A kutatás igazolta, hogy a vasút megjelenése és társadalmi, gazdasági volumene olyan formáló erőt jelentett – az elméleti jogtudósok és a bíróságok magas szintű felkészültsége segítségével – ami a kezdetleges szabályozási környezet ellenére¹⁵ is kikényszerítette a veszélyes üzemi felelősség szabályozását. A vasúttörvény mintegy 80 éves uralma alatt, amely egy-egy külön törvénnyel, majd a törvénytervezetekkel, kiváltképp a Magánjogi Törvényjavaslat (Mtj.) szabályozási megoldásaival egészült ki, lehetővé vált a szigorúbb, veszélyes üzemi felelősség elismerése és megerősödése, máig ható lényegi rendelkezéseinek megalapozása.

1. Ehhez először is azokat az előfeltételeket kellett megállapítani, amelyek a veszélyes üzemi felelősség megszületésében közrehatottak. Elengedhetetlen előfeltételnek tartom a deliktuális felelősség modern kori tételeinek megállapítását, amelynek gyökerei a római jogban fellelhetők és kezdetben a kár megtorlásán és a vétkesség elvén nyugodott. Megvizsgáltuk azt is, hogy melyek voltak azok a körülmények, amelyek miatt a custodia felelősséget tekintették a veszélyes üzemi felelősség előzményének, és arra a

¹⁴ A Vezérigazgatóság iratanyagát például óvóhelyek építése miatt az 1930-as évek végén raktárakban helyezték el, melyet feltörtek és az iratokat elhordták, eltűzelték, csomagolóanyagként használták. Lásd ehhez bővebben Opauszki István: Vasúti iratok a történetírás szolgálatában, *Levéltári Szemle* 2003/53. sz. 13–14.

¹⁵ Marton Géza: Kártérítési kötelek jogellenes magatartásból. In Szladits Károly (szerk.): *Magyar magánjog. IV. kötet. Kötelmi jog különös rész.*, Grill, Budapest, 1942. 845.

következtetésre jutottunk, hogy bizonyos formai hasonlóságok ellenére is csak nagy jóindulattal lehet a kettő jogintézmény között párhuzamot találni.

A társadalmi és gazdasági viszonyok átalakulásához igazodva a deliktualis felelősségi forma fokozatosan levált a büntetőjogról és a büntetőjogi elemek elhagyásával önálló jogintézményként erősödött meg.¹⁶ Míg a büntetőjogi gyökerektől való eltávolodás viszonylag lineárisan, a római jogból kiindulva a középkoron és az abszolutizmus korán át jól nyomon követhető volt,¹⁷ addig a vétkességi elvtől történő távolodást viszont nem lehetett ilyen egyenes vonalú fejlődésként leírni. Ezen a rendszeren a rést – amely a vétkességi felelősség zártságát áttörni volt hivatott – nem volt könnyű megnyitni. A vétkességi alapon nyugvó felelősség szilárd dogmatikai alapokon állt, és sokáig ellenállt minden, a szubjektív elemeket háttérbe szorító, kockázati elemeket előtérbe helyező törekvésnek.

A változás irányába tett első lépések az ipari forradalom nyomán jelentkező új típusú veszélyforrások, veszélyes üzemek elterjedésével kezdődtek meg, azaz a veszélyes üzemi felelősség mondhatni ezen fejlődés logikus következményeként született meg a deliktualis felelősségi rendszer részeként, nem pedig a történelmi kontinuitás eredményeként, hanem új társadalmi szükségletek és technikai körülmények mentén. **A felelősség új irányát a veszélyes üzemek közül pedig egy meghatározó veszélyforrás, a vasút jelölte ki.** Az értekezésben bemutatásra került, hogy a vasút, mint a közlekedés és gazdaság meghatározó szereplője, jelentős hatalommal és előjogokkal rendelkezett és rendelkezik a mai napig, ám a „*privilegium odiosum*” elv alapján e kiváltságokkal arányosan szigorúbb felelősségi elbírálás alá is kellett esnie, különösen a közlekedés biztonságának és a társadalmi méltányosságnak a biztosítása érdekében.¹⁸

2. A vasút megjelenése sok területen hozott óriási változást (például forradalmasította a szállítást,¹⁹ de az időnek a standardizálása is a vasúti idők egységesítése miatt történt meg),²⁰ amely változást az évszázadokon át formálódó, vétkességi elv kizárólagosságán nyugvó rendszer viszont már nem volt képes megfelelően lekövetni. A károsultat terhelő bizonyítási kötelezettség teljesítésének problémáját a jogfejlődés hamar felismerte, de a **bizonyítási teher megfordítása csak részleges megoldást jelentett** a károsulti oldal terheinek csökkentésére, ez önmagában viszont a hatékony jogvédelem biztosításához nem volt elegendő. A keletkező dogmatikai és jogpolitikai úr indokoltta tette egy szigorúbb felelősség, és ezen belül is a veszélyes üzemi felelősség elismerését és fokozatos térnyerését, továbbá kikényszerítette a fennálló felelősségi szabályok átgondolását.²¹

¹⁶ Mádl Ferenc: A deliktualis felelősség a társadalom és a jog fejlődésének történetében. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1964. 327.

¹⁷ Mireisz Tímea: A büntetőjogi és a magánjogi felelősség szétválásának áttekintése a magyar jogtörténetben. I. rész, *Jogtörténeti szemle*, 2019/1. sz. 35–40.

¹⁸ Moravcsik Gyula: A vasut felelőssége a személyeket érő balesetekkel szemben. *Jogtudományi Közöny* 1893/12. sz. 89.

¹⁹ Katus László: A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. A vasút és a gazdasági fejlődés. In: Kovács Endre – Katus László (szerk.): Magyarország története. 1848-1890. 2. kötet. Budapest, Akadémia Kiadó, 1987. 985–986.

²⁰ Az egységes vasúti idő. *Vasúti és Közlekedési Közöny*. 1891/62. sz. 538.

²¹ Ifj. Szigeti László: Vétkességi és objektív kártérítés. *Polgári jog*, 1925/7. sz. 293.

- a) Az értekezés megerősítette, hogy ebben a folyamatban meghatározó szerepet játszottak a polgári kor hajnalán a veszélyes üzemi felelősség létjogosultságának **elméleti megalapozását magyarázó elméletek**, és hatásuk egyértelműen tetten érhető volt mind a külföldi, mind a hazai jogfejlődésben. A veszélyes üzemi felelősség európai fejlődését kettős szabályozási tendencia határozta meg: egyes jogrendszerek **külön törvényekkel, mások generálklauzulákon** keresztül teremtették meg a szigorú felelősség dogmatikai alapjait. Megállapítottuk, hogy a külön törvények világos szabályozási kereteket biztosítottak ugyan, ám gátolták a technológiai fejlődés dinamikus lekövetését. Ezzel szemben a generálklauzulák nyitottsága lehetőséget adott a felelősség új típusú kockázati formákra való kiterjesztésére, ugyanakkor a jogbiztonságot veszélyeztető túlzott bírói mérlegelést is magukban hordozták. A szabályozási technika megválasztása, valamint kombinálása a mai napig elsődleges jelentőséggel bír a veszélyes üzemi felelősség területén.²² Az értekezés ezen gondolatmenetén világított rá arra, hogy a porosz és osztrák vasúttörvények, valamint az 1871. évi *Reichtshafipflichtgesetz* (RHG) és a kodifikált magánjogi minták e kettősség mentén **jelentős hatást gyakoroltak a magyar magánjogi gondolkodásra, a későbbi vegyes technikájú szabályozás kiépítése során.**
- b) Hazánkban a deliktuális kártérítési jog gyökerei a reformkort megelőzően csak szűkösen voltak jelen, főként szokásjogi úton, a római jog mérsékelt hatása mellett. Pontosan emiatt tartottam fontosnak az értekezésben szemléltetni azt a néhány jogforrást, amely már a porosz vasúttörvényt megelőzően tartalmazott tárgyi alapon felelősségi elemeket, például az 1836-os „első vasúttörvényt,”²³ vagy a jogelmélet egy-egy megnyilvánulását a vétkességtől független, szigorúbb felelősség kapcsán, amelyek **a deliktuális kártérítési jog szórványos jelenléte ellenére is meglepően fejlett és előremutató szabályozási törekvéseket tükröztek.** Mivel hazánkban a 19. században minden törekvés ellenére sem született önálló polgári törvénykönyv, az ABGB hatályba léptetése különleges fejlődési pályára állította a deliktuális felelősség magyar történetét, amelyben a deliktuális felelősség, és azon belül a veszélyes üzemi felelősség alakulása nem önálló kodifikációs folyamatokból, hanem az ABGB rövid idejű recepcióján és az osztrák jogfejlődés követésén keresztül bontakozott ki. Ennek **középpontjában a vasút és annak fejlesztése állt** a bécsi politikai centralizáció alá rendelve.²⁴
- c) A magyar jogfejlődés e kontextusban sajátos kettősséget mutatott a veszélyes üzemekre vonatkozó felelősségi szabályok kiépítésében: a dolgozat rámutatott arra, hogy **formailag az osztrák minta hatása érződött rajta**, az ABGB ugyanis a modern deliktuális felelősségi szabályokat írott jogforrásként közvetíteni tudta a hazai fragmentális jog hézagpótlására,²⁵ **tartalmilag azonban több ponton újraértelmezte**

²² Pusztahelyi Réka: *A veszélyes üzemi szabályozás környezete*. Nemzeti Köszszolgálati Egyetem, Budapest, 2018. 30.

²³ A jelenkori szakirodalom az 1874-es vasúttörvényt tekinti első vasúttörvénynek, holott az igazából az első vasúti felelősségi törvényünk volt, míg a vasutakat szabályozó első törvény ennél korábbra volt datálható, jöllehet ez a törvényt csupán ideiglenesnek szánták és az 1874-es vasúttörvényhez képest valóban kérés életű volt. Lásd bővebben a témáról: Újhely Géza: *A vasútügy története*, Atheneum, Budapest, 1910. 39–40.

²⁴ Horváth (2007) i.m. 2007/3–4. sz. 2.

²⁵ Szladits, Károly: Erdély-részi magánjog. *Gazdasági Jog*, 1940/8. sz. 467.

azt, és a kiegyezést követően nyíltan is önállósodni kívánt tőle. Ez a jogelmélet (például Zsögöd munkásságában)²⁶ és a joggyakorlat **elvi szinten történő ellenállásában és mégis hallgatólagos alkalmazásában** is megnyilvánult, amely magánjogi kódexünk hiányában még jó ideig befolyásolta a joggyakorlatot, különösen az ország azon területein, így például az erdélyi szászoknál, ahol az ABGB-vel szembeni ellenérzés jóval kisebb volt.²⁷

Az **1874-es vasúttörvény elfogadásához vezető út** részletes ismertetése szükséges volt annak érdekében, hogy érzékeltetni lehessen, hogy a törvény megszületése miért volt meghatározó jelentőségű a veszélyes üzemi felelősség fejlődéstörténetében. Ennek során rámutattunk arra, hogy egyrészt a hazai jog önállósodását és saját útján történő megindulását segítette elő azáltal, hogy ahelyett, hogy az osztrák törvény automatikus átemelésére került volna sor, nagyjából a porosz vasúttörvény rendelkezéseire és az 1871-es RHG megszorító rendelkezéseinek elhagyásával annak veszélyes üzemi felelősségi szabályaira támaszkodott. Másrészt a magánjogi kodifikáció elhúzódnása miatt a jogalkotónak nem álltak rendelkezésre olyan átfogó, tételes jogi keretek, amelyek mentén a gazdasági és technológiai fejlődés során megjelenő új veszélyforrásokat szabályozni lehetett volna, ezért megállapítható volt, hogy a **vasúttörvény** ezen hiányok pótlékeként is szolgált, és **kiemelkedő szerepet töltött be** az eredetileg zártan tervezett, rövid rendelkezéseivel **a veszélyes üzemek, és a rájuk vonatkozó felelősség meghonosításában**, a bírósági gyakorlat hosszú időn át alkalmazható viszonyítási pontjául szolgálva.

3. A századfordulóig csupán a fordított bizonyítási teher alkalmazása jutott át a tényleges megvalósulás állapotába, míg a kár pusztá bekövetkezésének ténye alapján történő felelősségre vonás nem a törvény szellemében, hanem különböző okok miatt vélelmezett vétkesség keretei között nyert értelmezést.²⁸ E körülmény azonban a vasúttörvény jelentőségét véleményem szerint nem csorbította. A dolgozat feltárta ezen contra legem jogértelmezési és jogalkalmazási gyakorlatra vezethető okokat, mint amilyen véleményem szerint az ABGB szabályainak burkolt fennmaradása, vagy a vasúttörvény indokolásának pontatlan megfogalmazása volt. Utóbbi ok kapcsán egyetértettünk a korabeli jogfejlődéssel élénken foglalkozó MÁV jogi osztályának vezetőjével, Reinitznek az álláspontjával,²⁹ miszerint a törvény indokolásában elejtett téves félmondat csupán a bizonyítás vonatkozásában állított fel vélelmet. Ezen okok mellett közreható lehetett maga a századfordulóig érvényesülő „ipari kulpa” is, amely a vasúton kívül eső veszélyes üzemek vonatkozásában is a vélelmezett vétkesség keretei között valósult meg.³⁰

A vasúttörvény hatályba lépését követő időszakban kezdődött meg a bírói gyakorlat szerepének felértékelődése abban, hogy a veszélyes üzemi felelősség ugyan kivételes

²⁶ Lásd különösen GROSSCHMID (1905) i.m. 32-37.

²⁷ Szladits (1940) i.m. 1940/8. sz. 467. és Ginyovszky József (szerk.): *Az osztrák polgári törvénykönyv hatásában a magyar magánjogra: Szladits Károly előadásainak jegyzete*. Radó Ny., Budapest, 1932. 29.

²⁸ Dobai (1886) i.m. 304.

²⁹ Reinitz József: A vaspálya felelőssége. (Válasz dr. Róth Pál jogászegyleti előadására) *Jogtudományi Közlöny*, 1898/7. sz. 52-53.

³⁰ Marton Géza: *A polgári jogi felelősség*. Budapest, Triorg Kft. 1993. 57.

jogként, de fokozatosan beépült a hazai jogértelmezés és jogalkalmazás rendszerébe,³¹ amely alapján a vasúti üzem veszélyességéből fakadó különös kockázatokat felismerve fokozatosan elmozdultak a klasszikus vétkességi logikától, és ezzel hozzájárultak a veszélyes üzemekkel kapcsolatos felelősségi konstrukció önálló, **vasútüzem veszélyességéből fakadó, tárgyi alapú felelősségként történő kialakításához**.

4. A dualizmus idején ismételten előtérbe került egy önálló polgári törvénykönyv megalkotásának szükségessége. Az első általános Polgári Törvénykönyv Tervezet (1900) kapcsán a dolgozat rámutatott arra, hogy a Tervezet fő törekvése volt a vasutakra vonatkozó kivételes felelősségi normák más, hasonlóan veszélyes tevékenységekre történő általános érvényű kiterjesztése. E koncepciót az 1913-as Polgári Törvénykönyv Javaslat fejlesztette tovább,³² amely dogmatikailag is jelentős előrelépést hozott: egyrészt részletesen szabályozta a veszélyes üzemek és egyéb károkozó források széles körét, a vasúti felelősségi modell általánosításával kiterjesztette a szigorúbb, tárgyi felelősséget azokra az ipari tevékenységekre és üzemekre, amelyek természetüknél fogva fokozott veszélyt hordoznak. Másrészt bevezette a méltányosságon alapuló vétlen felelősség általános rendelkezését, (amely méltányosság Mádl szerint a felelősség önálló alakzata),³³ és amely ezen általános, generálklauzula-jellegű felelősségi formaként jelent meg a klasszikus vétkességi és objektív modellek mellett.
5. A századfordulót követően a bírói gyakorlat az eredendően zárt vasúttörvény eredeti határait szétfeszítve a veszélyes üzemi felelősséget a vasúttól függetlenül valamennyi olyan üzemi tevékenységre kiterjesztette, amely viszonylag kisebb mulasztás vagy zavar esetében is jelentős személyi vagy vagyoni kár előidézésével járhatott, amelyek folytatása mégis ilyen emelt szintű kockázati tényezők mellett is megengedett volt.³⁴ E körben az értekezés célkitűzése volt a bírói gyakorlat szerepének vizsgálata a fejlődésben, rámutatva a vasút meghatározó szerepére a jogfejlesztő tevékenységben az alábbiak szerint:
 - a) A bírói gyakorlat kiterjesztő gyakorlatának egyik lényeges eredménye volt az értekezés által bemutatott tárgyi felelősség dologi károkra történő kiterjesztése, amely a vasúti iratok vizsgálatán keresztül részletesen rekonstruálható volt. A dolgozat levezette, hogy ez a kiterjesztés azt jelentette, hogy a vasúttörvény utaló szabálya alapján elviekben alkalmazandó vétkességre korlátozódó, a mindenkor hatályos vasúti üzletszabályzat alapján történő megtérítés helyett a bírói gyakorlat automatikusan, a kártérítésnek **a veszélyes üzemi felelősség keretében történő elbírálása körébe vonta a dologi károk megtérítését** is.
 - b) Ez a sajátos fejlődési ív a dologi károk megtérítésénél megfigyelhető volt a **tűzkárok** vonatkozásában, ahol a bíróságok a vasúttörvénytől függetlenül magukat a vasút kezdeti, szinte abszolút felelősségét állapították meg, rendkívüli teherrel sújtva a

³¹ Ifj. Szigeti (1925) i.m. 293.

³² Buday Gyula: *Vétlen károkozás. Bírói vélemények a polgári törvénykönyv törvényjavaslatáról*. 4. füzet. Kötelmi jog 2. rész. In: Magyar jogászegyleti értekezések új folyam. 10. kötet, 63–66. füzet, Franklin Társulat, Budapest, 1914. 284.

³³ Mádl (1964) i.m. 414.

³⁴ Szladits Károly: *A magyar magánjog vázlatja*. II. kötet, Grill, Budapest, 1935. 296.

vasutat.³⁵ A jogalkotó e sajátos, kvázi korlátlan felelősség kapcsán indokoltnak látta a preventív védekezést elősegítő szabályozási mechanizmus bevezetését annak érdekében, hogy a vasutat a dologi károk viselésének terhéől részben tehermentesítse. Az értekezés bizonyítja, hogy a tűztávlati szabályok³⁶ megalkotásának elsődleges célja az volt, hogy a dologi károkért való felelősség körét a vasút javára jogszabályi úton szűkítse. A **tűztávlati szabályok be nem tartása** ekként a vasútüzem részére a dologi károkért való felelősség alól a **vasúttörvényen kívüli, speciális** norma keretei között meghatározott **mentesülési lehetőséget teremtett**.

- c) Az értekezés a legnagyobb magyar vasúti baleset, azaz a herceghalmi vasúti baleset³⁷ bemutatásán keresztül igazolta, hogy bírói gyakorlat a dologi károk megtérítése körében új szemléletet hozott a pénzromlás figyelembevételével, amely közvetve előkészítette a személyi károk, különösen a járadékok valorizálásának rendezését is. A dologi károk körében kialakított rugalmasabb megoldások jelentős hatással voltak a korabeli jogi gondolkodásra,³⁸ és hozzájárultak ahhoz a felismeréshez, hogy **a járadékok reálértékének fenntartása nemcsak a dologi károk esetében szükséges és követendő**.³⁹
- d) A vasúttörvény nem egy egységes, általános kimentési klauzulát alkalmazott, hanem az osztrák minta alapján három kimentési okot nevesített, melyek tartalmát és alkalmazási körét a jogelmélet és a bírói gyakorlat alakította ki. A bíróságok a kimentési okokat kivételes jelleggel, megszorítóan kezdték el értelmezni, mivel a felelősség fő alapelve az volt, hogy a kárt annak kell viselnie, aki gazdasági helyzeténél fogva képes annak viselésére, képes azt működési költségeibe kalkulálni, végső soron pedig képes azt áthárítani.⁴⁰ Ennek megfelelően a mentesülés lehetősége kezdetben csak akkor érvényesült, ha a károkozás valóban elháríthatatlan, rendkívüli külső ok (vis maior) következménye volt.

Bizonyos üzemtípusok – például a bányászatok, később repülőgépek – esetében a különösen magas veszélyesség miatt még a vis maiorra való hivatkozást is kizárták, így ezek az üzemek feltétlen felelősséggel tartoztak.⁴¹ Az értekezés kitért arra, hogy a vasút vonatkozásában is rendkívül szigorú gyakorlatot fejlesztett ki a bíróság, még a szélsőséges időjárást (aszály miatti tüzet, szélvihart) sem tekintette abszolút elháríthatatlan külső oknak. Az üzemek köre és a felelősség kiterjesztése

³⁵ A vizsgált jogesetek közül például az alábbiak:

HU - MÁV Arch. AE. 10276. d. 8373/1933.

HU - MÁV Arch. AG. 10276. d. 18934/1921.

HU - MÁV Arch. AF. 10116. d. 27108/1923.

Nizsalovszky – Térffy – Sárffy – Zehery (Szerk.): Grill-féle döntvénytár (GD) XXV. 1933. 450–452. (1931. Okt. 1. – P. VII. 3499/1930.)

³⁶ *Képviselőházi irományok*. Az 1878. évi október hó 17-re hirdetett Országgyűlés Képviselőházának Irományai; XXIV. kötet 1052. iromány, 1878–1881, Pesti Könyvnyomda Rt., 1878. 284–285.

³⁷ A herceghalmi katasztrófa, *Budapesti Hírlap*, 1916/336. sz. 8–9.

³⁸ Blau György: Pénzromlás és magánjog XVII. (3. Rész), *Jogtudományi Közlöny*, 1924/13. sz. 99–103. és Almási Antal: A gazdasági lehetetlenülés térhódítása, *Jogtudományi Közlöny* 1922/15. sz. 113–115.

³⁹ Almási Antal: *A háború hatása a magánjogra*. Budapest, Franklin Társulat, 1917. 422.

⁴⁰ Almási (1917) i.m. 53.

⁴¹ Mádl 1964. 479.

vonatkozásában nem tettek különbséget a bíróságok kis- és nagyüzem között abban, hogy mi minősül veszélyes üzemnek, azonban a kimentés körében már differenciált megközelítést alkalmaztak aszerint, hogy a nagy üzemekkel szemben a legszigorúbb prevenciós védekezést, óvoszabályokat követelték meg, és csak szűk körben ismerték el a kimentés lehetőségét, addig a kisebb üzemek esetében elegendőnek ítélték meg az adott körülményekhez igazodó, arányos óvintézkedések megtételét.⁴² Az értekezés kifejtette, hogy **a gyakorlat a veszély mértékét, az üzem gazdasági erejét és a megelőzés reálisan elvárható szintjét is figyelembe vette a felelősség megállapításánál.**

A vasúttörvényben nevesített harmadik személy elháríthatatlan magatartása, mint kimentési jogcím a bírói gyakorlatban kezdetben nem vált el élesen a vis maior fogalmától,⁴³ azonban az elháríthatatlanság relatív természetének kiemelésével a bíróságok fokozatosan önálló tartalommal töltötték meg a jogcímet. Összességében megállapítható volt, hogy e két kimentési ok bírósági értelmezése nagyrészt helyes fogalmi és tartalmi keretek között formálódott, ugyanakkor a vasút számára csak rendkívül kivételes esetben szolgált mentesülési lehetőségként.

Nem mutatott ilyen koherens fejlődést viszont az önhiba, mint kimentési ok bírói gyakorlata. A veszélyes üzemi felelősség dogmatikai rendszerében e kérdéskör kétségtelenül a legproblémásabb fejezetként jelent meg, a bírói gyakorlat szintjén több ponton is következetlenség, valamint dogmatikai pontatlanság volt tapasztalható.⁴⁴ Az önhiba és ennek kapcsán a károsulti közrehatás értékelése, valamint a vétőképtelen személyek magatartásának önhibaként történő értékelése során ugyanis a bíróságok gyakorta eltérő, sőt egymással össze nem egyeztethető megközelítéseket alkalmaztak, amely ebben a körben a kártérítési felelősség tartalmi kereteinek elbizonytalanodásához vezetett, gyakorta súlyosan méltánytalan állapotot eredményezve mind a károsult, mind a károkozó oldalán.⁴⁵ Az ebből eredő hibás gyakorlat okozta méltánytalanság különösen szembeütnő volt az elemzett MÁV archívumi vasúti sorompós balesetek⁴⁶ és székérvárok⁴⁷ vonatkozásában, amely esetekben a bíróságok a károsult hibája ellenére is legtöbbször a vasút felelősségét állapították.

Noha a joggyakorlat az önhiba megítélésében nem volt egységes, és elszórtan megjelentek megalapozottabb, a kármegosztás elvére épülő döntések is, végső soron a Kúria az 1917-ben kiadott 545. számú elvi határozatával mégis a **„mindent vagy semmit” típusú, dogmatikailag is vitatható gyakorlatot szentesítette**, amely a kimentési ok fejlődését zsákutcába vezette. Ugyanez igaz volt a vétőképtelen személyek

⁴² Török Emil: *A vasutak kártérítési felelőssége személyi baleseteknél*. Írta és a Budapesti Ügyvédi Körben 1898. január 20-án felolvasta, Márkus Samu Könyvnyomdája, 1898. 5–6.

⁴³ Szladits (1935) i.m. 298. és Eörsi Gyula: *Kártérítés jogellenes magatartásért*. Közgazdasági és Jogi Könyvek, Budapest, 1958. 110.

⁴⁴ Istvánffy László: A részben önközta kár a tárgyi felelősség körében. *Magyar Jogi Szemle* 1936/1. sz. 31.

⁴⁵ Markos Olivér: A veszélyes üzemek kártérítési felelőssége. *Magyar Jogi Szemle*, 1935/3. szám 97–98.

⁴⁶ A sorompós balesetekkel kapcsolatos elvi határozat kapcsán írt tanulmányában Vidra László: *A vasút kártérítési felelőssége a sorompónélküli útátjáróknál történt balesetekért*. Stádium, Budapest, 1936. 9–11.

⁴⁷ Például: HU - MÁV Arch. AG. 10095. d. 9940/1917. vagy HU - MÁV Arch. MU. 10669. d. 181065/1913.

passzív, károsulti szerepének értékelésére is, amelyet a Kúria ugyancsak elvi határozatban erősített meg Szladits minden igyekezete ellenére.⁴⁸

6. Az értekezés alátámasztotta, hogy az **Mtj.** 1741. §-a miért jelentette a veszélyes üzemi felelősség magánjogi kodifikációs törekvései fejlődési ívének csúcspontját. Almási Antalnak az Mtj. kapcsán az objektív felelősség vonatkozásában írt véleményével egyetértve „*bírói gyakorlatunk ezt a (megjegyzés: a szigorú, tárgyi kártérítési) tényalapot ugyan ma is alkalmazza*” tehát az Mtj.-t megelőzően már átment a gyakorlatba az 1913-as Javaslat azonos tartalmú rendelkezése, azaz az Mtj. „*nem hoz újat. Beállítása azonban egészen új.*”⁴⁹ Az Mtj. 1741. §-a, amely a veszélyes üzemek általános, széles körét ölelte fel és vette fel szabályozási körébe és ezzel a veszélyes üzemi felelősség általános érvényű és kifejezett elismerését jelentette. Mádl értékelésével is egyetértve ez a szabályozási szint még a francia polgári jogi fejlődést is meghaladó, új megközelítést hozott a veszélyes üzemi felelősség szabályozási technikában, amely **általános klauzula kis túlzással önmagában is elegendő lett volna ahhoz, hogy a teljes veszélyes üzemi felelősséget elvigye a hátán.**⁵⁰ Szabályozási technikájával egyértelműsítette továbbá, hogy a méltányosság elve kizárólag a deliktualis felelősség általános körében volt alkalmazható, mivel a veszélyes üzemi felelősség objektív jellegéből fakadóan nem tette lehetővé a bíró számára a felelősség mérséklését, hiszen e körben a hangsúly nem a károkozó magatartásán, hanem a kár megtérítését biztosító vagyoni felelősségen van.⁵¹
7. Az **Mtj.-t követő időszak** egyszerre tekinthető átmenetinek a polgári jogi kodifikáció sikertelensége miatt, és **jogfejlődési szempontból kiemelkedően termékeny korszaknak**, mivel ebben az időszakban formálódott ki a bírói gyakorlat révén a veszélyes üzemi felelősség tartalma és a felelősségi rendszer alapvető szerkezeti alapjai is megalapozást nyertek. A vasúttörvény zárt rendszerét⁵² a létrejövő valamennyi újabb technológiára, veszélyes üzemre is alkalmazni kellett anélkül, hogy háttérszabályként a polgári törvénykönyv általános rendelkezései elfogadásra kerültek volna.
- a) Ennek megfelelően a bírói gyakorlat a veszélyes üzem körét a **veszélyességi elv** alkalmazása mellett az **érdekelv** mentén tovább bővítette, valamint 84. számú elvi határozatban mondta ki, hogy az üzem veszélyessége (folytatása) és a bekövetkezett kár között okozati összefüggés is szükséges a felelősség megállapításához.⁵³ A bírói gyakorlat a megjelenő új technológiák, üzemek vonatkozásában a vasúttörvény és az Mtj. alapulvételével tovább finomította a vis major és a harmadik személy

⁴⁸ Lásd ehhez Zsögöd (1898) i.m. 740–744., valamint Szladits 1907/1. sz. 2–4. vö. Dezső (1917) i.m. 40–60.

⁴⁹ Almási Antal: Magyarország Magánjogi Törvénykönyve javaslatának törvényes kötelmei. *Magyar Jogi Szemle* 1929/1. sz. 20.

⁵⁰ Mádl (1964) i.m. 390.

⁵¹ Marton Géza: *Az objektív felelősség elve a Magánjogi Törvénykönyv javaslatában.* Magyar Jogászegyleti értekezések és tanulmányok, 1933/1. sz. 67. és Nizsalovszky Endre: *Az objektív felelősség a Magánjogi Törvénykönyvben, Hozzászólás Marton Géza Az objektív felelősség elve a Magánjogi Törvénykönyv javaslatában* című tanulmányához. *Jogállam*, 1933/4–6. szám. 146.

⁵² Zoltán Emil: *Tárgyi felelősség és kármegosztás.* *Jogtudományi Közlöny.* 1931/13. sz. 130.

⁵³ Lásd a vonatkozó gyakorlatot Grecksák VIII. kötet, 1906. 1068. (Curia 1904. május 31. 3673/1903. sz. vagy Curia 1904 január 21. 195/1903. sz.)

elháríthatatlan magatartása kimentési okokat.⁵⁴ Ez utóbbi kimentési esetkör a vasúti felelősség kapcsán egy új problématerülettel bővült, nevezetesen a vasút elleni merényletek eseteivel.⁵⁵

- b) A kutatás eredményeként megállapítható volt, hogy ebben az időszakban **enyhült a vasúttal szembeni felelősség szigora** a sorompóbalesetek, kieséses balesetek, vontatási/tolatási balesetek, a szerkércárok vonatkozásában is, de általánosságban is,⁵⁶ amely változás főként arra volt visszavezethető, hogy a veszélyes üzemi felelősség új relációban, azaz két veszélyes üzem egymás közötti viszonyában való értelmezése szükségszerűen meghaladta a vasút automatikus felelősségének fenntartását, másrészt egyetértve Zoltán Emillel, a veszélyes üzemek általános elterjedésével a veszély kritériuma egyre kevésbé kapott döntő szerepet egy üzem veszélyessé minősítésében, mivel a veszélyes üzemek elterjedésével a veszély szinte megszokottá vált.⁵⁷
- c) A dolgozat röviden kitért arra is, hogy a **közjogi szabályrendszer fokozatos kiépülése** is a felelősségi szabályok további enyhüléséhez vezetett, mivel ezen jogsértések szankcionálása közjogi eszközökkel történt, miközben a kárelosztás elvének megvalósulása a **biztosítási jog megerősödése** és veszélyes üzemi felelősséggel való, „kéz a kézben” történő fejlődése által is lehetővé tette a veszélyes üzemek felelősségi terheinek érdemi csökkentését.⁵⁸
- d) A kármegosztás alkalmazása előtt is megnyílt az út a Kúria előtt, amely **bizonyítottan nagymértékben támaszkodott az Mtj. szövegezésére is**.⁵⁹ A Kúria 70. számú jogegységi határozata mérföldkőnek volt tekinthető a veszélyes üzemi felelősség fejlődésében, mivel szakított az 545. számú elvi határozat által rögzített merev értelmezéssel, és új irányt jelölt ki azzal, hogy **a károsult közrehatását** is figyelembe veendő tényezőként ismerte el a veszélyes üzemi felelősség vonatkozásában,⁶⁰ mely esetben az általános szabályok alapján, és az eset összes körülményeinek mérlegelésével döntött a bíróság arról, van-e helye kártérítésnek és milyen mértékben.
- e) A bírói gyakorlat a vétőképtelenek esetében a felelősség súlypontját fokozatosan az üzemeltetőre helyezte át. A szülői felügyelet hiányát már nem a gyermek

⁵⁴ Ez utóbbi kimentési kört a bírói gyakorlat annak ellenére fenntartotta, hogy az Mtj.-ben külön nevesített kimentési okként már nem szerepelt.

⁵⁵ A biatorbágyi hidrobantásos merénylet, mint a leghíresebb magyar vasúti merénylet kapcsán elháríthatatlan, külső eseménynek tekintette a bíróság a harmadik személy által elkövetett merényletet, és ezzel precedensértékűen megnyitotta a vasút mentesülése előtti lehetőséget. In: Horváth (1995) i.m. 392–395., továbbá Nemes Dezső: A biatorbágyi merénylet és ami mögötte van, Kossuth Könyvkiadó, 1981., valamint Boda – Vincenti 1936. 624. (C. VI. 5541/1932.).

⁵⁶ HU - MÁV Arch. MU. 10054. d. P/54/1928.

⁵⁷ Zoltán (1931) i.m. 130. és Markos (1935) i.m. 98.

⁵⁸ Kuncz Ödön: Az állam és a biztosítás. *Kereskedelmi jog*, 1917/21–22. szám. 205., továbbá Sólyom László: *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1977. 36.

⁵⁹ Istvánffy (1936) i.m. 38.

⁶⁰ Frigyes Béla: *Részben önokozta kár*. In: Almási Antal – Baumgarten Nándor (et al): *Glossza Grosschmid Béni Fejezetek kötelmi jogunk köréből című művéhez*. I. kötet. Grill, Budapest, 1932. 308.

„önhibájaként”, hanem a szülő terhére eső körülményként értékelték, amely azonban nem mentesítette a veszélyes üzemet.⁶¹ Ugyan a fejlődési irány megerősítette a veszélyes üzem fokozott helytállási kötelezettségét, ugyanakkor a kimentési okok következtelen kezelése miatt nem tudta megnyugtatóan rendezni a vétőképtelenek által kizárólagosan okozott károk felelősségi kérdését.⁶²

8. A technikai modernizáció – különösen a gépjárműközlekedés és ezzel összefüggésben tömegközlekedési hálózatok robbanásszerű fejlődése – új társadalmi kockázatokat hozott. Az értekezés bemutatta, hogy az „automobilok” veszélyes üzemként történő elismerése a veszélyes iparüzemekkel való hasonlatosság és a vasúttörvény alkalmazhatósága miatt külön törvény megalkotása nélkül, analógia útján történt meg. Részletes vizsgálat tárgyát képezte az üzembentartói minőség fejlődése is, amely főként az automobilmek vonatkozásában vetett fel kérdéseket, nem pedig a vasútüzem körében. Fogalmi meghatározása igen pontosan történt meg a bírói gyakorlatban, amely kiegészülve a század elején kezdődő közjogi szabályokkal és annak fogalomrendszerével pontos szabályokat fektetett le abban a tekintetben, hogy kire kell a felelősséget telepíteni. Hasonlóan jelentős eredményeket ért el a bírói gyakorlat a veszélyes üzemek találkozására irányadó gyakorlat kialakítása körében, amelyet sem a vasúttörvény, mintegy ötven évvel korábbi viszonylatok között, sem később az Mtj. sem szabályozott. A bírói gyakorlat azonban igen korán elvi határozati szinten mondta ki, hogy ilyen esetben az általános magánjogi szabályok alkalmazása, és a vétkességi arányban történő marasztalás indokolt, míg harmadik személlyel szembeni felelősségük egyetemleges.
9. Az értekezés az Mtj. jogforrási jellegét a veszélyes üzemi felelősség kapcsán vizsgálta meg. Egyetértve Fürst Lászlóval⁶³ bár a polgári törvénykönyv hiánya egyre súlyosabbá vált, a veszélyes üzemi felelősség fejlődését ez túlzottan tragikusan nem érintette, mivel a magyar jog szokásjogi jellege és a bíróságok kezébe adott szabadság társulva a jogelmélet magas színvonalával lehetővé tette a bíróságok számára a hézagkitöltő szerep vállalását és a veszélyes üzemek felelősségének lehető legszélesebb és legáltalánosabb kiterjesztését,⁶⁴ ennek ellenére már a korabeli jogirodalom jelentős része is a magánjogi kódex és az esetjog egységét tartotta volna legmegfelelőbbnek a jog szintéziséhez.⁶⁵ Bár az Mtj. nem vált törvénné, és így nem képezhette ítéleti hivatkozások tételes alapját, a benne foglalt normák – melyek jelentős részét a bírói gyakorlatban kialakult, az értekezésben ismertetett és kodifikált elvek egybegyűjtése képezte – a gyakorlatban mintegy szokásjogi gyűjteményként, iránytűként funkcionáltak.

A veszélyes üzemi felelősség tehát bizonyítottan a magyar jogtörténet egyik olyan területe, ahol a bírói jogfejlesztés, a jogtudomány és a kodifikációs törekvések szoros és termékeny

⁶¹ A joggyakorlat tehát megerősítette, hogy a szülők mulasztása nem minősül harmadik személy elháríthatatlan magatartásának, amely a mentesülés alapjául szolgálhatna.

⁶² Eörsi Gyula: A polgári törvénykönyv tervezetének vitájához. *Jogtudományi Közöny* 1958/1–2. sz. 5.

⁶³ Fürst László: *A magánjog szerkezete*. Grill, Budapest, 1934. 114.

⁶⁴ Eörsi Gyula: *Összehasonlító polgári jog. (Jogtípusok, jogcsoportok és a jogfejlődés útjai)*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1975. 414–416.

⁶⁵ Szladits Károly: *Shokásjog és kódex*. In: Angyal, Pál (et al): *Emlékkönyv Meszlény Artúr születésének 60. évfordulójára*. Budapest, Politzer Kiadó. 1936. 272. és 278.

összhangban járultak hozzá egy modern, a technológiai kockázatokra érzékenyen reagáló felelősségi rendszer kialakulásához. Ez a hagyomány pedig, amely a vasút és a vasúttörvény központi szerepével és az Mtj. szellemi hagyományával egybeforrott, a későbbi jogalkotás számára is egyértelműen szilárd támpontként szolgálhatott. Ez pedig igaz akkor is, ha a felelősségi elv hangsúlya időről időre ismét eltolódott a vétkességi elv felé, sőt létjogosultsága az egyéb alternatív kárrendezési módszerek előretörésével olykor meg is kérdőjeleződött (például a no fault rendszerek bevezetésével).⁶⁶ Az 1940-es és azt követő évtizedekben a vétkességi elv a szovjet mintára ismét előtérbe került a veszélyes üzemi felelősség vonatkozásában is. Ebben a korszakban, ahogy a császárfürdői baleset kapcsán kifejtettük, az állami tulajdonban lévő veszélyes üzemi vállalatok felelősségre vonhatósága háttérbe szorult, és a veszélyes üzemi felelősség, amely megnevezés egyre inkább meghaladottá vált, a fokozott veszéllyel járó felelősség megnevezés alatt, a vétkességi elemekkel tarkítva bontakozott ki újra a szocialista nevelési és ösztönzési célzatú prevenció elve alatt.⁶⁷

Az értekezés vizsgálati intervallumán kívül esett első írott polgári törvénykönyvünk, az 1959-es Ptk. és az azt követő időszak, amelyet az értekezés ennek megfelelően csupán említés szintjén tartalmaz, mivel az sokban szakított az Mtj.-ben kidolgozott szabályokkal és ismét a vétkességi irányba tolta el a felelősségi irányokat, a későbbi jogirodalmat pedig – hazánkban elsősorban Sólyom munkássága alapján – a felelősségi rendszer funkcionális meghaladásának igénye hatotta át. A jelenlegi Ptk. kodifikációs koncepciója ismét az objektív felelősség irányába mozdította el a felelősséget, korszerűsítette a felelősségi alakzat megnevezését és kisebb korrekciókat vezetett be⁶⁸ például az üzembentartó törvényi fogalmának meghatározása, és a vétőképtelen személyek közrehatásának kezelése vonatkozásában az Mtj.-t követő bírói gyakorlat mintájára. A veszélyes üzemekre vonatkozó szabályozás történeti fejlődése híven tükrözi a jogpolitikai irányváltások tendenciáit, hiszen e felelősségi forma soha nem statikus dogmatikai konstrukcióként jelent meg, hanem mindig az adott korszak társadalmi-gazdasági kihívásaira adott normatív válaszként alakult.

Önvezető vasutak, villamosok és buszok tesztelése folyik Németországban,⁶⁹ a holland-német áruszállításban épül a magas szintű önvezetést megvalósító vonatbefolyásoló rendszerrel (ETCS L2) rendelkező vasúti forgalom,⁷⁰ 2025 áprilisában pedig elsőként kezdett szállítani Csehországban utasokat teljesen önvezető, azaz mozdonyvezető nélküli motorvonat.⁷¹ Az automatikus vasútüzemeltetési rendszerek évtizedek óta jelen vannak az európai közlekedésben, elsősorban teljesen zárt vonalakon, így metrókon, az automatizmus szintje

⁶⁶ Sólyom (1977) i.m. 170–181.

⁶⁷ Pusztahelyi (2018) i.m. 25.

⁶⁸ Pusztahelyi (2018) i.m. 29.

⁶⁹ Lásd részletesen: Digitalisierung bei der Bahn – warum von ihr so viel abhängt. Stand: 12.9.2024.

Forrás: <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/was-die-digitalisierung-bei-der-bahn-bedeutet-100.html>. (Online letöltés időpontja: 2025.05.31.)

Straßenbahn ganz ohne Fahrer, nd Journalismus von Links. <https://www.nd-aktuell.de/artikel/1155862.autonome-tram-strassenbahn-ganz-ohne-fahrer.html>. (Online letöltés időpontja: 2025.05.31.)

⁷⁰ Önvezető vonatok érkezése a láthatáron; Magyar Vasút 2022/21. szám. <https://hungrail.hu/2022/12/03/onvezeto-vonatok-erkezese-a-lathataron-magyar-vasut-ii-evfolyam-21-szam/> és Von Rotterdam bis Genua, DB Forrás: <https://www.emmerich-oberhausen.de/das-projekt>. (Online letöltés időpontja: 2025.05.31.)

⁷¹ Európában elsőként Csehországban szállít utasokat önvezető vonat. 2024. 04.05. Forrás: <https://iho.hu/hirek/europaban-elsokent-csehorszagban-szallit-utasokat-onvezeto-vonat>. (Online letöltés időpontja: 2025.05.31.)

pedig fokozatosan halad a teljes automatizmus felé. A hazai vasútépítésben mesterséges intelligenciával hajtanak végre pályadiagnosztikai méréseket, amelyek a vonatok és az infrastruktúra állapotát elemzik és segítik a vasútépítést, korszerűsítést és a vasútkarbantartást.⁷²

A vasút csupán egyetlen szegmense a mesterséges intelligencia megjelenésének a közlekedésben, mellyel párhuzamosan a nyílt pályás közlekedésben⁷³ az önvezető (valamilyen fokú automatizmust használó) gépjárművek is egyre nagyobb arányban jelennek meg az utakon. Az újabb ipari forradalom, különösen a mesterséges intelligencia és autonóm technológiák térnyerése, elkerülhetetlenül új dimenziókat nyithat a felelősségi rendszerben, etikai és jogdogmatikai kihívásokat egyaránt felszínre hozva.

Az Európai Unióban az elmúlt években a mesterséges intelligencia térnyerése következtében előtérbe került a veszélyes üzemek felelősségi szabályozási technikáinak alkalmassága, különösen annak vizsgálata, hogy a hagyományos felelősségi konstrukciók megfelelően alkalmazhatók-e az új technológiai környezetben. E rendkívül aktuális és intenzíven kutatott tárgykörben számos hazai és külföldi tudományos és szakmai munka született már, amelyek közös mészete annak megítélése, hogy a jelenlegi szabályozási keretrendszer képes-e adekvát módon kezelni a mesterséges intelligencia által előidézett veszélyes üzemi felelősségi kérdéseket.

Előbbi okfejtés kapcsán pedig e kitekintő és lezáró gondolatot azzal az a jogtörténeti tárgyú értekezés keretei között közvetlenül nem vizsgálható kérdéssel kívánom lezárni, hogy vajon a vasúti veszélyes üzemi felelősség történeti fejlődési útja, és annak jelenlegi, generálklauzulákon alapuló, a bírói jogfejlesztésre épülő rendszere – adaptív jellegénél fogva – a jelenlegi formájában is képes lehet adekvát módon reagálni a mesterséges intelligencián alapuló technológiák által felvetett új kihívásokra, vagy a jövőben – amennyiben a meglévő klasszikus kategóriák nem bizonyulnak elégségesnek – akár egy új szemléletű, korszerűsített felelősségi modell kidolgozása, külön törvények rendszere, vagy adott esetben a hagyományos veszélyes üzemi, vagy akár teljes deliktuális felelősségi rendszeren túllépő szabályozási megoldások megalkotása válik szükségessé?

Történeti távlatból vizsgálva nem példa nélküli, hogy ami kezdetben szorongással övezett újdonságként jelenik meg – mint a 19. században a vasút is „vasszörnyetegként” –, az idővel a jog és a társadalom számára is megszeli a féltékenységet, általános közlekedési formává válik. Lehetséges tehát, hogy ezek a modern kori üzembentartók, automata rendszerek vagy mesterséges intelligenciát alkalmazó "úrvezetők" sem követelnek majd új dogmatikát, csupán a meglévő fogalmi keretek körültekintő tovább gondolását a fennálló jogtörténeti alapok tanulságainak figyelembevételével, amely lehetővé teszi a modern technológiákhoz illeszkedő, de a korábbi fejlődési ívekre is támaszkodó felelősségi modellek körültekintő kialakítását.

⁷² Mesterséges Intelligenciával építenek vasutat. 2025.01.18. Forrás: <https://frissmedia.hu/hir/mesterseges-intelligenciaval-epitenek-vasutat/27069>. (Online letöltés időpontja 2025.05.31.)

⁷³ A vízi közlekedés és a légi közlekedés területén is nagymértékű digitalizációs fejlesztés folyik.

4. A KUTATÁS FŐ EREDMÉNYEINEK RÖVID ÖSSZEFOGLALÓJA

A kutatás legfőbb eredményeként igazolta, hogy a vasútnak meghatározó szerepe volt a veszélyes üzemi felelősség kialakulásában. A vizsgálat bizonyította, hogy a vasútnak a központi szerepe és társadalmi-gazdasági súlya olyan jogformáló erővé vált, amely a kezdetleges szabályozást meghaladva kikényszerítette a veszélyes üzemi felelősség szabályozását. A vasúttörvény nyolc évtizeden átívelő uralma, valamint a bírósági döntéseket összesítő, magas szintű jogelméleti munkán alapuló törvénytervezetek megoldásai pedig megeremtetették a szigorúbb veszélyes üzemi felelősség elismerésének és máig továbbható rendelkezéseinek alapjait.

A vasúttörvény jelentősége abban rejlett, hogy az eredetileg speciális, zárt törvényt – a hazai fejlődési körülmények, így az általános polgári törvénykönyv és egyéb külön törvények hiánya miatt – a bírói gyakorlat a gyakorlati élet sürgetésére áttörte, így az támaszul és mintául szolgálhatott a veszélyes üzemek és a rájuk alkalmazandó felelősség szinte valamennyi formájára. A kutatás megerősítette a dologi károk megtérítését, kiemelve, hogy a vasúttörvény igenis rendelkezett azok megtérítéséről, viszont csupán vétkességi alapon. Ezt a hiányt a bírói gyakorlat pótolta azáltal, hogy a kártérítésnek a veszélyes üzemi felelősség keretében történő elbírálása körébe vonta a dologi károk megtérítését is.

5. A DOKTORI ÉRTEKEZÉS TÉMAKÖRÉBEN KÉSZÜLT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE

MIREISZ, Tímea: A nem vagyoni kártérítés fejlődése a magyar jogtörténetben, különös tekintettel a XX. század első harmadának bírói gyakorlatára. *Joghistoria* 2013/4. szám. 7-11.

MIREISZ, Tímea: A büntetőjogi és a magánjogi felelősség szétválásának áttekintése a magyar jogtörténetben. I. rész, *Jogtörténeti szemle*, 2019/1. szám. 35-40.

MIREISZ, Tímea: A büntetőjogi és a magánjogi felelősség szétválásának áttekintése a magyar jogtörténetben. II. rész, *Jogtörténeti szemle*, 2019/2. szám. 56-64.

MIREISZ, Tímea: A veszély és fedezet metszéspontján – A veszélyes üzemi felelősség és a biztosítás jogtörténeti kapcsolatának kezdetei. *Pázmány Law Working Papers*, 2025/9. sz. 1-17.

MIREISZ, TÍMEA: A veszélyes üzemi felelősség megjelenése a polgári törvénykönyv tervezetekben. *Jogelméleti szemle*, 2025/2. sz. (megjelenés alatt).

MIREISZ, TÍMEA: Az 1874. évi vasúttörvény megalakulásához vezető út és a veszélyes üzemi felelősség tételes jogi kezdetei. *Iustum Aequum Salutare*, 2025/3. sz. (megjelenés alatt).