

LcXXIII 46

MAGYAR JOGÁSZEGYLETI ÉRTEKEZÉSEK.

184.

XXI. KÖTET. 4. FÜZET.

KÖZIGAZGATÁSI BIRÁSKODÁS

VASUTI ÜGYEKBEŒ.

IRTA

JOG IS ALLAMTUD KAR
Seminariumi könyvtár
Le'írti szám: 2512

D^É BAUMGARTEN NÁNDOR.

FELOLVASTATOTT A MAGYAR JOGÁSZEGYLET 1901. ÉVI FEBRUÁR HÓ 9-ÉN
TARTOTT TELJES-ÜLÉSÉN.

D^É BALOG ÁRNOLD FELSZÓLALÁSÁVAL

BUDAPEST.

FRANKLIN-TÁRSULAT KÖNYVNYOMDÁJA.

1901.



Dr. Baumgarten Nándor :

T. teljes-ülés !

Értekezésem tárgya épúgy, mint címe, szükségessé teszi, hogy azon irányt és rendszert, melyet e felolvasásomban követelek, a t. teljes-ülés engedelmével röviden ismertessem. Tárgyamat a jogi tudománynak oly köréből választottam, mely nagy fontossága és kiváló érdekessége daczára hazánkban sem kellő méltatásban, sem kellő feldolgozásban nem részesült. Értem ez alatt a vasuti jogot, a melynek gyors fejlődését és növekvő fontosságát szükségszerűvé tette az, hogy az általa szabályzott ügy, a vasutak ügye, alig egy század alatt rohamos lépésekkel haladt előre és modern forgalmunkat és kereskedelmünket oly hirtelen terelte új irányokba, hogy a törvényhozási szabályozás, mint a jogfejlődés abszolút követelménye állott elő. Hogy pedig a jogtudomány évszázados törzsének ezen legújabb hajtása: a vasuti jog teljesen életképes és practikus, leginkább mutatja azon nagyjelentőségű tény, hogy a legfontosabb nemzetközi jogalkotások egyike, a berni egyezmény, a vasuti jog gyümölcse.

Ha végig tekintünk egyesületünk értekezésein, melyeknek száma nemsokára a kétszázat meghaladja és melyek tudományunk minden ágából kiváló tagtársaink alapos dolgozatait tartalmazzák, valóban csodálnunk kell, hogy csakis két értekezés merítette anyagát a vasuti jogból. A mily értékes és alapos e két értekezés,* ép oly szűk körre szorítkozik mindkettő, a meny-

* Magyar jogászegyleti értekezések, I. köt. 5. füzet: A vasuti jog jelenlegi érvényében, különös tekintettel a nemzetközi vasuti áru fuvarozási jog iránt Bernben két ízben folytatott tárgyalásokra; írta dr. Heinrich Károly. Magyar Jogászegyleti értekezések IX. köt. 84. füzet: A berni egyezmény és az új vasuti üzletszabályzat; írta dr. Neumann Károly

nyiben a vasuti jognak csak egy részével, a fuvarozási joggal foglalkoztak, s ezzel is csak annyiban, a mennyiben kereskedelmi törvényünk a berni egyezmény átültetése által módosítást nyert. A kezdet nehézségeivel kell tehát megküzdenem, midőn oly tárgyról kívánok szólni, melyre vonatkozólag hazai jogirodalmunk csak kevés támpontot nyújt.

Ha pedig magyarázatot keresünk arra, hogy jogtudományunk, mely a korral mindig együtt haladt, miért nem fordította figyelmét nagyobb mértékben a vasuti joggal való foglalkozásra, úgy ezen jelenség okát szerény nézetem szerint abban a körülményben fogjuk feltalálhatni, hogy tudományunk a vasuti jogot csak per tangentem, mint egyrészt a kereskedelmi jog, másrészt a közigazgatási jog alkotórészét tárgyalta, de önálló, egységes feldolgozásban — eddig legalább — nem részesítette. Ezen tárgyalási módszer magyarázza meg azt is, hogy azon közös terület, melyben a közigazgatási jog, kereskedelmi jog és vasuti jog körei egymást metszik: a vasuti fuvarozás ügye az, melyet irodalmunk leginkább kifejlesztett, már azért is, mert erre kereskedelmi törvényünk 393—433. §-ai a törvényt magyarázatnak biztos alapot nyújtottak.

Jelen értekezésem körét és tárgyát ennek czíme határozza meg, mely az 1896: XXVI. t.-cz. 67—69. §-ainak feliratával azonos. Czélom ugyanis a vasuti jogot, melynek egész anyagára ki nem terjeszkedhetem, azon nagy horderejű törvényhozási reform szempontjából tárgyalni, melyet az 1896-os törvény létesített, midőn a közigazgatási biráskodást vasuti ügyekben megteremtette. Jól tudom, hogy az 1896-os törvény idézett része csak eljárási szabályzat és mintegy csak azon *keretet* jelöli meg, melyben a vasuti jog alkalmazása közigazgatási perre adhat okot. Ha azonban ezen keretbe a vasuti jog ide vágó részének hű képét illesztjük, úgy a közigazgatási bíróság hatáskörének szempontjából a vasuti jog anyagának egy tekintélyes, érdekes és éppen a jelzett reform folytán actualis részével ismerkedhetünk meg.

Ezen tárgyalási módszert indokoltta teszi az is, hogy az 1896-os törvény tartalmazza az összes törvényhozások között a legelső oly taxativ felsorolást, melyben a vasuti ügyek is befoglaltatnak. Korántsem mondom ezzel azt, hogy közigazgatási

biráskodás vasuti ügyekben csakis hazánkban létezik. Létezik Franciaországban és létezhetik minden oly államban, melyben az általános elvi meghatározásból a birói gyakorlat kifejti. Közigazgatási biráskodás gyakoroltatik továbbá Poroszországban is, bár a taxativ felsorolás mellőzi a vasuti ügyeket, mert későbbi törvények (így pl. a viczinális vasutakról szóló 1892. évi július 28-iki törvény 25. és 49. §-ai) az Oberverwaltungsgericht hatáskörét erre is kiterjesztik. Hazai törvényhozásunk kezdeményezése tehát csak formailag nevezhető annak, de éppen ezen forma az, mely az értekezésem tárgyát képező anyag feldolgozásának impulzusát és irányát megadta.

A közigazgatási biráskodás vasuti ügyekben képezi tehát ezen értekezésemnek mintegy vázát, s ez fogja megadni azon fonalat, melynek útmutatásával a vasuti jog szövevényes és bonyolult anyagán áthaladok.

*

Ha a vasuti ügyekben való biráskodás lényegével és jellegével kívánunk megismerkedni, úgy tisztába kell jönnünk mindekelőtt a *vasuti ügyek* fogalmával. E tekintetben a kereskedelmi jog analogiáját segítségül véve találhatjuk meg a helyes meghatározást és a mint kereskedelmi ügyeknek azon jogviszonyokat kell tekintenünk, melyek a kereskedelmi jogból származnak (l. Nagy Ferencz Keresk. jog 5. §.), ép úgy kimondhatjuk, hogy a vasuti jog tárgyát a vasuti ügyek képezik. De míg a kereskedelmi jog formailag legalább külsőleg is elhatárolt terület, a mennyiben egységes kereskedelmi törvény által szabályoztatik, addig a vasuti jog elhatárolásánál a törvényben foglalt jogszabályoknak anyagi (materialis) jellegére kell tekintenünk. A vasút ugyanis mint jogi személy a külvilággal lépten-nyomon érintkezésbe és összeköttetésbe lép és ezen érintkezésekből a jogviszonyok egész tömkelege keletkezik. Ezeknek nagy része azonban oly jogviszonyok, melyek ép úgy létrejönnek akkor, ha a jogviszonyok alanya nem a vasuti vállalat, hanem más egyén vagy jogi személy volna (pl. ingók vétele vagy eladása a vasut részéről). Mindezeket ki kell küszöbölnünk akkor, ha a vasuti ügyek határát meg akarjuk vonni és vasuti ügyeknek csakis oly jogviszo-

nyokat nevezhetünk, melyek a vasutnak speciális jellege folytán keletkeztek, a rendes magánviszonyoktól különböznek és ezért törvény vagy rendelet alapján különleges elbírálásban részesülnek. A mint a kereskedelmi ügyek nagyrészt, de nem kizárólag kereskedelmi ügyletekből keletkeznek, úgy áll ez — némileg — a vasuti ügyekre nézve is. De míg a kereskedelmi ügyletek létrejöhetnek akkor is, ha az ügyletet megkötő felek egyike sem kereskedő (tárgyi kereskedelmi ügyletek, K. T. 258. §.), addig vasuti ügyletekben az egyik részről szükségkép kell a vasuti vállalatnak szerepelnie (alanyi ügylet), mert épen az, hogy a vasut áll szemben az ügylet megkötő féllel, ad okot a törvényhozás speciális szabályozására. Hogy mi az, a mi a vasuti jog speciális szabályait kiválóképpen megkülönbözteti, erre könnyű megadni a feleletet, ha meggondoljuk, hogy a vasutnak, mint közérdekű vállalatnak, jogviszonyát nemcsak a magánjog, hanem a közigazgatási jog szabályai is áthatják. Stein Lőrincz a kereskedelmi jogra vonatkozólag mondta, hogy ez azért különült el a magánjogtól és a francia Code de commerce azért létesült a Code civil keretén kívül, mert a kereskedelmi jogban a jus cogens, mint közjogi elem, túlnyomó. Nem tarthatom azonban ezen eredeti magyarázatot helyesnek azért, mert a kereskedelmi jog dispositiv és cogens jogszabályt ép úgy tartalmaz, mint a magánjog és külön jogi szabályozást nem a benne rejlő «közjogi elem», hanem a kereskedelmi forgalom kívánalmának szabadabb tendenciája és az ebben uralkodó bona fides folytán igényelt.* Teljesen helyes azonban Stein ezen meghatározása, ha ezt nem a kereskedelmi jogra, hanem a vasuti jogra alkalmazzuk és kimondjuk, hogy a vasuti jog a benne rejlő közigazgatási elemek folytán differenciálódott úgy a magán-, mint a kereskedelmi jogtól és ezért is tette szükségessé a külön törvényhozást. Hogy ezen törvényhozás egységes codex alakjában, vagy egyes törvények és rendeletek által történik, csak a forma kérdése és nem okoz anyagi különbséget. Történeti tény azonban, hogy vasuti jogi codex mindeddig még egy államban sem keletkezett, de ennek daczára a vasuti jog az összes álla-

* V. ö. *Zsögöd* programma academicumát a kereskedelmi jognak különválásáról. Magánjogi tanulmányok I. köt. 711. lap.

mokban különböző törvényhozási actusok által a magánjogtól eltérő szabályozást nyert.

Az ilykép keletkezett vasuti jogot ítélkezésükben a polgári és kereskedelmi bíróságok * egyaránt alkalmazzák ép úgy, mint a kereskedelmi jogot. Csakhogy míg a «kereskedelmi ügynek» nemcsak anyagi, hanem perjogi jelentősége is van, melyek azonban egymást nem fedik,** addig a «vasuti ügynek» mindedig csakis anyagi szempontból van jelentősége, mert külön vasuti bíróságok nálunk még nincsenek és így perjogi szempontból vasuti ügyről nem szólhatunk. A vasuti szakbíróságok létesítésének eszméje már több ízben felmerült, de ezen eszme a megvalósuláshoz mindedig még csak nem is közeledett. Hogy a vasutjogi perekben legalább is oly szakismeret szükséges, mint a kereskedelmi vagy a váltójogi ügyekben, nézetem szerint alig vonható kétségbe. Ezért tehát a vasuti bíróságok létesítése mellett szól mindaz, a mi a szakbíróságok mellett általában felhozható és ellenérvül csak az szolgálhatna, hogy a modern jogfejlődés inkább a meglevő szakbíróságok megszüntetése, mint új szakbíróságok létesítése felé tendál.

Ha már most végig tekintünk polgári és kereskedelmi bíróságaink praxisán, úgy a vasutügyekben való bíráskodás centrumaként a *fuvarozási perek* nagy anyaga jelentkezik. A vasut rendeltetése ugyanis árú- és személyszállítás; üzletének formája a nagy vállalkozás; a szállítás tényleges monopolium mellett vassineken eszközöltetik; a szállítás eszköze végül gőz- vagy

* Hogy a keresk. bíróságok a vasuti jogot alkalmazzák, sőt hogy az ily jellegű perek főleg a kereskedelmi bíróságok által intéztetnek el, a K. T. és eljárási rendelet intézkedéseiből következik. A K. T. szerint a részv. társaságoknak, mint kereskedőknek ügyletei keresk. ügyletek, az árúfuvarozás pedig a keresk. törv. 259. §-ában külön is alanyi keresk. ügyletnek minősítettik. A keresk. eljárás szerint pedig a keresk. bíróság fog itélni mindazon ügyekben, melyekben a vasut alperes, vagy melyekben a vasut felperes és alperes kereskedő.

Megjegyzem, hogy a büntető bíróságok is vasuti jogot alkalmaznak, midőn a btkv. 434—438. §-ai alapján ítélkeznek.

** V. ö. *Nagy Ferencz* Kereskedelmi jog 5. §. és *Zsögöd* cikkét a Magyar Igazságügy XVIII. kötetében a kereskedelmi jog és kereskedelmi eljárásról (Magánjogi tanulmányok II. köt. 527. lap).

más géperő, mely nagyobbfokú veszélyeztetéssel, illetőleg a veszély nagyobb fokozásával jár.

Miután tehát a vasuti jog a fentebbiekben előadottak szerint árú- és személyszállítással foglalkozó intézet jogviszonyait szabályozza, természetes, hogy a judicatura központját a fuvarozási ügyletek, illetve az ezekből törvény vagy vasuti üzletszabályzat, mint fuvarozási feltételek alapján keletkező perek képezik. Ezekhez csatlakoznak a személyszállítás ügyletei, melyek tudvalevőleg kereskedelmi törvényünkben nem nyertek szabályozást.

A második csoportba tartoznak a vasut ellen az 1874: XVIII. t.-cz. alapján támasztott *kártérítési követelések*, mint szerződésen kívüli kötelmek, melyeknek alapelveit és részletes kifejtését judicaturánkban feltalálhatjuk.*

A harmadik csoportot a *hozzájárulási perek* képezik, melyek az 1888:IV. t.-cz. 8-ik §-a alapján keletkeztek; ezeknek a helyes korlátok közé való szorítását a helyi érdekű vasutak törvényhozási reformjától várjuk.

Korántsem akartam ezen felsorolással kimeríteni mindazon eseteket, melyekben bíróságaink vasuti jogot alkalmaznak, hanem csak röviden akartam jelezni az erre vonatkozó anyagot és annak osztályozását.

Mindezekről nem akarok szólni, hanem áttérek értekezésem tulajdonképeni tárgyára, a vasuti ügyekben való közigazgatási bíraskodásra. Nemcsak a polgári per bírása alkalmazza ugyanis a vasuti jogot, hanem a közigazgatási per folyamán, midőn a jogában sértett egyén a közigazgatási intézkedés ellen keres jogorvoslatot, vasuti ügyekben a bíró csakis a vasuti jog szabályai szerint ítélhet. Vasuti ügyekben a közigazgatási bíraskodás tudvalevőleg négy éve gyakoroltatik, mivel a közigazgatási bíraskodásról szóló 1896:XXVI. törvény 1897 január 1-én lépett életbe.

Nem czélom a közigazgatási bíraskodásról szóló törvény

* A német irodalom e kérdésben az 1871. évi birodalmi törvényhez (Haftpflichtgesetz) csatlakozott (Eger commentárját). Nálunk dr. Reiner János a szerződésen kívüli kötelmekről írt monographiájában tárgyalja az elméletet és judicaturát.

általános részének részletes kritikájába bocsátkozni,* de a vasuti ügyekre vonatkozó intézkedés megérthetése végett okvetlenül szükségesnek tartom rövid jelzését azon különböző szempontoknak, a melyek az 1896-os törvény megalkotásához vezettek és ismertetését azon systemáknak, melyek a közigazgatási biráskodás tekintetében a különböző államokban keletkeztek. E szempontból két alaprendszer különböztethető meg: az angol-amerikai, mely a közigazgatási biráskodást a rendes bíróságokra bizza és a francia, mely ezt a közigazgatás körében létesített testület (Conseil d'Etat) feladatává teszi.

Ezen két rendszer között számos átmeneti forma van (olasz, porosz) és ilyen az is, melyet törvényhozásunk elfogadott. E szerint ugyanis szakbíróság biráskodik közigazgatási perekben, az activ közigazgatástól teljesen független birói szervezettel. Az 1896-os törvény a közigazgatási bíróság kapcsolatát az activ közigazgatással csak annyiban tartotta meg, hogy a birák fele a közigazgatási hivatalnokok sorából neveztetik ki.

A felelősségi fórumok száma szerint szokás megkülönböztetni az egy vagy többfokú közigazgatási biráskodást, a birói hatalom gyakorlásának mértéke szerint pedig némely rendszerben a közigazgatási bíró ítélete csakis cassatorius, más rendszerben pedig érdemben döntő jelleggel bír.

1896-os törvényünk, eltérve az eredeti Hieronymi-féle javaslatától, alsóbbfokú közigazgatási bíróságokat nem létesített, de az ilykép csakis végső fokon szervezett közigazgatási bíróságot a javaslattal megegyezően érdemben döntő hatáskörrel ruházta fel.

Végül lényeges különbség észlelhető azon rendszerekben, melyekben a közigazgatási biráskodást a rendes bíróságtól különálló szervezetek gyakorolják a szerint, a mint ezeknek hatáskörét az általános meghatározás (francia rendszer) vagy pedig a taxativ felsorolás (porosz törvény) állapítja meg. Az általános

* E kérdés a magyar jogászegylet 1891-ik és 1894-iki ülészakájában kimerítő tárgyalásban részesült és különösen Kmety, Csillag, Reichard, Lánccy Gyula, Némethy, Lukács és Concha tagtárs urak előadásai által minden oldalról meg lett világítva. (Magyar Jogászegyleti értekezések VII. és X. kötet.)

meghatározás rendszerét követi az osztrák 1875. évi október 22-iki törvény a közigazgatási bíróságról, melynek második szakasza így szól: «Der Verwaltungsgerichtshof hat in allen Fällen zu erkennen, in denen Jemand durch eine gesetzwidrige Entscheidung oder Verfügung einer Verwaltungsbehörde in seinen Rechten verletzt zu sein behauptet.» Igaz, hogy az osztrák törvény 2-ik §-a taxativ felsorolást is tartalmaz, de ez csak negatív hatásköri megállapítás jellegével bír; így tehát a Verwaltungsgerichtshof competens a közigazgatási jog teljes anyagában és a 2-ik §. csak ezen általános szabály alóli kivételeket sorol fel.

Nézetem szerint a francia és osztrák rendszer sokkal célszerűbb, mint a porosz törvény systemája. Igaz, hogy az ideális taxativ felsorolásnak teljesen magában kellene foglalnia az általános elvi meghatározásból deductive levezethető összes eseteket, de ilyen taxativ felsorolás még egy törvényhozónak sem sikerült. Ép ezért a taxativ felsorolás azon nagy hátránnyal jár, hogy egyrészt a bíróság hatáskörét nagyon is szűk korlátok közé szorítja, másrészt pedig oly esetekben való bíraskodásra kényszeríti a közigazgatási bíróságot, melyekben vagy pernek egyáltalában nincs is helye, mert nem jog, hanem pusztán érdeksérelemről van szó, vagy pedig a rendes pernek van helye, mert a jogsérelmet nem a közigazgatási hatóságnak, mint olyannak intézkedése okozta.

Tagadhatlanul megbénítja továbbá a bíró működését az, hogy az adott esetet a törvény categoriái közé kell besoroznia és ha a törvény gyakran nem megfelelő kifejezése nem fed teljesen a gyakorlati esetet, úgy kénytelen ezt érdemleges elbírálás nélkül elutasítani, vagy pedig erőszakos magyarázás által a törvényt mintegy denaturálni. Mindkét eljárás eredménye egyaránt káros a jogszolgáltatásra. Előbbi megakadályozza a bíróságot abban, hogy szabad judicaturát fejtsen ki a közigazgatási jog egész területén; utóbbi pedig a bírót oly törvény-kiterjesztésre kényszeríti, mely a törvényhozó akaratával ellenkezik és a mely a törvény rendszerének: a taxativ felsorolásnak lassú és fáradságos lerontását eredményezi.

A taxativ felsorolás hívei álláspontjuk támogatására azon tetszetős érvre hivatkoznak, hogy a taxativ felsorolás a hatásköri

összeütközéseket megakadályozza. Erre vonatkozólag teljesen osztom dr. Reichard Zsigmond nézetét, a ki egyesületünkben tartott előadásában kimutatta, hogy a taxatív felsorolás csak szaporítani fogja a hatásköri összeütközések számát és a praxis teljesen igazat adott nézetének. Ha a törvény a közigazgatási per eseteit általános elvi definitióval határozta volna meg, úgy a közigazgatási bíróság ezen elvi definitiót alkalmazván a vitás esetekre, consequensen és döntvényeinknek jogfejlesztő erejével állapította volna meg hatáskörét és tekintélyének súlyával hatva, minden további vitának elejét vette volna. A taxatív felsorolás mellett ellenben a bíróság tevékenysége a törvény szövegének aprólékos magyarázata által vétetik igénybe és még a legjobban szövegezett törvény is — a milyennek az 1896-os törvény korántsem nevezhető — különféle magyarázatokra ad alkalmat, a melyek a hatásköri összeütközések számát nem csökkenteni, hanem szaporítani szokták.

Ha már most ezeket szem előtt tartva, a közigazgatási bíráskodásról szóló törvény II. rész 2-ik fejezetének 7-ik címét vesszük bírálat alá, úgy, azt hiszem, constatálnom kell, hogy a kiindulási pontul szolgáló elv összes consequentiáit nem foglalja magában. A kimerítő taxatív felsorolásról különben maga a törvényhozó is lemondott, a mennyiben az indokolás a vasuti ügyekre vonatkozólag a következőket tartalmazza: «A közigazgatási bíróságok hatásköre vasuti engedélyokiratok alapján keletkező vasuti ügyeknek még számos más eseteire is kiterjeszhető lenne; azonban tekintettel a vasuti közigazgatás körében összefolyó nagy fontosságú, közérdekű szempontokra a kormány nem találta czélszerűnek az ügy kezdő stádiumában arra továbbmenőleg kiterjeszteni a közigazgatási bíróságok utjáni jogoltalmat.» De míg egyrészt az indokolás saját előadása szerint a teljes hatáskör nem lett megadva és így elvi szempontból a bírálatot nem állhatja meg, addig másrészt oly ügyek is utaltatnak e bíróság elé, melyek nem is a közigazgatási per, hanem a rendes per útjára tartoznak. Legszembeötlőbb példaként hivatkozom a 69-ik §. 5-ik pontjára; ez ugyanis a miniszter azon határozata ellen ad panaszjogot, melylyel a m. kir. államvasut és az általa kezelt h. é. vasut közötti vitás ügyekben dönt. Ezen eset, mely különben az eredeti javaslatban nem foglaltatott, azért

nem tartozik a közigazgatási per útjára, mert a miniszter döntése nem közigazgatási intézkedés, hanem a magyar államvasut képviselőjének nyilatkozata, mely nyilatkozat, miután a szerződő fél részéről tétetett meg, nem tekinthető az állami közigazgatás tényének. Nem bir természetesen a jogszolgáltatás természetével sem, mert a *jurisdictio* joga csakis a bíróságot, nem pedig a végrehajtó hatalom közeget illelheti meg.

Ezeknek előrebocsátása után feladatomban azon rendszert feltalálni, melyet a törvény 67—69. §-aiban követ. Mindenekelőtt azonban a törvényben levő azon eltéréseket konstátálom, melyek a Hieronymi-féle törvényjavaslattal szemben mutatkoznak. Ehhez viszonyítva a törvényben a 69. §. 4-ik és 5-ik pontja foglaltatik, mely a javaslatban hiányzott; a javaslatban viszont a 97. §. 2-ik pontja tágabb körre terjed ki, mint a törvény megfelelő 69. §. 2-ik pontja, mert míg az előbbi az összes vasutakról szolt, utóbbi csakis a h. é. vasutak visszaháramlásánál előforduló miniszteri döntésre vonatkozik; nem ment át továbbá a törvénybe a javaslat 98-ik §-a, mely a vasuti üzleti rendtartás 70-ik §-án alapult.

Visszatérve a törvény rendszerére, az e tárgyra vonatkozó három §-ban olyképen vannak az ügyek felosztva, hogy a 67. §. a közigazgatási bizottság határozatai ellen beadható panaszt tárgyalja; a 68. §. a kereskedelemügyi miniszter határozatai ellen, tekintet nélkül arra, hogy h. é. vagy első rangu vasutra vonatkoznak-e, a 69. §. pedig csakis a h. é. vasutak ügyeiben hozott miniszteri határozatok ellen adja meg a panaszjogot.

E három szakaszban meghatározott ügyek lényegileg két csoportra oszthatók: az egyik csoport a vasutüzleti rendtartás alkalmazásánál előforduló közigazgatási intézkedések ellen ad panaszjogot (67. §. és 68. §. 1. pont), a másik pedig azon határozatok ellen, melyek a panaszlónak az engedélyokiraton alapuló jogait sértik (68. §. 2. és 3. pont és 69. §.).

*

Az első csoportot tekintve, mindenekelőtt tisztába kell jönnünk az üzleti rendtartás lényegével és azzal, hogy az állam mily jogon állapíthatja meg a vasutak üzleti rendtartását. Ennek

megértésére jónak látom kiemelni és különösen hangsúlyozni azt, hogy az üzletszabályzat és üzletrendtartás, bár némely esetben ugyanazon közeg alkotásai, lényegileg teljesen különbözők és egymással összefüggésbe nem hozhatók. Igaz ugyan, hogy hazánkban a vasuti üzletrendtartás (1851 november 16) épügy, mint az üzletszabályzat (1874. és 1892.) rendelet alakjában jelent meg és mindkét rendelet kötelező ereje az 1878: XX. t.-cz.-ben foglalt 10—10 évenként meghosszabbított vám- és kereskedelmi szövetség VIII. cikkén alapszik, de a joghatály azonossága e két szabályzat lényegének megítélésénél nem enged következtetést.

Az üzletszabályzat eredetileg ugyanis nem egyéb, mint azon feltételek összesége, melyek mellett a vasut a fuvarozást elvállalja. A vasut üzletének nagy kiterjedtségénél fogva ugyanis nem képzelhető, hogy a vasut minden egyes jelentkezővel ad hoc külön fuvarozási szerződést kössön; ezt a forgalom kiterjedtsége és annak szüksége, hogy a fuvarozási szerződések egyenlő feltételek mellett köttessenek meg, már eleve is kizárja. De nem hasonlítható össze az üzletszabályzat a kereskedelmi törvénynek a fuvarozási szerződésekre vonatkozó általános, dispositív szabályaival, melyek csak oly esetekre intézkednek, midőn a felek szerződést nem kötöttek. Az üzletszabályzat feltételeitől eltérés rendszerint nem is fordul elő, mert nem a fuvarozási szerződést helyettesíti, hanem azon összes feltételeket magában foglalja, melyek mellett a szerződés megköthető. Az üzletszabályzatot némileg az egyesületi alapszabályhoz hasonlíthatjuk, a nélkül azonban, hogy ezen hasonlatból folyó következtetések levonhatók lennének. Az analogia csak abban rejlik, hogy épügy, mint az egyleti tag belépési nyilatkozatával magát az alapszabályoknak aláveti, még ha azokat nem is ismeri, hasonlóképen az, a ki a vasutal fuvarozási szerződésre lép, és a vasutnak, mint fuvarozónak, szolgálatait igénybe veszi, ezt mindig csakis az üzletszabályzat alapján teheti. A mint az alapszabály a miniszteriumnak bemutatandó, úgy az üzletszabályzat is, de mindkét esetben az állam csak az adminisztratív controll, de nem az activ közigazgatás feladatát gyakorolja. Az üzletszabály ezen eredeti jellegét azonban csak oly országokban tarthatta meg, melyekben a társasági autonomia az állami kormányzattal szemben is meg tudta tartani független-

ségét (Anglia). A modern continentalis fejlődés azonban mindinkább odairányul, hogy gyakorlati okokból az üzleti szabályzat alkotására is az állam mind nagyobb befolyást biztosítson magának. Ezen gyakorlati okok legfontosabbika az, hogy az egységes üzleti szabály nemcsak a nemzeti, hanem a nemzetközi forgalomban is kívánatosnak, sőt szükségesnek bizonyult. Ezért léptették életbe az egyes államok közigazgatási rendeletek alakjában az összes vasutakra kötelező üzletszabályzatot. Áll az első sorban hazai jogfejlődésünkre, a hol eredetileg az 1874 június 10-iki rendelet, majd az 1892. évi miniszteri rendelet létesítette az egységes üzletszabályzatot. Az 1897 május 10-iki német kereskedelmi törvénykönyv még egy lépéssel tovább ment, midőn 454-ik és 472-ik §-aiban úgy az áru fuvarozás, mint a személyszállítás terén az üzletszabályzatot jogszabálynak minősítette.

Egészen más jeleggel birt már kezdettől fogva a szolgálati szabályzat és a vasuti rendtartás. A vasut ugyanis nemcsak magán, hanem közérdekű vállalat, a mennyiben a személyszállítás s az áru fuvarozás organisatiója és rendezése az állami közigazgatás feladatát képezi. Kitűnik ez már abból is, hogy a vasutak a fuvarozást meg nem tagadhatják, kivéve, ha az áruk minőségük folytán fuvarozásra alkalmatlanok, ha a feladó az üzletszabályzatot magára nézve kötelezőnek el nem ismeri és ha a vaspálya rendes fuvarozási eszközei a fuvarozás teljesítésére nem elegendők (K. T. 423. §.). A szabály tehát az, hogy a vasut — egyes, hibáján kívül beálló kivételes esetektől eltekintve — a fuvarozásra köteles. De ha a vasut a közigazgatás köteleességét gyakorolja, úgy a maga körében oly jogokkal és hatalommal is kell rendelkeznie, a milyennel az állam a rend fentartására bír.

Ezen elvet a törvényhozás kétféle úton valósítja meg: először fokozottabb büntetőjogi oltalmat ad a vasuttársaságnak, a mennyiben a vasut megrongálását közveszélyes bűncselekménynek minősíti (Btkv. 39. fej.); másodszer a vasut közegeit administratív működésre hatalmazza fel, melyet saját körükben mint az állami hatalom képviselői gyakorolnak. A vasut ugyanis mint magánjogi személy a rend fentartását gátlókat és azokat, kik a szabályzatokat betartani vonakodnak, csakis olyképen tarthatná távol, hogy a területén való tartózkodástól és szállítási eszközeinek használatától őket eltiltaná, ezt azonban a fuvarozási

kényszer következtében nem teheti. Okvetlenül szükséges tehát, hogy a vasuti társaságra a rend fentartása céljából az állami hatalom egy része átruháztassék, a mi által a közigazgatás tényezőjévé tétetik. Ezért is nevezhette [joggal Stein Lőrincz a vasutat «Verwaltungsverein»-nek. Szerinte a vasut functiója ugyanis kétféle: először nyilvános functió, mert a feladó magát ez alól ki nem vonhatja, mással, mint a vasuttal nem szerződhetik, másodsor azonban gazdasági functió is, mert a társaság üzeméből nyereséget kíván elérni; utóbbi functio tekintetében a magánjog, előbbi functio tekintetében pedig a közjog uralkodik, mely a vasut practicus tevékenységének formáját és rendjét meghatározza.

Ezen közfunction alapszik a vasuttársaságoknak azon joga, hogy kihágásokat statuálhatnak és az ezeket megszegőket pénzbüntetéssel sújthatják; ezért nevezi az angol theoria a vasutakat subordinate law making bodies (alárendelt törvényhozó testületnek) és a társaság által törvényes hatáskörében megállapított szabályzatot by law-nak, mint oly jogszabályt, mely ez alárendelt törvényhozótestület által hozható és megváltoztatható, de a tulajdonképeni törvényhozó — a parlament — által alkotott szabályokkal nem ellenkezhetik.*

A vasuti üzletrendtartás jogi természetének meghatározása után áttérek az 1896:XXVI. t.-cz. 67. §-nak tárgyalására. Szövegezésének nehézkessége már eddig is sok félreértésre adott alkalmat; helyes magyarázat szerint a közigazgatási bizottságoknak oly határozata ellen enged panaszjogot, mely a közigazgatási hatóságok és a vasuti közegek között felmerült illetékességi összeütközésekben döntött. A közigazgatási hatóságok és a vasuti közegek között pedig vitás esetek a 67. §. hivatkozása szerint a vasuti üzletrendtartás 93—100. szakaszai alapján merülhetnek fel. Ezen szakaszokat az üzleti rendtartás következő cím alá foglalja: «A vaspályákat használó vagy ezekkel különben érintkezésbe jövő személyek (közönség) kötelelességei». Nem akarom ezen rendészeti szabályokat egyenkint részletezve tárgyalni, s ezért csakis az üzleti rendtartás ezen részében foglalt alcímek felsorolására szorítkozom, melyek e §-ok tartal-

* Dicey «The law of the constitution» 89. és következő lapok.

mát jelzik. Ezen alcímek a következők: 1. Általános kötelesség. 2. Utazási okmányok és jövedéki hivatali eljárás. 3. Föl- és leszállítás. 4. A pályára lépés. 5. A pályabani rongálások és változások. 6. A pálya szomszédjai és ezeknek a pálya közelébeni miheztartása.*

A vasuti üzleti rendtartás ezen 93—100. §-ai feletti örködéésre és ezen szabályok megszegésének megakadályozására hivatva vannak: 1. A községi előljárók, biztonsági közegek és egyáltalán a közigazgatási hatóságok (101. §.). 2. A vaspályák hivatalnokai, a kik az ilyképen átruházott rendőri hatalom gyakorlására a kormány által megeskettetnek (102. §.).**

Ezen osztályozás szerint, az előfordulható vitás eseteket tekintve, a vasuti üzletrendtartás alapján: 1. a közigazgatási hatóság intézkedése sértheti az egyest jogaiban, 2. a vasuti személyzet (állomásfőnök stb.) intézkedései lehetnek sérelmesek az egyesre (a közönségre) nézve, 3. vita merülhet fel arra nézve, hogy az adott esetben a közigazgatási hatóság vagy a vasuti közeg volt-e illetékes az intézkedésre.

Közigazgatási pernek, mint az egyén jogát sértő közigazgatási intézkedés elleni jogorvoslatnak, helye lehetne tehát az első két esetben feltétlenül, a harmadik esetben azonban csak akkor, ha az illetékesség megállapítása akár a vasuti vállalatra, akár az érdekelt egyénre nézve jogsértőnek tekintendő.

Annál különösebb, hogy a törvény 67. §-a az első két esetben egyikében sem adja meg a jogvédelmet, a harmadik esetben ritkán felmerülhető jogvédelmet megadja ugyan, de egyúttal az illetékességi összeütközés eldöntésével ruházza fel a közigazgatási bíróságot, mely tulajdonképeni feladatát nem képezheti. A vasuti közegek és közigazgatási hatóságok közötti illetékes-

* Megjegyzem, hogy az 5. és 6. alatt foglalt esetek a francia-
«contravention de grande voirie» fogalma alá esnek, melyekre vonatkozólag a francia 1845 július 15-iki törvény a közigazgatási bíraskodást oly módon terjesztette ki, hogy a közutakat a vasutakkal azonos elbírálás alá tartozónak mondotta ki. Erre különben az alábbiakban részletesen vissza fogok térni.

** Ezen utóbbi intézkedés magyarázatát abban leli, hogy a vasut mint közigazgatási egyesület az állami hatalomnak reá átruházott hatáskörében lép fel, a mint azt fentebb kifejtettem.

ségi összeütközések eldöntése ugyanis elvileg vagy a belügyminiszter elé tartozik, mert a vasuti közegek mint a belügyi közigazgatás eszközei jártak el, vagy pedig a hatásköri bíróság (jelenleg minisztertanács) elé, ha az összeütközést a közigazgatás két ága (belügy és közlekedésügy) között előállottnak tekintjük, de semmi esetre sem lehet szó elvileg jogorvoslatról vagy közigazgatási perről.

A 67. §. eredetét keresve, ezt az 1876 : VI. tcz. 27-ik §-ában találjuk fel, mely következőképen szól : «A közigazgatási bizottság a vasutakat illetőleg elsőfoku felebbezéssel a miniszterhez határoz a vasuti igazgatóságok, állomásfőnökök stb. és a közigazgatási közegek, vagy az előbbiek és a közönség vagy egyesek közt felmerülő nem rendőri, de fennálló gyakorlat szerint közigazgatásilag elintézhető ügyekben. E tekintetben jogköre részletesen a miniszterium által szabályrendeletben fog megállapíttatni.» Az 1876 : VI. tcz. életbeléptetésekor kiadott 1528/1876. számú rendelet 25. §-a szerint a közigazgatási bizottság «elsőfoku felebbezéssel a miniszterhez határoz azon illetékességi összeütközési esetekben, melyek a vasuti üzleti rendtartásnak a közönség mihez tartását tárgyazó 93—100. §-ainak alkalmazása körül egyrészt az e részbeni örökösessel megbízott (101. §.) községi vagy hatósági közegek, s másrészt ugyancsak az üzletrendtartás 102. §-a által bizonyos rendőri hatalommal felruházott vasuti alkalmazottak közt felmerülnek».

Nyilvánvaló tehát, hogy a 67. §. anyagát az 1876 : VI. tcz. 27-ik §-ából merítette, de kénytelen vagyok constataálni, hogy a közigazgatási bizottság jogkörét megállapító miniszteri rendelet 25-ik §-át szóról-szóra átvéve, a törvényes intézkedésnek éppen azon részét használta fel, mely a közigazgatási per útjára legkevésbé alkalmas; azon fontos esetben azonban, midőn az egyes a vasuti közegek által rendészeti hatalmuk gyakorlásában jogsérelmet szenvedett, jogorvoslatot a közigazgatási bíróság előtt nem nyújtott és nem adott helyet a közigazgatási pernek a *contravention de grande voirie*-hez analog esetekben sem, midőn a közigazgatási hatóságok a kihágást elkövető ellen jártak el jogosulatlanul.

Ezek szerint tehát a közigazgatási bíróságnak a tárgyalat kérdésben csakis a *competentia* eldöntése tekintetében adatott

hatáskör és így nem esodálkozhatunk, hogy ezen az alapon a vasuti üzleti rendtartás helyes alkalmazására vonatkozólag közigazgatási birói praxis nem fog kifejlődhetni.

Hasonlóképen a vasuti üzleti rendtartáson alapszik a 96-os törvény 68. §. 1. pontja, a mely annak 85. §-ára hivatkozik. Ha ezen az absolut uralom idejében kelt patenst, melynek szövege még helytartóságokról és cs. kir. miniszteriumról szól, alkotmányos viszonyainkra alkalmazva átfordítjuk, úgy e szerint a kereskedelmi miniszter a vasuti vállalat igazgatóságát vagy egyes igazgatóit fegyelmi büntetésnek vetheti alá kötelelességmulasztás esetén, vagy ha rendeleteit végrehajtani vonakodnának. Ezen fegyelmi büntetések következők: megdorgálás, pénzbüntetés, felfüggesztés és elmozdítás; jogosultságuk pedig a kormánynak a vasutak feletti — közérdekből gyakorolt — felügyeleti jogán alapszik. Ezen rendbüntetések czélszerűsége és a miniszteri rendeletek kibocsátásának szükségessége természetesen nem képezheti felülvizsgálat vagy felülbírálat tárgyát. Az adminisztratív controll épen azt foglalja magában, hogy a kormány a közlekedést és a vasuti vállalat szervezését oly módon irányíthassa, a. mint azt a közérdek szempontjából jónak találja. Csakis egy eset képzelhető tehát, melyben ezen ügy bírósági utra tartozik: t. i. ha a miniszter a törvény vagy az üzleti rendtartás ellenére cselekednék.

Ugyanily jogorvoslat, mint recours pour excès de pouvoir a francia rendszerben fejlődött ki és általános érvényre emelkedett. Törvényünk taxativ felsorolása a generális jogorvoslatot csakis ezen specialis esetre alkalmazza. A recours pour excès de pouvoir a francia 1790. évi október 7—14-iki törvényen alapszik, mely a conseil d'Etat-nak megadta a jogot a törvénytelen közigazgatási intézkedés megsemmisítésére. Ezen jogot az 1872. évi május 24-iki törvény általánosította és e szerint a conseil d'Etat souveraine határoz «sur le recours en matière contentieuse administrative». A francia gyakorlat ezen általános érvényü jogorvoslatnak természetesen minden törvényellenes intézkedés ellen helyt ad, irányuljon a jogsértés bármily egyéni jogra.* Ezen általános elv alkalmazása előáll azon esetre vonat-

* Laferrière. Juridiction administrative II. kötet 538. lap.

kozólag is, mely a közigazgatási bíróságról szóló törvény 68. §. 1. pontjában van meghatározva, mert azon jog, melyet a miniszteri intézkedés ezen esetben sért, az egyéni szabadság joga.*

Megjegyzem végül a 68. §. 1. pontjára nézve, hogy az itt említett esetben nézetem szerint a mi közigazgatási bíróságunk is csak pusztán cassatorius hatáskörrel birhat. Ha ugyanis a miniszter határozata, melylyel a vasuti igazgatóságot rend- vagy fegyelmi büntetéssel sújtja, a törvénnyel vagy szabályzattal ellenkezik, úgy a közigazgatási bíróság ezen határozatot egyszerűen megsemmisíti, de más érdemleges intézkedést nem is tehet, mert csak a felett dönt, hogy törvénytelen-e a büntetés kiszabása vagy nem. A büntetést azonban nem szállíthatja le.

A vasuti üzletrendtartáson alapult a törvényjavaslat 98. §-a is, mely azonban a törvénybe nem ment át. Ezen §. következőleg szól: «Panasznak van helye a közigazgatási hatóságnak azon határozata ellen, melylyel valamely vasutnak ostromállapot vagy háború idejében a katonai hatóságok által egészben vagy részben katonai czélokra lett használása következtében felmerülő károk megtérítése iránt intézkedik (vasut üzleti rendtartás 70. §.)» Ezen §. szerint tehát nem a vasut felhasználását elrendelő közigazgatási intézkedés ellen, hanem az utólagos kármegállapítás magánjogi kérdésében lett volna helye közigazgatási pernek. Megjegyzem, hogy e szakasz a vasuti üzleti rendtartás 70-ik §-ára utal, de szövege ezen utalást meghaladja, mert utóbbi csakis a vasuti üzem (Bahnbetrieb) felhasználásának esetéről intézkedik. Ha a javaslat e szakaszából törvény lett volna, úgy kérdés tárgyát képezhetné, hogy vajjon a vasutnak katonai czélokra való felhasználása esetében akkor is van-e helye panasznak, ha a használat nem az üzemben állott, hanem a vasuti vonal p. o. taktikai szempontból megrongáltatott. Azt hiszem, hogy úgy azt utóbbi, mint az előbbi esetben az állam szükségjogából kifolyólag háboru esetén a vaspálya úgy egészében, mint üzemének gyakorlásában felhasználható, de az ennek

* Erre vonatkozólag helyesen jegyzi meg Laferrière (II. köt. 540. l.) «cette liberté peut être soumise a diverses restrictions par l'administration agissant dans l'exercice de ses pouvoirs de police; mais les décisions individuelles ou réglementaires qui vont au dela des restrictions légales tombent sous le coup du recours pour excès de pouvoir».

folytán felmerülő kártérítés megítélése, mint magánjogi kérdés, mindenkép a rendes bíróságok hatáskörébe tartozik. Megjegyzem azonban, hogy vannak államok, a melyek a vasutak kártérítési kereseteit a pálya megrongálása miatt már eleve kizárják. Így a porosz 1838. évi november 3-iki vasuti törvény 43-ik §-a kimondta, hogy az engedélyesnek az állam a vaspálya megrongálásáért még akkor sem szavatol, ha ez az engedélyt adó állam által taktikai czéloból történt; mert ezen kár vis major következtében beállottnak tekintendő.

*

A közigazgatási per eseteinek *második csoportját*, mint fentebb kifejtettem, az jellemzi, hogy ezekben a közigazgatási intézkedés az engedélyokirattal, illetve az engedélyesnek ezen alapuló jogával áll ellentétben.

Az engedélyokirat jogi természetét illetőleg a civilizált államok törvényhozásai különböző álláspontot foglalnak el. *Anglia*, mint mindenben, úgy ezen kérdésben is a continens államaitól eltérő jogfejlődést mutat, mely a decentralisatio és a self government elvének megfelelőleg, a vasuti társaságokkal szemben is csak a legfőbb controllra szorítja közigazgatási működését. Ezen elv következménye, hogy Angliában állami vasutak egyáltalán nem léteznek, a magánvasutak tekintetében pedig a visszaháramlási jog nem jutott elismerésre. A concessio adása a parlamenti törvényhozás útján történik és azon közös és egységes szabályozás, melynek tekintetében Anglia az összes kulturállamokat felülmulja, nem az állami hatalom kényszerítő erején, hanem a szabad társulás elvén és a közös érdek czéljából való egyesülésen alapszik, melynek kívánalmait a railway clearing house valósítja meg. A railway clearing house, mely eredetileg a különböző vasuttársaságok vágányain közlekedő waggonok kölcsönös díjtételeinek elszámolására alakult, lassanként mint a vasutak társasági szerve szerepelt, majd az egész vasuti ügy rendezőjévé lett. Miután pedig az 1850-es törvényben a törvényhozás közérdekű egyesület jellegével is felruházta, a vasuti üzem egész anyagát szabályozása alá vonta, sőt még a tarifa-ügyet is az összes vasutakra egyöntetűen organisa.

A *francia* vasutengedélyezési rendszer jogi fictionon alapul, a mennyiben a vasutakat az állami utak egy részének tekinti, s a mint az utak fentartását és vámszedési jogát vállalkozóknak adja bérletbe, ép úgy teszi ezt a vasuti hálózattal is. Ezen felfogásban találja magyarázatát az is, hogy az utrendészet szabályai, mint fentebb említettem, a vasutra is kiterjesztettek. Fictionnak nevezem ezen rendszer alapelvét azért, mert a vasuti társaságok önnálló tőkeegyesületi jellegét nem veszi tekintetbe és nem találja indoknak a közutaktól való megkülönböztetésre azt sem, hogy a vasuti társaság a céljaira szükséges ingatlanokat kisajátítás útján tulajdonjogilag szerzi meg. Azon tény ugyanis, hogy a vasut tulajdona bizonyos évek multán az államra megy át, nem a vasut tulajdonjogának tagadását jelenti, hanem csak ezen tulajdonjog korlátozását képezi. Lényeges továbbá a vasutak és utak közötti megkülönböztetésre azon momentum, hogy míg az utak mindenkinek használatára nyitva állanak, addig a vasuton való szállítás tényleges monopolumát az illető társaság gyakorolja, a mennyiben a sinein való közlekedést másoknak nem köteles megengedni. A francia felfogás szerint tehát a vasuti hálózat teljes egészében az állam korlátlan tulajdona, a társaságok pedig engedélyök tartama alatt csak használják. Ezen felfogás consequentiája az volna, hogy az állam és vasuttársaságok között felmerülő ügyekben, mint a bérbeadó és bérlő közötti magánjogi kérdésben, kizárólag a polgári bíróság dönthetne. Azonban ezen felfogás következményeit a francia közigazgatási jog már csak azért sem vonhatta le, mert mindazon szerződések, melyeket az állam magánosokkal köt, akár az álladalmi javak érdekében, akár közérdekből, mint a kormány *actes de gestion*-jai, a mennyiben vitára okot szolgáltatnak, a *conseil d'Etat* döntése alá kerülnek. Történeti oka ennek tudvalevőleg azon bizalmatlanság, melyet a francia jogfejlődés a rendes bíróságokkal szemben tanusított és melynek eredménye az lőn, hogy a *conseil d'Etat* a közigazgatási per határán túlmenőleg is birói hatalommal ruháztatott fel. A vasuti engedélyezés kérdésében a *conseil d'Etat* hatásköre különben a *cahier des charges* 70-ik szakaszán is alapszik. A *cahier des charges* ugyanis nem egyéb, mint minden vasuti engedélyhez mellékelt és ehhez tartozó szabályzat, mely, mivel minden

engedélyezési törvény reá hivatkozik, törvényerővel bir, a mint a francia semmitőszék és államtanács ismételten kimondották. A cahier de charges lényegét a francia theoria szempontjából helyesen határozza meg Vigouroux: «Quant au cahier des charges, c'est un accessoire nécessaire de la loi de concession, qu'il complète et qu'il développe. Il a donc la nature d'une loi en même temps que celle d'une convention.»* Mint ezen meghatározásból is látható, a francia rendszer alapelve a szerződési elmélet, a melynek keretében azonban az állami felügyelet és közigazgatási biráskodás teljesen érvényesül.

Németországban az állami felügyelet s a közigazgatás érdeke még sokkal inkább előtérbe lép. Egységes német rendszeről egyáltalában nem is lehet szó, mert a vasutügy tekintetében a német birodalmi alkotmány az e célra alkotott Eisenbahnt-nak csak szűk hatáskört biztosított és ha a német vasutak üzlet-szabályzata ennek daczára mégis egységes, ez az 1874. és 1892. évi rendeleteknek (Verkehrsordnung) köszönhető. A német rendszer példájakép tehát a porosz vasuti joggal fogok foglalkozni, a mely különben annál is figyelemreméltóbb, mert már az 1838. november 30-iki törvény által nyert legislativ szabályozást. E szerint a concessio megadása az állami felségjog kifolyása lévén, az állami hatalom közigazgatási actusát képezi és az engedélyesnek adott oly közigazgatásjogi privilegium, mely nem szerződésen, hanem állami adományozáson (Verleihung) alapszik. Másrészt azonban tagadhatlan, hogy a concessio elfogadása által az állam és engedélyes között akarat-megegyezés jön létre. A porosz rendszer szerinti concessiót találóan jellemzi Endemann.**

* Vigouroux: Legislation et jurisprudence des chemins de fer.

** Lásd Endemann, Recht der Eisenbahnen 280. lap: «Die Concession ist nicht ein nach den Grundsätzen des Privatrechts zu beurtheilender Vertrag. Allerdings kommt die Concession in der Form des Vertrags, durch Willenseinigung des Ertheilers und des Concessionärs zu Stande. Diese tritt durch den Antrag und dessen Gewährung, oder wenn man lieber will, durch die Verleihung und deren Annahme, ohne die das gewollte Verhältniss nicht perfect werden kann, in Erscheinung. Vielfach liegt geradezu eine Vereinbarung zwischen dem Concessionssucher und der Staatsregierung vor. Unbestreitbar entsteht aus der perfecten Concessionsertheilung ein zweiseitiges rechtliches Verhältniss.

Az ő meghatározása szerint a vasuti concessio alapelve a közigazgatásjogi privilegium, mert az állam a privilegizált társaságot egyrészt igaz, külön jogokkal is felruhazza, de másrészt az állami célok megvalósítása szempontjából kifejtett tevékenységnek orgánumává, az állami közigazgatás eszközévé teszi. Ily értelemben aztán az állami controll állami rendelkezéssé fokozódik és magánjogi értelemben szerzett jogokról csak annyiban lehet szó, a mennyiben ilyeneket az engedélyezési törvény és az engedélyokirat állapítanak meg. Mivel pedig a porosz engedélyezési törvény a vasuti vállalatot nem csak a törvényeknek, — a mi külön kikötés nélkül magától értetődik — hanem a későbbi keletű törvényes rendelkezéseknek is már eleve aláveti, ezen rendeletek visszaható erővel bírnak és ezzel szemben a vasutak szerzett jogokra nem hivatkozhatnak.

Részletesen foglalkoztam a porosz törvényhozással, mert ugyanezen elvet követi az osztrák törvényhozás és hazai jogállapotunk is.

Nálunk a vasuti engedélyezés ügyét az 1854 szeptember 14-iki osztrák kereskedelmi miniszteri rendelet szabályozta, melyet az 1868. évi szabályrendelet «ideiglenesen» átvett. Ezen rendeletet az 1878. évi XX-ik t.-cz. (vám- és kereskedelmi szövetség) törvényerővel ruházta fel 10 évre s ezen intézkedést az 1887 : XXIV. t.-cz. és 1899 : XXX. t.-cz. fentartotta. Így történt, hogy az osztrák absolut korszakból származó rendelet hazánkban már több mint 40 éve érvényes és ezen ideiglenes állapot már legközelebb félszázados jubileumát fogja megérni. E rendelet az előmunkálati engedély és a szoros értelemben vett vasuti engedély között distingvál. Privilegiumot csak ez utóbbi ad, az előmunkálati engedély azonban, melyet az idézett szabályrendelet II—VI. §-ai tárgyalnak, kizárólagossági jogot nem biztosít. A végleges engedélyre vonatkozólag az állam ebbeli felségjoga teljesen érvényre jut azon intézkedés folytán, hogy a vasuti engedély csak előre meghatározott időre szólhat, melynek maximalis tartama 90 év (VII-ik §.). Ezen idő eltelte után a

zwischen dem Verleiher und Erwerber, das als ein vertragsmässiges zu bezeichnen ist und aus dem sogar privatrechtliche Ansprüche entspringen können».

vasut területének és építményeinek tulajdona kárpótlás nélkül száll át az államra és arra, hogy ezen tartozékok és a pálya használható állapotban tartassanak meg, a concessio lejárátát megelőző öt éven át az állami hatóságok direct ellenőrzése és kényszerítő hatalma szolgál (VIII. §.). A IX-ik §. az engedélyesek jogait, a X-ik §. kötelezettségeit sorolja fel, utóbbiak tekintetében alávétve őket a köztörvényben foglalt köteleességeknek is.

Ezen kötelezettségek teljesítésére az állami hatóságnak kényszerítő hatalma van a vasuti vállalattal szemben, a mennyiben a kereskedelmi miniszter az egész vállalat sequestratióját is elrendelheti: 1. ha a vállalat illetékes hatóságok rendelkezéseinek nem engedelmeskedik, 2. ha az engedélyokmány határozatai ellenére cselekszik, 3. ha a vasuti üzleti rendtartás lényeges határozatait be nem tartja. — Magától értetődik, hogy a hatósági rendelkezések jogosultságának megállapítása, valamint a vasuti üzleti rendtartás és engedélyokmány magyarázata a minisztert illeti meg és eltérő nézetek esetén az engedélyes a miniszter fel fogását kénytelen acceptálni.

Láttuk, hogy a concessio adta kötelezettségek betartására az engedélyes teljes szigorral szorítható, ennek megfelelőleg azonban engedély adta jogai érvényesítéséről és védelméről egyáltalán nincs gondoskodva, sőt az idézett rendelet XIII-ik §-a szerint «az e határozatok foganatosítására vonatkozó ügyek a birói út kizárásával a közigazgatási hatóságok elé tartoznak». Ezen szakasz azonban nyilvánvalóan ellentétben áll a közigazgatási bíróság alapelveivel, és azért az utóbbinak behozatala ezen §-t, a mennyiben ezzel ellenkezik, kétségtelenül hatályon kívül helyezi. Így van ez az osztrák 1875. évi október 22-iki közigazgatási bírósági törvény szerint is, melynek 14-ik §-a alapján a kereskedelemügyi miniszter döntése ellen, ha az a törvénnyel ellentétben van, 60 nap alatt a Verwaltungsgerichtshofhoz lehet recurrálni. Ezen rendelkezésből látható, hogy az osztrák törvény általában megadja ugyan a jogvédelmet, de ezt csak a törvénysértés esetére állapítja meg; a Verwaltungsgerichtshof praxisa azonban ezen védelmet igen szűk korlátok közé szorította.

Ezeknek előrebocsátása után újból fölveszem az 1896:XXVI. t.-cz. rendelkezéseinek taglalását és áttérek a 68. §. 2-ik pontjára; e szerint panasz intézhető a kereskedelemügyi miniszter-

nek azon határozata ellen, «melylyel törvényes alap nélkül oly díjszabást létesít, mely az engedélyesnek az engedélyokirat alapján szerzett jogaiba ütközik». A panaszjog tehát ezen törvényes intézkedéssel a tarifa változtatása ellen adatik meg. A tarifának megállapítása tulajdonképen a vasuti társaság és a vele szerződő egyén akaratmegegyezésétől függne.* Ezen állásponttól azonban a fejlődés mindinkább eltért és a tarifaügy rendezésében az állam mind nagyobb befolyást biztosított magának; különösen az államosítási irány az, mely e tekintetben döntő szerepet játszik. Erre való tekintettel utal Stein Lőrincz arra** , hogy a tarifa az államvasutaknál illeték (Gebühr), mely természetből fogva csakis az ellenszolgáltatás költségét foglalja magában, a magánvasutaknál pedig a szolgáltatás ára (Preis der Leistung), mely a kereslet szerint váltokozik.

A praxisban az államvasuti és magánvasuti tarifa közötti különbség azonban korántsem ily éles; míg ugyanis az államvasuti tarifa nem tekinthető pusztán illetéknek, mert a vasuti vállalat nagy kiterjedésénél fogva a szolgáltatás értéke meg sem határozható, addig, bár tény, hogy az államvasutnak nem nyereszkesedés a célja, azért a nyereség nincs kizárva és a kereslet befolyása a reducált és fölemelt szállítási díjtételekben itt is észlelhető. Másrészt a magánvasutak monopoliuma sem oly jellegű, hogy a rendes jövedelmezőségen és amortisationális hányadon felül tetemesen nagyobb nyereségre tehetnének szert. Ellen-súlyozza ezt egyrészt a párhuzamos vonalak concurrentiája és korlátozza az állam felügyeleti joga, mely a tarifa megállapításával szemben érvényesül és melyre az alábbiakban részletesen visszatérek.

Általában véve a tarifa vitás kérdésekre és birói döntésre

* Érdekes felemlíteni, hogy ezen elv az 1848: XXIX. tetz. által eltörölt 1836: XXV. tetz.-ben is kifejezésre jutott. Ennek 4. §-a következőleg szólt: «Ezen vállalati munkáknak használatától az utasok és szállítók által minden különbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék, és hány esztendőkig tartson? a Fő-Kormányzék a vállalkozókkal kötendő alku által fogja meghatározni, s határozatában a kijelendő esztendők lefolyásáig a legkisebb változtatás sem történhetik».

** Lásd Stein Lőrincz Verwaltungslehre II. kötet 400. oldal.

többféle módon adhat alkalmat. Az osztályozás különböző szempontból történhetik : így a perben álló személyek szerint: 1. a vasuttársaság és a miniszterium között, 2. a vasuttársaság és az egyesek között. A felosztást más szempontból megtéve, kétféle vitás-eset merülhet fel: 1. a tarifa megállapítása, 2. a tarifa-alkalmazása körül.

A tarifa alkalmazása körül közigazgatási per egyáltalán nem keletkezhetik, mert ezen esetben a vasut a vele szerződő magánféllel áll szemközt, ki szerződési jogainak érvényesítésére perel és a legtöbb esetben a szállítási szerződés helyes interpretatiója-forog kérdésben. Ezt majd minden törvényhozás elismeri és csak a történeti érdekesség kedvéért említem fel, hogy az 1838. évi november 3-iki porosz törvény a vasuti ügyeket általában annyira közigazgatási befolyás alá akarta hozni, hogy ezen fenti helyes elv félreismerésével a tarifa alkalmazása körül fölmerült vitás kérdéseket elvonta a rendes bíróságok megítélése alól és ezeket közigazgatási hatósághoz utalta, a mennyiben 35. §-ában kimondotta, hogy ha a vasuti díj (Bahngeld) vagy szállítási tarifa-alkalmazása körül a társaság és magánszemélyek között viták keletkeznek, az e fölötti döntés végső fokban a kereskedelmi minisztert illeti. Ezen intézkedés jogosultsága ellen többen felszóltak és ennek eredményeképp az 1876 július 26-iki illetékességi törvény (Zuständigkeitsgesetz), illetve az 1883 augusztus 1-jei illetékességi törvény egybehangzó 159. §-a a vasuti törvény 35. §-át megváltoztatta és a tarifa körül fölmerült kérdéseket a rendes bíróságok hatáskörébe utalta.*

Az eddigiekben azon perekről szóltam, melyek a feladó és

* E kérdés a porosz vasuti jog irodalmában nagy szerepet játszott és így Koch (Deutschlands Eisenbahnen), Oppenhoff (Resortverhältnisse), Reschorner stb. által részletesen ki lett fejtve. A mai jogállapotot Gleim a következőkben foglalja össze: «Die Verfasser des Eisenbahngesetzes waren von der Annahme ausgegangen, dass die Bezirksregierung die Aufsicht über die Eisenbahnen durch einen von ihr zu bestellenden Kommissär ausüben werde. Dieser Auffassung entsprach der § 35. Die Bestimmung des § 35 verlor aber ihre Berechtigung, nachdem sich selbständige, von der Bezirksregierung unabhängige Aufsichtsorgane herausgebildet hatten und wurde deshalb durch das Zuständigkeitsgesetz dahin abgeändert, dass die qu. Befugnis den ordentlichen Gerichten zugewiesen wurde».

a vasuttársaságok között a tarifa alkalmazásának kérdésében fölmerülhetnek és a magánjogi bíróságok hatáskörébe tartoznak. Ha ez előbbi felosztást szem előtt tartjuk, kérdés, hogy van-e a magánfélnek a vasuttal szemben igénye, illetve követelése a tarifa megállapítása iránt. Ezen kérdésre elvileg tagadólag kell válaszolnom, mert a tarifamegállapítás feletti kontroll a közgazgatást illeti meg. Egyéni, alanyi joga erre az egyesnek nincs és a közgazgatási ellenőrzés legfeljebb kérvényi, de nem peres uton eszközölhető ki. E szerint tehát világos, hogy ha a vasut törvényellenes tarifát állapít meg, vagy ha a miniszterium felügyeleti rendeletével ellentétben ily tarifát jóváhagy, úgy ezen tarifa megváltoztatását a magánfél nem követelheti.

Egészen más kérdés az, hogy a törvényellenes tarifa alkalmazása nem ad-e jogot a magánfélnek kártérítésre és hogy nem érvényesítheti-e ezen jogát keresettel? A válasz az ily alakban föltett kérdésre az, hogy a sértett magánfélnek rendelkezési jogot ad a törvény. Azzal ugyanis, hogy a vasuttársaság törvényellenes tarifát alkalmaz, az egyesnek kárt okoz, amely kárért a kártérítés általános elvei alapján helytállni tartozik.

Hogy az eddig kifejtetteket példával megvilágítsam, illetve hogy esetet említsek fel, a melyben ily kártérítési követelés támasztható, utalok az 1892 : XXV. törvénnyel becikkelyezett berni egyezmény 11-ik cikkére, mely szerint csak oly díjmérséklések vannak megengedve, melyek kellően kihirdettetnek és egyenlő föltételek teljesítése esetén mindenkinek egyaránt rendelkezésre állanak. Minden oly magánegyezség ellenben, melyben egy vagy több feladónak a díjszabásokkal szemben díjmérséklésbiztosíthatnák, tiltva van és semmis. Ha tehát például a vasuttitkos refactiákat ad, úgy ezen törvényes szabályt megszegi és ezen quasi delictum folytán a sértett kártérítési keresetet indíthat a titkos refactiákat nyújtó vasuti társaság ellen.*

* Más érdekes kérdés, hogy vajjon fordulhat-e a sértett keresetileg, pl. jogtalan gazdagodás czimén azon fél ellen, a ki ezen titkos refactiákat élvezte, illetőleg ezekből hasznot húzott. E kérdést csak érintem, a nélkül, hogy részletesebb tárgyalásába bocsátkoznám, mert ezen értekezésem anyagán kívül esik. V. ö. Szerző: Nemzetközi vasuti fuvarozási jog 94 lap.

Ezek szerint tehát a vasut és feladó között polgári per keletkezhetik úgy a törvényes tarifa alkalmazása körül, mint a törvényellenes tarifa alkalmazása miatt. Közigazgatási pert csakis a vasuttársaság indíthat akkor, ha a kormány felügyeleti jogát a vasuttársaság jogára sérelmes módon gyakorolja. A kormány ezen felügyeleti joga leginkább a német rendszerben fejlődött ki. Poroszországban az 1838. évi vasuti törvényen* alapszik, mely szerint a tarifa controllt a közmunkaminiszter gyakorolja és ezen joga az egyes engedélyezési okiratokban még a törvéynél messzebbmönleg is kiterjesztést nyert, a mennyiben a maximális személyszállítási díjszabás terére is átvitetett.**

Különben Németországban nemcsak az egyes kormányok miniszteriumai gyakorolnak controllt a tarifaügy felett, hanem a német birodalmi alkotmány 45-ik czikke egységes, az egész birodalomra kiterjedő ellenőrzést is teremtett. Ezen az alapon az 1873. évi július 27-iki törvény birodalmi vasuti hivatalt (Reichseisenbahnamt) létesített, a melynek feladata örködni a felett, hogy a tarifák a törvényekkel és engedélyokiratokkal ellentétben ne legyenek. Arra, hogy a német birodalomban egységes tarifát létesítsen, a vasuti hivatal természetesen nincs hivatva.

Ausztriában és Magyarországon a kormány felügyeleti joga az engedélyezési szabályrendeleten, az egyes engedélyokiratokban foglalt kikötéseken, a vasuti üzleti rendtartáson, valamint a vasuti üzletszabályzat rendelkezésein alapszik.

A vasutengedélyezési rendelet IX. §-ának *d)* pontja szerint «a vállalat az engedély által jogot nyer az épített vasuton személyeket s tárgyakat a megállapított árszabás szerint szállítani». De ezzel szemben a X. §. *e)* pontja kötelezi a vasuttársaságot arra, hogy a személyek és tárgyak számára megállapított árszabást a kereskedelmi miniszternek jóváhagyás végett fölterjeszse és feljogosítja a kormányt arra, hogy azon esetben, ha a vasut tiszta jövedelme a beruházási tőke 15%-át meghaladja, az árak méltányos leszállítását eszközölhesse. Az egyes engedélyokiratok még sokkal tágabb rendeleti kört biztosítanak a minisz-

* Ezt kiegészíti az 1879. évi márczius 13-iki törvény.

** Eger, Eisenbahnrecht II. kötet 252. lap.

teriumnak s így különösen a h. é. vasutak engedélyokirataiban a maximális tarifák összegszerűen meg vannak határozva és a tarifaleszállítás a miniszteriumot már azon esetben is megilleti, ha a jövedelem a tőke 7%-át meghaladja.* A vasuti üzletszabályzat 7. §-a továbbá kötelező szabályképen állapítja meg, hogy a díjemelések csak a kihirdetéstől számított 6 hét alatt lépnek hatályba. A szállítási árszabás közzétételét pedig a vasuti üzleti rendtartás teszi kötelezővé, mely jogot ad a kormánynak arra, «hogy a díjszabási tételeket köztekintetből mérsékelhesse».

Visszatérve a közigazgatási pernek törvényben foglalt esetére, ennek csak akkor van helye, midőn a miniszter új, az engedélyokirat alapján a vasut szerzett jogaiba ütköző tarifát létesít. A miniszter azon intézkedései, melyekkel a vasuti társaság által tervezett tarifa-változtatást jóvá nem hagyja, sérthetik ugyan a társaság érdekét, de nem sértik jogát s így perre okot nem szolgáltathatnak. Panasznak különben csak akkor van helye, ha az új tarifát a miniszter «törvényes alap nélkül» létesíti.

Nagyon természetesen ezen pont alapján közigazgatási per csak ritkán fog keletkezni. De előfordulhat pl. akkor, ha a miniszter azon alapon mérsékli a tarifát, hogy a vasut jövedelmezősege a 7%-ot meghaladja, a vasuttársaság ellenben vitatja, hogy a jövedelmezőség a meghatározott %-on alul marad. Persze ez esetben is csak oly föltétel alatt, ha a díjszabás mérséklése díjszabás létesítésének minősítendő; azt hiszem azonban, hogy helyes magyarázat szerint annak tekintendő.

A 68-ik §. 3-ik pontja a vasuttársaságnak az engedélyokiratban megállapított jogait érintő későbbi törvények alkalmazásáról szól. Kérdés tárgya lehet, hogy az idézett §. a vasútra általánosan kiterjedő törvényt ért, vagy pedig újabb vasuti engedélyt beiktató törvényt is. Utóbbi értelmezést azt hiszem ki kellene zárunk, mert hiszen a törvény gyakran csak a felhatalmazást adja meg az engedélyokirat adására és ebben nem történik változtatás. Az engedélyokirat eltérő szövege pedig, ha be is czikkelyeztetik, csak az illető vasuti vállalatra vonatkozik, a mely engedélyt nyert. A későbbi törvény lehet terhesebb

* Az engedélyokirat következtében a h. é. vasutak különben a hazai ipar védelmére és az átmeneti forgalom könnyítésére is kötelesek.

vagy kedvezőbb. Előbbi esetben a szabály az, hogy nem bír visszaható erővel, ha csak ezt kifejezetten ki nem mondja, utóbbi esetben visszaható erővel bír, ha csak ezt kifejezetten ki nem zárja. Oly miniszteri határozat pedig, a mely törvényes felhatalmazás nélkül a terhelő rendelkezést az előbb engedélyezett vasutra kiterjeszti, a kedvezményes rendelkezés alkalmazását pedig megtagadja, közigazgatási panaszszal megtámadható. Nem szól a törvény arról a leggyakrabban előforduló esetről, midőn az engedélyes az engedélyokiratban magát a későbbi törvényes intézkedéseknek aláveti. Ez esetben az engedélyes a későbbi generalis törvény terhelő rendelkezéseinek az engedélyokirattal alávetette magát, lege tacente, azaz akkor is, midőn a törvény magának visszaható erőt nem tulajdonít, illetve a törvény kiterjesztésére a minisztert nem hatalmazza fel. Az engedélyes pedig nem indíthat közigazgatási pert és nem hivatkozhatik jogsérelemre akkor, midőn az engedélyokiratban magát a későbbi törvénynek alávetette. Igaz ugyan, hogy az engedélyokirat formálisan csak az állam által adott privilegium és nem szerződés, mégis, mint fentebb kifejtettem, a szerződési kötelezettséget e privilegium elfogadása állapítja meg, és különösen az által, hogy az engedélyes az engedély alapján a vasutat kiépítette és a vasuti üzletet folytatja, époly jogi helyzet áll elő, mintha az engedélyokirat összes határozmányaira magát szerződésileg kötelezte volna.

Ha már most áttekintjük azon kevés esetet, melyben az elsőrangú vasuti vállalat a miniszter határozata ellen panaszszal élhet, úgy kétségtelen, hogy a kör igen szűk és még a felsorolt esetekben is practice a judicatura alig érvényesülhet. Ezen eredményt részben hazánk vasuti politikájának kell tulajdonítanunk, mely rohamos lépésekkel halad a vasutak államosítása felé és így talán nem tartotta szükségesnek az úgyis államosítandó vasutak jogait hatályosabban megvédelmezni.

A Hieronymi-féle javaslatban a mostani 69. §. 2-ik pontja * nemcsak a h. é. vasutakra, hanem az elsőrangú vasutakra is vonatkozott. Ezért mindenekelőtt tisztába kell jönnünk annak jelentőségével, hogy a 69. §. csak h. é. vasutat említ. Azt

* A javaslat 97. §-ának 2-ik pontja.

jelentí-e, hogy csakis a h. é. vasut visszaháramlása esetén van helye a közigazgatási pernek, míg elsőrangú vasutnál pernek egyáltalán nincs helye és a közigazgatási hatóság véglegesen dönt, vagy pedig azt, hogy az 1896-os törvény yonta ki a h. é. vasutakat a rendes bíróság hatásköre alól, midőn megállapította, hogy ezen esetben közigazgatási pernek lesz helye. Bármely nézetet fogadjunk el, egyaránt inconsequentíát kell constatalnunk, mert a közigazgatási bíróság megalkotásával nem a rendes bíróság hatáskörének egy része utaltatott át ehhez, hanem új birói forum lett teremtvé oly esetekre, melyekre ezelőtt a közigazgatás birt végső fokban hatáskörrel. E kérdés részletesebb kifejtésére különben a 69. §. 2-ik pontja tárgyalásánál még vizsgálja fogok térni.

A törvény rendszerét követve, ismétlem, hogy a 67. és 68. §-ok általában az összes vasutakra vonatkoznak, míg a 69. §. csakis a h. é. vasutakra tartalmaz intézkedést; első sorban tehát az a kérdés, hogy mi teszi ezen megkülönböztetést indokolttá és miért van a h. é. vasutaknak több joguk és okuk a közigazgatási panaszra. E kérdésre a felelet igen egyszerű, az t. i., hogy hazánk tételes törvényei szerint a h. é. vasutak sokkal nagyobb korlátozásoknak vannak alávetve és a miniszteri felügyeletnek is sokkal nagyobb mérvben rendeltetnek alá, mint az elsőrangú vasutak. A törvényhozó tehát abból indult ki, hogy nagyobb korlátozások mellett több eszközt kell a h. é. vasutaknak adni jogaik megvédésére. Azt hiszem azonban, hogy a törvény e szakasza túl lőtt célján, a mennyiben oly esetekre állapította meg a közigazgatási pert, a melyekben e megállapítás nélkül polgári pernek lett volna helye, tehát bár *többet* akart adni, mégis *kevesebbet* adott, mert a jogvédelmet nem *fokozta*, hanem *leszállította*.

A fentebbiekben részletesen foglalkoztam az engedély jogi természetével és kimutattam, hogy bár közigazgatásjogi privilegiumnak is tekintendő, másrészt a szerződési elem is félreismerhetlenül benne rejlik. Ezen szerződési elem pedig nézetem szerint leginkább akkor lép előtérbe, mikor a vasut közigazgatási egyesületi jellege megszűnik; értem azon időpontot, midőn az engedély időtartamának lejártá után, vagy pedig a vasut expropriációja (1868. rend. XI. §.), vagy annak megváltása ese-

tén az engedélyest megillető pénzkövetelések kérdése kerül eldöntésre. Ezen esetben igaz, egyik oldalon az állam áll, a másik oldalon pedig a magánfél, de ezen viszony korántsem olyan, mint az engedély tartama alatt, midőn a vasuti társaság az állami közigazgatás eszközét képezi s midőn az államnak vele szemben gyakorolt intézkedései a közigazgatási hatalom erejénél fogva hatnak és ennek alakjában jelentkeznek. A vasut megváltásánál keletkező finanziaális kérdésekben az államkincstár nem mint közigazgatási hatóság, hanem mint érdekelt fél áll a szintén érdekelt vasuttársasággal szemben, a köztük fölmerülő vitás kérdés pedig magánjogi kérdés, mely csak abban culminál, hogy mennyi jogos követelése van a vasuttársaságnak az állam ellenében. Ezen kérdésben pedig a végrehajtó közegei által képviselt állam nem közigazgatási intézkedéseket tesz, hanem csak a két fél között felmerülő jogvitában egyoldaluan nyilatkozik; ezen nyilatkozatának következményei ellen pedig a vasuttársaság, ha ezt jogaira sérelmesnek találja, a rendes polgári bíróság előtt indíthatna keresetet. Mindezek daczára az 1896-ik évi törvény (69. §. 1. pont) ezen ügyeket is a közigazgatási bíróság elé utalta s ezzel vagy elvágta a rendes bíróságokhoz vezető utat, vagy pedig a hatásköri összeütközéseknek tág teret nyitott. Jól tudom, hogy a vasutvisszaváltási perek csak ritkán fordulnak elő és így praxis ezen az alapon egyhamar nem fog fejlődni, de ezen megfontolás épen nem gátolja meg a törvény intézkedéseinek és irányának kritikáját.

Ha már most azon esetek felett akarunk áttekintést nyerni, melyekben az állam megváltási jogát gyakorolhatja, úgy a h. é. vasutakról szóló 1880 : XXXI. és 1888 : IV. t.-cikkék intézkedéseit kell taglalnunk. A megváltás joga feltétlenül az engedélytől számítandó 30-ik év után áll be.* Ezen esetben a megváltási ár az utolsó 7 év között legkedvezőbb 5 év jövedelmének átlaga, de legalább is az építési költségek 5%-a lesz, mint a mily évi járadék a 90 évből (illetve az egész engedélyezési időből) még hátralevő engedélyezési idő alatt fizetendő.

Az engedélytől számított 30 éven belül állami megváltás-

* Az engedélyezési idő leteltével nem megváltásnak, hanem visszaháramlásnak van helye.

nak csakis akkor van helye, ha 1. a h. é. vasuttal ugyanazon irányban fővonal létesítetik; 2. ha a h. é. vasut utólag oly csatlakozást nyer, mely annak összekötő útirány jelentőségét adja; 3. ha a törvényhozás a h. é. vasutat fővonalnak nyilvánítja. Ezen felsorolásból látjuk, hogy 30 éven belül csakis akkor lehet megváltani a h. é. vasutat, ha ezen minősége megszűnik és a h. é. vasut fővonallá lesz. Ezen esetekben a megváltási ár nem járadék, hanem egyszerre fizetendő összeg, mely az előbbieket szerint meghatározandó jövedelem 5%-os tőkésítésének felel meg, de az építési tőkénél kisebb nem lehet.

A miniszter tehát a vasut megváltása esetén ezen törvényes intézkedések alapján állapítja meg a h. é. vasut követelését, illetve az állam által fizetendő megváltási árat és ezen megállapítás ellen, a mennyiben a törvénnyel és engedélyokirattal ellenkezik, van helye a 69. §. 1. pontja alapján közigazgatási panasznak.

Látjuk tehát, hogy ily esetben a közigazgatási bíróság tisztán magánjogi kérdésben fogna határozni.

Hasonló elbirálás alá esik a 69. §. 2-ik pontja, mely a h. é. vasut visszaháramlásánál előforduló vitás esetekre vonatkozik. A kérdés itt mindenekelőtt az, melyek azon «tökek, egyéb járandóságok és a vasuti vállalatot illető követelések», melyek a vasutnak az államra való visszaháramlása alkalmával a vasut-társaságot megilletik. Az 1868. évi engedélyezési szabály erre nem tartalmaz feleletet ép oly kevéssé, mint az 1880 : XXXI. és 1888 : IV. t.-cikkek, a melyek szerint a h. é. vasutakra az engedély legfeljebb 90 évre adható, mely idő lejártá után ezek «minden kárpótlás nélkül az állam tulajdonába jutnak». Ezen az alapon tehát az engedélyokiratban is ki szokták kötni, hogy a pálya területe, felépítménye, alépítménye, forgalmi eszközei és felszerelvényei a magyar állam tulajdonába mennek át. Nem vonatkozhatik azonban ezen szabály a vasuti vállalat, mint részvénytársaság által létesített tartalékalapokra, vagy másféle megtakarításokra, melyekre az állam igénynyel nem birhat. Ezért is az engedélyokiratokban mindig megállapítatik, «hogy az engedélyes vagy jogutódai megtartják az általuk folytatott üzlet alatt jövedelmi fölöslegeikből alkotott netáni tartalékalapot és künn levő cselekvő követeléseket, valamint azon építkezéseket,

a melyek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással * hatalmaztattak fel, hogy a vaspályának semmi tartozékát képezni nem fogják». Ezen utóbbi rendelkezésre például szolgáljon a nagyikinda-becskerekai h. é. vasutnak az 1881 : LXXIII. t.-cz. alapján adott engedélyokirat 26-ik §-a, mely a coaks-kemenczéket, öntödéket és gépépületeket kiveszi a vasut tartozékai közül. Ha tehát a miniszter az ebből származó követelés kiegyenlítését megtagadja, úgy közigazgatási intézkedést bizonyára nem tesz, hanem azt teszi, mit minden adós, a ki hitelezője tartozását el nem ismeri, vagy annak kiegyenlítését megtagadja.

A közigazgatási per tehát ezen esetben talán még kevésbé indokolt, mint a 69. §. 1. pontja értelmében, mert a vasuti vállalat magánjogi követelése a rendes per útján volna érvényesítendő.

Már jeleztem, hogy a 69. §. 1. és 2. pontjai csak a helyi érdekű vasutakra vonatkozik, hasonló intézkedést az első rangú vasutakra a törvény nem tartalmaz, daczára annak, hogy a visszaháramlás az első rangú vasutaknál is szükségképen előáll, az állami megváltás esete pedig azért szokott előfordulni, mert az 1880 : XXXI. t.-cz. 2. §-ával analog intézkedés több engedélyokiratban benfoglaltatik és így az első rangú vasutakra is alkalmazandó.

A fentebbiekben felvetett azon kérdésre válaszolva, vajjon az első rangú vasutak megváltása és visszaháramlása esetén bir-e hatáskörrel a rendes bíróság, az eddig kifejtettek alapján a kérdést csakis olyképen oldhatjuk meg, hogy erre igenlőleg válaszolunk és ezzel egyszersmind eldöntjük azt, hogy az 1896-os törvény megalkotása előtt ugyanezen szabály állott a helyi érdekű vasutakra is. Jól tudom, hogy e felfogás magában

* Ez a határozott kijelentés azért szükséges, mert a vasut egy egészet képez, melynek tartozéka külön jogi elbírálás alá nem esik, mivel a vasut az 1881 : LXI. tcz. 26. §-a szerint a végrehajtás szempontjából oszthatlan egységet képez. Ha tehát az ily utólagos építkezéseknek tartozéki minősége megtagadtatik, ez nem azért történik, hogy az idézett 1881. évi LXI. tczikk elve alól; kivételt képezzenek; a vasut visszaháramlása esetén azonban ezek felszabadulnak és a társaság tulajdonát képezik.

foglalja annak kimondását, hogy a törvény a 69. §. 1. es 2. pontjaiban nem új forumot adott oly ügyeknek, melyekben a jogoltalom hiányzott, hanem elvont a rendes bíróságok köréből oly ügyeket, melyek helyesen ezeknek hatáskörébe tartoznak. De megjegyzem, hogy ezen felfogás mellett sokkal kevesebb szemrehányás érheti a törvényhozót, mintsem ha azt tételezzük fel róla, hogy új jogorvoslat létesítésével ezt megadta a helyi érdekű vasutaknak, az első rangú vasutaknak azonban nem. Ezen álláspontot teljesen inconsequensnek kellene tartanunk azért, mert a helyi érdekű vasutak a subventio különböző formái által inkább vannak alávetve a kormány felügyeletének és sokkal szorosabb alárendeltségi viszonyban állanak a kormánynyal, mint az első rangú vasutak, s ha a törvényhozó a közigazgatás szabad méltánylásának (freies Ermessen) körét és a birói út kizárását a vasutvisszaváltási ügyre ki akarja terjeszteni, úgy sokkal inkább tehetné volna azt a helyi érdekű vasutaknál, mint az első rangú vasutaknál, melyek az állam támogatását egyáltalán nem, vagy csak kisebb mértékben élvezik. De különben is azt, hogy az első rangú vasutak visszaváltási ügyét lege non distinguente kizárólag az activ közigazgatásra kell bízni, az engedélyezési rendelet XIII. §-a nem követeli meg. E szerint ugyanis csak az «e határozatok foganatosítására vonatkozó ügyekben» van a birói út kizárva. Az ily intézkedés pedig a lehető legszorosabban interpretálandó* és miután az 1868-as szabályrendelet sem a vasut megváltásakor, sem a vasut visszaháramlásakor előálló követelésekre vonatkozólag határozott rendelkezést directe nem tartalmaz, így a XIII. §. kivételes intézkedése ez esetekre nem alkalmazható; ** tehát a

* Lásd a Curia 1879. évi 13153. számú ítéletét, melyben kimondta, hogy oly ügyekben, melyek nem az engedélyezési szabályból magából folynak, birói ítélkezésnek van helye.

** Ezen nézet mellett szól azon tény is, hogy oly esetekben, midőn az állam a vasutat törvénybe czikkelyezett szerződés által váltja meg (pl. 1891 : XXXVIII. osztrák-magyar államvasutttársaság és 1890 : VII. tez. budapest-pécsi h. é. vasut) és ép oly helyzet áll elő, mint a vasut visszaháramlásakor, ezen szerződés (1891 : XXXVIII. tez. 17. §-a) a polgári bíróság elé utalja a visszaváltáskor felmerült oly vitás kérdéseket, melyekről a szerződés nem intézkedett és a melyek a visszaháramlásakor előálló esetekkel analog jogi megítélés alá esnek.

rendes bíróságok az első rangú vasutak ügyeiben kétségtelenül illetékesek, a helyi érdekű vasutakra pedig hatáskörüket csak a 69. §. 1. és 2. pontjai folytán veszítették el.

A 69. §. 3. pontja a kereskedelemügyi miniszternek a postaszállítás feltételeit megállapító törvény vagy engedély-okirat-ellenes határozata ellen ad panaszjogot.

Míg ugyanis az első rangú vasutak az engedélyezési szabályrendelet X. §-ának f) pontja, valamint a vasuti üzletrendtartás 68. §-a alapján a posta ingyenes szállítására vannak kötelezve, addig a helyi érdekű vasutak, bár a szállításra szintén kötelesek, az ingyenes szállítás kötelezettsége alól fel vannak mentve és ezért ezen szállításért a szolgáltatással arányban álló díj fizetését igényelhetik. Ezen díj megállapítása az 1888 : IV. t.-cz. 4. §-ának meghatározása szerint háromféle módon történhetik, még pedig: 1. évenként fizetendő, miniszteri rendelettel megállapítandó díj; 2. 50 éven át évi átalány fizetendő, melynek meghatározása a kezelési költségekben elért megtakarítás alapján complikált számítási művelet által történik; az így kiszámított összeg azonban az építési tőke 0.55%-át meg nem haladhatja; 3. ennél is nagyobb évi átalány vagy tőke fizettetik, de a 2. alatt meghatározott összeg többlete után az állam törzsrészcsevények átadását követelheti.

E három módozatot olyképp lehet megkülönböztetni, hogy azon czélzatra vagyunk tekintettel, melyen mindegyik alapul; e szerint az elsőnek czélja az ellenszolgáltatás, a másodiké a segélyezés, a harmadiké pedig ezen is túlmenőleg az állam hozzájárulása az építési költségekhez.

Miután pedig a helyi érdekű vasutal szemben az állam mindinkább a subventio emelésének systemája felé hajlik, a gyakorlatban többnyire az utóbbi módozat valósul meg.

Ezen esetben aztán szokásossá vált, hogy a hozzájárulás alkalmával a részvénybirtok alapján az illető postaigazgatás a helyi érdekű vasut igazgatótanácsában is képviselőt nyer. Ezért ezután a hozzájárulási összeg nagysága, a postaigazgatásnak jogai és a vasuti vállalat kötelezettségei külön szerződésben szoktak megállapíttatni, melyet egyrészt az engedélyes, másrészt a postaigazgatóság a kereskedelemügyi miniszter megbízásából és utólagos jóváhagyásával kötnek meg. Az ily módon

megkötött szerződés a viszonyt magánjogi alapra helyezi, a mi az által is kifejezésre jut, hogy rendszerint a felperes által szabadon választandó járásbiróság illetékessége állapíttatik meg.

Közigazgatási pernek ad helyet a 69. §. 4. pontja azon esetben, midőn a kereskedelmi miniszter a helyi érdekű vasutat a törvény, törvényerejű jogszabály vagy engedélyokirat ellenére létesítményekre kötelezi, történjék ez akár építés közben, akár felülvizsgálat alkalmával, akár később az üzem alatt.

Megjegyzem, hogy a legtöbb helyi érdekű vasut engedélyokiratában (nagykikinda—nagybeeskereki h. é. v., szatmár—nagybányai h. é. v., arad—csanádi h. é. v.) benfoglaltatik azon kikötés, hogy a miniszter akár építés közben, akár a felülvizsgálat alkalmával a közforgalom vagy az üzembiztonság érdekében az eredeti építési terveken változtatást tehessen, a mi az ily létesítmények elrendelését magában foglalja. Ily létesítmények elrendelése tehát rendszerint nem ellenkezhetik az engedélyokirattal, mert épen ellenkezőleg az engedélyokirat határozott fentartásán alapszik. Közigazgatási panaszszal tehát a vasutársaság csak azon esetben fog élhetni, midőn azt vitatja, hogy a miniszter intézkedését sem közforgalmi, sem üzembiztonsági tekintetek kellőleg nem indokolták.*

Áttérek végül a 69. §. 5. és utolsó pontjára. Már a fentebbiekben volt szerencsém jelezni, hogy e pontban oly ügyek utaltatnak a közigazgatási bíróság hatáskörébe, a mely ügyekben már a Curia a törvény életbelépte előtt (331/1896. számú ítéletével) a rendes bíróságok hatáskörét elvi jelentőségű határozatával megállapította.

A miniszteri határozat, mely ellen ezen esetben panaszjog adatik, a m. kir. államvasut és az általa kezelt helyi érdekű vasutak közt az üzem körében felmerülő vitás jogi kérdésekben tartalmaz döntést. A m. kir. államvasut és a helyi érdekű vasutak között ily üzletkezelési viszony szerződés útján keletkezik, azonban ezen szerződés tekintetében a vasuti jog szabályai az általános magánjogot módosították és átalakították.

* Ily esetre vonatkozik a közigazgatási bíróság 1241/1900. K. számú ítélete, mely a h. é. vasut panaszának helyt adott.

Az ily szerződés megkötésére ugyanis az 1888 : IV. t.-cz. 6. §-a szerint egyrészt a társaság kívánatára a m. kir. államvasut, illetve ennek képviselőjében a kereskedelmi miniszter *köteles*, ha az építési tőkének 25%-hoz az érdekelttség hozzájárul, másrészt pedig a helyi érdekű vasuttársaság *tartozik* a kereskedelmi miniszter kívánására az üzleti kezelést közforgalmi szempontból a m. kir. államvasutnak átengedni, ha ennek vonalaihoz csatlakozással bir.

Ezek szerint tehát a legtöbb esetben a szerződés megkötése az erre jogosult fél kívánatára kötelező és a szerződési szabadság elve csak azon esetben jut teljesen érvényre, ha a h. é. vasutnak nincs állami csatlakozása és ha az érdekelték építési tőkéjének egy negyedét sem jegyezték. Ekkor ugyanis a h. é. vasut nem köteles átengedni és a miniszter nem köteles elfogadni az üzleti kezelést.

Ha az ily alapon megkötött üzemkezelési szerződésnek jogi minőségét vizsgáljuk, azt látjuk, hogy ily szerződések különféle feltételek mellett köttenek meg és a rendes magánjogi szerződésektől sok tekintetben eltérést mutatnak. Az ily szerződéseknek ugyanis három fő fajtája fejlődött ki gyakorlatunkban. Az egyiknél a magyar királyi államvasut az üzleti szolgálatot meghatározott önköltségi díjtételek szerint vállalja el és ezen felül a kezelési költségeket számítja fel (pl. ó-becse—zentai h. é. vasut). Más vasutaknál a magyar királyi államvasut önköltségi díjtételei fejében a zóna rendszer szerinti díjszabásoknál a tiszta szállítási bevételek hányadát és a kezelési költségeket kapja (pl. brassó—háromszéki h. é. vasut). Végül van oly szerződés is, melynél a magyar királyi államvasut meghatározott évi átalányösszeg fejében veszi át a kezelést és az ezen túl elérendő tiszta jövedelmet a h. é. vasuttársasággal megosztja. (Míg az előbbiekhöz hasonló szerződések igen gyakoriak, addig ezen utóbbi esetre csak egy példát tudok: a csáktornya—zágrábi h. é. vasut üzemszerződést.) Az első kategoriába tartozó szerződések a műbéri szerződésekhez (*locatio conductio operis*) hasonlóak, a második kategoriába tartozók oly műbéri szerződések, melyeknél a bér a szállítási bevétel hányadában van kifejezve, a harmadik kategoriába tartozókat pedig oly haszonbéri szerződéseknek (*locatio conductio rei*) tekinthetjük, melyekben a haszonbérő és

haszonbérbe adó között a jövedelem bizonyos maximumán túl társasági viszony kezdődik.*

Mindezen szerződéseknél a magyar királyi államvasut leltár mellett veszi át a vasutat és felszereléseit, s fentartásáról saját költségén tartozik gondoskodni. A h. é. vasuti társaság csak az engedélyokirat vagy törvény alapján előállítandó pótépitkezések, valamint a vis major folytán előálló károk költségeit viseli.

Rendesen a szerződés ezen utóbbi két határozmányának interpretatiója ad okot a szerződő felek között vitára és ezekre vonatkozólag a miniszteri döntést nem is tekinthetjük közigazgatási intézkedésnek, hanem csakis az egyik fél, a magyar királyi államvasutnak illetékes képviselője, nyilatkozatának. A magyar királyi államvasut ugyanis bejegyzett cég és midőn ez a h. é. vasuttal szerződést köt, úgy az ezen szerződésből folyó vitás magánjogi kérdéseket nem a miniszter, hanem a rendes bíróság dönti el. Kitűnik ez már abból is, hogy az üzemkezelési szerződésekben rendszerint a budapesti VI. kerületi járásbíróság illetékessége van kikötve. Világos tehát, hogy a szerződés megkötésekor az érdekelt felek é felmerülhető vitás eseteket polgári per útján tekintették elbírálandóknak.

A két szerződő fél közötti jogvita eldöntése mindig a jogszolgáltatás jellegével bír. A jogszolgáltatás joga pedig a minisztert még a közigazgatási ügyekben sem illeti meg, még kevésbé azonban a magánjog terén. A jogszolgáltatás kizárólag a bíróság feladata és ha a miniszter döntése ily jelleget tulajdonítana magának, — a mit nem is tesz — akkor a bíróság az 1869 : IV. tcz. 19. §-a alapján ezen rendeletet nem létezőnek tekintené. Kimondotta ezt különben a Curia 331/1896. számú ítéletében is, melyben a miniszter döntését az érdekelt fél nyilatkozatának tekintve, a vitás kérdést érdemileg a rendes bíróságok (az adott esetben a kereskedelmi bíróság) által mondotta ki elbírálandónak.**

* Jól megjegyzendő, hogy ezen üzemkezelési szerződések csak hasonlók, de nem azonosak a műbéri, illetve haszonbérleti szerződéssel és azért az utóbbiaknak szabályai csak per analogiam alkalmazhatók, de nem terjeszthetők ki oly mérvben, a mint azt például az 1140/1898. számú közigazgatási bírósági ítélet teszi.

** Az idézett számú perben a h. é. vasut keresetileg követelte az

Habár tehát azon meggyőződésben vagyok, hogy a rendes bíróságok hivatottabbak az ily vitás esetekben ítélkezni, kénytelen vagyok constataálni, hogy az 1896-os törvény hatályba lépte folytán ezen ügyek elvonattak a polgári bíróságoktól és ezentul a közigazgatási bíróság elé tartoznak. Az 1896-os törvény 2-ik része eljárási szabályzatot állapít meg és határozott, cogens rendelkezéseivel szemben az előző jogállapotra nem történhetik hivatkozás. Igaz ugyan, hogy a törvény nem akarta taxativ felsorolásával a rendes bíróságok hatáskörét megszorítani, illetve ebből a közigazgatási bírósághoz ügyeket átutalni, de miután ez mégis megtörtént, sőt mint láttuk, több ízben is megtörtént, ezen positiv intézkedéssel szemben a törvény intenciójára többet vissza nem térhetünk. Indokolja ezen nézetet a 18. §. analogiája, mely így szól: «A törvény azon intézkedései, melyeknél fogva a felek a közigazgatási eljárás befejezése után a törvény rendes útján kereshetnek orvoslást: a közigazgatási bíróságok elébe utalt ügyekre nézve hatályukat veszítik». E szakasz különösen a vízjogi, halászati és közúti törvények (1885 : XXIII., 1888 : XIX. és 1890 : I.) intézkedéseit tartja szem előtt, de a legis ratio esetünkre is vonatkozik. Álláspontom mellett szól az is, hogy az eredeti javaslat 38. §-a nem ment át a törvénybe.* E szakasz negatív hatásköri megállapítást foglalt magában, a mennyiben kimondta, hogy a rendes bíróságok hatás-

államvasutaktól az üzlet összes bevételeinek kiadását, míg utóbbi azzal védekezett, hogy a követelt összeget a miniszter rendelete alapján létesített és a h. é. vasutat terhelő kocsiintézőségi távirdavezeték költségére fordította. Alperes hatásköri kifogását már az első bíróság elutasította, de ennek daczára a miniszteri határozatot a magyar kir. államvasutakra kötelezőnek tekintette; a Curia ezzel ellentétben a miniszteri rendelet daczára a létesítmény költségeinek viselése kérdésében érdemleges tárgyalásra utasította a bíróságot.

* E szakasz így szólt: «Polgári, magán- és büntetőjogi ügyekben, melyek a rendes, illetőleg külön polgári és büntetőbíróságok hatáskörébe tartoznak, valamint azokban a közjog vagy közigazgatási jog köréhez tartozó ügyekben, melyekben a határozathozatal legalább utolsó fokban a rendes bíróságokra van ruházva, vagy az elsőfoku közigazgatási intézkedés vagy határozat végérvényes, vagy pedig ez ellen közvetlenül a törvény rendes útja van nyitva: a közigazgatási bíróságok előtti eljárásnak nincs helye.»

körébe tartozó ügyekben a közigazgatási bíróság előtti eljárásnak nincs helye. Úgy látszik azonban, a törvényhozó maga is belátta, hogy a javaslat e szakasza törvénynyé nem válhatott, mert ez azt tételte volna fel, hogy a taxativ felsorolás egyetlen egy oly esetet sem tartalmaz, melyben az 1896-os törvény előtt rendes bíróságok jártak el.

A törvény tételes intézkedéséből vont ezen szükségszerű következmény elől csak akkor lehetne kitérni, ha az 1896: XXVI. t.-cz. 69. §. 5-ik pontjának ezen kitételére: «az üzem körében» oly megszorító interpretatiót alkalmazunk, hogy mindazon vitás jogkérdésekben, melyek nem szorosan az üzem körébe tartoznak, a rendes bíróságokat mondjuk ki továbbra is illetékeseknek. Ez ellen szól, hogy a magyar királyi államvasut és a h. é. vasut közötti viszony üzemszerződésen alapszik és így köztük vitás kérdés főleg az üzem körében fog fölmerülni, másrészt pedig tény, hogy épen az üzem körében az üzemszerződés alapján fölmerülő vitás esetek azok, a melyekben eddig a rendes bíróságok ítélkeztek.

E kérdéssel különben már bíróságaink is foglalkoztak; egy h. é. vasut a m. kir. államvasutat a budapesti kir. kereskedelmi és váltótörvényszék előtt a hóeltakarítási költségek miatt visszartartott összeg kiadására perelte, utóbbi azonban hatásköri kifogást tett.* A törvényszék az üzem vitelének kérdését a költségviselés kérdésétől teljesen el akarta választani, a mivel azért nem érthetek egyet, mert az üzem körében fölmerülő kérdés, mint már jeleztem, rendszerint költségkérdés és magánjogi kérdés jellegével bír. Nem fogadhatom el az ítélet hivatkozását az 1896. évi törvény 1. §-ára sem, mert a mint nem lehet a közigazgatási bíróság hatáskörét a taxativ felsorolás körén túl terjesztetni az 1. §-ban kifejezett elv segítségével, ép úgy nem lehet a taxativ felsorolás eseteit az ezen szakasznak különben is a

* Lásd a budapesti kir. kereskedelmi és váltótörvényszék 1900. évi január hó 24-én kelt 5543, a budapesti kir. tábla 1900 május hó 15-én kelt 783. és a kir. Curia 1900 november 16-án kelt 1089. számú végzéseit a nyiregyháza-mátészalkai h. é. vasutnak a magyar királyi államvasutak ellen indított perében. (Jogtudományi Közlöny 1900. évi 49. szám.)

-felsorolásra utaló elvi kijelentésével szembeállítani, illetőleg restringálni. A budapesti kir. tábla felperest bírói hatáskör hiánya miatt keresetével elutasította, a Curia azonban az első-bíróság határozatát hagyta helyben. De míg az elsőbíróság indokolása az üzem körének logikailag következetes és elvileg meg nem támadható megszorító magyarázatával érvel, addig a Curia az említett végzés indoklásában oly térre lépett, mely a hatásköri elválasztás elvével homlokegyenest áll. A Curia ugyanis a concret esetben arra hivatkozik, hogy a kereskedelmi miniszter még nem határozott és «nem is létezik közigazgatási határozat, a mely ellen a közigazgatási bíróságnál orvoslás volna keresendő». A Curia e törvényt magyarázata folytán tehát a fél szabadon választhatna az egymással ellentétes hatáskörű bíróságok között. Ha úgy tetszik, nem kéri ki a miniszter döntését és a rendes bíróságokhoz fordul, ha azonban úgy akarja, előbb a miniszter döntését provokálja s azután fordul a közigazgatási bírósághoz. Nyilvánvaló, hogy ezen eredmény nem lehetett a törvény célja, s ha a törvény a m. kir. államvasut és az általa kezelt h. é. vasutak között fölmerült vitás kérdést — akár helyesen, akár nem — közigazgatási jogsérelemnek tekintette és a miniszter döntése ellen adta meg a panaszjogot, úgy nyilvánvaló, hogy a fél, mint minden közigazgatási panasznál, a törvényben megjelölt közigazgatási úton tartozik haladni és csak akkor fordulhat a bírósághoz, ha a miniszter döntött.

Nézetem szerint tehát *de lege lata* a Curia említett végzésével ellentétben, a közigazgatási bíróság hatásköre mellett kell állást foglalnunk és ennek támogatására hivatkozom a közigazgatási bíróság 1688/1898. számú határozatára,* valamint a minisztertanácsnak ugyanezen ügyben kelt döntésére, melyek analog esetben ugyancsak a közigazgatási bíróság hatáskörét mondták ki.

De lege ferendâ — s mint az előzőkben is jeleztem — az 1896. évi törvény 69. §. 5. pontjának megváltoztatása úgy elméleti, mint gyakorlati szempontból kívánatos és elejét venné

* A közigazgatási bíróság e végzését a brassó-háromszéki h. é. vasutnak panasza folytán hozta.

azon hatásköri próbálkozásoknak, melyek a Curia említett határozata következtében könnyen előfordulhatnak.

*

Ha már most a hatáskör részletes tárgyalása után a közigazgatási bíróság döntvényeit átvizsgáljuk, úgy ezek közül a hivatalos gyűjtemény* adatai szerint a 67., 68., 69. §-okra vonatkozó elvi határozatot nem találhatunk.** Annál feltűnőbb jelenség ez, mert hiszen a 68. és 69. §-okban a vasuti vállalat az, mely a miniszter határozata ellen orvoslást kereshet és tudvalevőleg a vasuti vállalatok és részvénytársaságok nem szokták felhasználatlanul hagyni a rendelkezésükre álló eszközöket igényeik érvényesítésére. Nem lehet tehát ezen esetben arra hivatkozni, a mit annak magyarázatául hoznak fel, hogy a közigazgatási osztály aránylag kevés panaszt (14%) intéz el, t. i. hogy a közigazgatási bíróság új alkotás lévén, a jogkereső közönség az ez által adott jogokat nem ismeri s ezért nem veszi igénybe. A vasuti vállalatok ép úgy, a mint megkisérelték az 1896-os törvény megalkotása előtt a polgári és különösen a kereskedelmi bíróság oltalmát a miniszter határozatai ellen igénybe venni, ép oly következetességgel kezdték fölkeresni a közigazgatási bíróságot panaszaikkal.

A mennyiben ezen panaszok egyáltalán érdemileg bíraltattak el, úgy a panaszló vasutttársaság szempontjából kedvező elintézésüket a *bizonyítás* módja, illetve a bizonyítás fölvételére megkeresett közigazgatási közeg érdekeltsege hiusíthatja meg. Az ily perekben ugyanis a tényállás helyes és objectiv megállapítása az, a mi a per sorsát rendszerint eldönti; mivel pedig az

* A magyar kir. közigazgatási bíróság általános közigazgatási osztályának döntvényei és elvi jelentőségű határozatai. Szerk. dr. Fazekas Zoltán.

** Különben is a közigazgatási bíróság által tárgyalat vasuti ügyek száma aránylag csekély és érdemleges határozat ritkaságszámba megy. A közigazgatási bíróság ide vágó döntvényei közül, melyeket részben ügyvédi gyakorlatomból ismerek, részben pedig a közigazgatási bíróság irattárában találtam fel, a következő számú határozatokat emelem ki 946/1898, 1140/1898, 1688/1898, 901/1899, 2297/1899, 144/1900, 1241/1900 és 1956/1900. — Ezekre alapítottam főképen a következő fejtegetéseket.

1896-os törvény a javaslatától eltérve csak egyfokú bíraskodást állapított meg, a közigazgatási bíróság a 113. §. alapján a tanúk és szakértők kihallgatását, valamint a helyszíni szemle megtartását rendszerint a közigazgatási hatóság által foganatosítja.* Jól tudom, hogy a bíróság jogában áll birói tag kiküldése, ezt azonban a törvény is csak kivételkép említi, s a praxisban tudtommal még egyáltalán nem fordult elő. Ennek eredménye pedig az, hogy a bíróság gyakran nem is keresi meg az érdekelt közigazgatási hatóságot, mert ennek ténymegállapítása már a periratokban foglaltatik és így az itt allegált tényállással ellentétbe úgy sem jöhetne, hanem egyszerűen a közigazgatási hatóság által a védiratban mindig teljesen jóhiszeműleg, de sohasem teljesen objective előadott tényállást acceptálja és ez alapon utasítja el a vasutttársaságot panaszával.

Az ily panaszok nagyrésze azonban nem is jutott érdemi elintézés alá, hanem *incompetentiá* miatt lett visszautasítva. A bírósági praxis ugyanis a 67—69. §-ok amúgy is szűk körét igen szorosan magyarázza, s ezen magyarázat eredménye, hogy a jogsértések nagyrésze, melyek sem a magánjogi, sem a közigazgatási bíróság illetékessége alá nem tartoznak, a közigazgatás végleges elintézésével nyernek még most is megoldást. A közigazgatás végleges elintézése pedig nem egyéb, mint a miniszteri jogszolgáltatás, mely ellenkezik a jog azon alapelveivel, hogy senki sem lehet önmagának bírója saját ügyében. A miniszter, mint az állam representánsa, az egyesekkel szemben nem szolgáltathat jogot az egyesnek az állam ellen irányuló jogának vitás eseteiben.**

De még azon ritka esetekben, melyekben a közigazgatási

* Nem fogadhatom el a közigazgatási bíróság 1688/1898. számú végzésének indokolását, a mely szerint «a közigazgatási bíróságnak az 1896: XXVI. tez. 112. §-ában körülírt bizonyítási eljárása még tágabb, mint a polgári bíróságé, mivel a közigazgatási hatóságok felvilágosító nyilatkozatai, a szakközvegeknek rövid uton beszerzett véleménye s egyéb iratai szintén bizonyítékot képeznek». A többlet a magánfél szempontjából itt kevesebbet jelent, mert a bíróság csak az érdekelt közigazgatási hatóság segélyével és ennek közreműködésével eszközi rendszerint a bizonyítást.

** Lásd Laferrière: Juridiction administrative I. kötet 450—465. l.

bíróság hatáskörét vasuti ügyekben megállapítja, a panaszló egyén jogának érvényesítését egy oly akadály gátolja meg, melyet — megengedem talán erősen hangsúlyozott kifejezéssel — a miniszter veto jogának nevezhetünk. Minden közigazgatásban, még a legjobban is, megvan az a természetszerű tendentia, hogy ügyeinek intézését magának tartsa fenn és a bírói jurisdictiont a lehető legszűkebb körre korlátozza. A kérdés csak az, hogy minő garantiákkal rendelkezik a törvény arra nézve, hogy a közigazgatás ezen irányzatát ellensúlyozza. A közigazgatási bírósági törvény értelmében követendő eljárás megadja a jogot a miniszter képviselőjének arra, hogy a bíróság illetékességét megállapító végzés ellen hatásköri kifogást tegyen és kötelezi a bíróságot, hogy döntését a hatásköri kérdés elintézéséig függésben tartsa. Az 1896 : XXVI. t. cz. 131. §-a szerint ugyanis a bíróság hivatalból tárgyalja az illetékesség kérdését. Végzése azonban csak akkor végérvényes, ha magát illetéktelennek nyilvánítja, a mely végzés ellen a jogaiban sértett magánfél jogorvoslattal nem bír. Ha ellenben a végzés az illetékességet megállapítja, úgy a közigazgatási hatóság e végzés ellenére is a hatásköri kifogást fentarthatja. Látjuk tehát, hogy a törvényhozó nem osztott *egyenlő* mértékkel, midőn a közigazgatási hatóságnak jogot adott arra, hogy a felső forum döntését provokálja, a magánfélnek azonban nem. A további eljárás folyamán a miniszter, ha a közigazgatási hatóság hatásköri kifogását továbbra is fentartja, a határozat közlését követő nyolcz nap alatt értesíti a közigazgatási bíróságot, hogy a fölmerült összeütközési esetet végeldöntés végett a hatásköri összeütközések elintézésére hivatott bíróság elé terjesztendőnek találja. Míg ezen bíróság a hatásköri összeütközés kérdésében nem határozott, a közigazgatási bíróság az ügy érdemébe nem avatkozhatik. Mivel pedig ezen hatásköri bíróság jelenleg a minisztertanács (159. §.), súlyosan veszélyezteti a panaszló egyén jogát azon tény, hogy a hatáskör megállapításánál ismét az *actív közigazgatás* lép előtérbe. A minisztertanácsban ugyanis ugyanazon miniszter referálja az ügyet, a ki a közigazgatási bíróság hatáskörének megállapítása ellen tiltakozott és a referatummal meg egyező döntés mindig a kifogást tevő miniszter álláspontját juttatja érvényre.

Ezen az állapoton csak úgy lehet változtatni, ha mi is a többi európai nemzetek példáját követve, *hatásköri bíróságot* létesítünk. E téren a francia nemzet jár elöl 1790 október 7-iki és különösen 1872. évi törvényével és ma már a legtöbb állam példáját követte. Így a belga alkotmány 6-ik cikkében, valamint az olasz 1877. évi április 7-iki törvény a legfőbb bíróságra ruházta a hatásköri bíraskodást, Németországban minden egyes állam a Reichsgerichthez utasíthatja a hatásköri bíraskodást, míg Bajorországban a király nevezi ki a közigazgatási bíróság tagjait a törvényszék és a közigazgatási felső bíróság tagjai köréből. Mindezen rendszerek közül hazai viszonyainknak, hol a közigazgatási bíraskodást külön bíróság gyakorolja, legjobban megfelel a bajor törvény rendszere, melynek alapjául az 1872. évi francia törvény szolgál.

A francia törvény a Tribunal des Conflits-t úgy szervezi, hogy ezen bíróság tagjait felerészben az államtanács, felerészben a semmitőszék tagjaiból veszi. Az ily bíróság döntése azután, mint azt a francia Tribunal des Conflits praxisa is mutatja, a közigazgatás mindenkori áramlataival szemben önállósággal és függetlenséggel bír, mint magok a forumok, melyekből tagjai kiválasztattak.

Én azt hiszem, hogy a közigazgatási bíróság praxisa gyarapodást tanusítana akkor, ha a hatáskört egy ily, a francia Tribunal des Conflits-hez hasonló önálló bíróság állapítaná meg, nevezzük ezt akár államtanácsnak, támaszkodva az 1848-iki törvényekre, akár hatásköri bíróságnak. Ezen bíróság feladata volna a hatáskör megállapítása azon összes ügyekben, melyek jelenleg a minisztertanács competentiája alá tartoznak és melyek ezt oly fölösleges és e politikai testület tevékenységével meg nem egyező munkával terhelik — gyakran az elintézés lehetőségének rovására.

A közigazgatási bíróság létesítésekor eltérők voltak a nézetek a felett, hogy ezen célra külön bíróság állíttassék-e fel, vagy pedig a közigazgatási bíraskodás a rendes bíróságokra bizassék; abban azonban — azt hiszem — teljes az egyetértés, hogy ha már a közigazgatási bíróság, mint külön bíróság létesített és ennek hatásköre taxativé szűkre szorított, legalább ezen esetekben, illetőleg a törvénynek a közigazgatási

biróság praxisában alkalmazott eseteiben föltétlenül meg kell adni az egyénnek a panaszjogot az őt jogában sértő hatósági intézkedés ellen. Ha pedig ezen álláspontot elfogadjuk, úgy mi sem inconsequensebb, mint az, hogy a legfelsőbb fokban ismét az activ közigazgatás lépjen elő s önmaga döntvén saját ügyeiben, delimitálja és gyakran eliminálja a közigazgatási bíróság hatáskörét.

A hatásköri bíróság eszméjének támogatására utalok továbbá arra, hogy egy ily — a közigazgatási bíróság és a Curia kebeléből alakítandó — bíróság létesítésének terve a közelmúltban is felmerült és egy kiváló jogászunk által lett javaslatba hozva. Grecsák Károly curiai bíró czikkére czélzok, a ki a választási ügyekben való bíraskodásról szóló törvényjavaslat tárgyalása alkalmával a mellett foglalt állást, hogy ez nem a Curiára, hanem egy ilykép alakítandó, esetről-esetre functionáló bíróságra bizassék. Különben is többen emeltek szót a mellett, hogy a Curia hivatását nem képezi a választási ügyekben való bíraskodás, s hogy az adott esetben inkább a közigazgatási bíróságnak a tapasztalatok szerint amugy is szük hatáskörén lehetett volna tágítani, és csupán politikai czélszerűség okából látszott szükségesnek az, hogy a választási ügyekben a bíraskodás 8 évre, de csakis 8 évre a Curiára bizassék.

Ha tehát a törvényhozás a hatásköri bíróság szervezése által, a talajt ezen előbb-utóbb megvalósítandó reform számára előkészítendi, úgy elérhető lesz azon nagyfontosságú czél is, hogy a közigazgatási bíróság hatásköre kibővül és praxisának kifejtésére tér nyílik. A francia államtanács majd száz éves praxisa mutatja azt, hogy közigazgatási special bíróság a jogszolgáltatás, a közigazgatási jog fejlesztése tekintetében mily nagy eredményeket tudott elérni.*

* Annál feltünőbb az, mert a francia államtanács a francia abszolút királyságnak intézménye, mely intézmény történeti fejlődésével ellentétben a közszabadság és igazságszolgáltatás bástyája lett épen azokkal szemben, a kiknek alapítását köszönheti. De legyen szabad itt hivatkoznom arra, a mit *Concha* az 1882. évi jogászgyűlésen mondott: «Nem kell minden népnek az absolutismus igáján először keresztülmenni, hogy azután ébredjen szabadságra; nem kell minden népnek előbb a szabadsággal ellenkező intézményt létesíteni, hogy abból azután nehezen a szabadságot kifejtse.»

Ezen elvet követve tehát újonnan alkotott közigazgatási bíraskodásunknak meg kell adni minden lehetőséget és intézményt, melyet czélszerű kifejlesztése és függetlenítése szükségessé tesz. Hazánk — mint Zsögöd oly találó kifejezéssel jelzi — a mondva csinált codexek korát éli, vagyis intézményeit — és ez áll elsősorban a közigazgatási bíróságra — nem az élet praxisa, nem a történeti igazság lassú fejlődése, hanem a törvényhozó bölcsesége alkotja meg; ezért tehát a formák és keretek megválasztásánál azokat kell tekintenünk, melyek czélunknak leginkább megfelelnek és a melyek a jogszolgáltatás legkönnyebb, legönállóbb és legkorlátlanabb menetét biztosítják.

A hatásköri összeütközések bíróságának szervezését különben a theoria már régen pártolja és practikus akadályagyáltalán nincs. Igaz, hogy vannak jogtudósaink, kik kizárólag a Curiára akarták bízni a hatáskör megállapítását és ezzel az angol rendszert, mint követendő példát, állították fel; ezen elvek az 1882. évi jogászyülésen is hangoztattak, de a mostani jogállapotról nézve ezen ellenvetés actualitással nem bír. Akkor ugyanis arról volt szó, hogy a közigazgatási bíraskodás nem külön szervezett bíróságra, hanem a Curiára bizassék legfelsőfokon és így a hatásköri összeütközések elintézése ép úgy, mint az 1881. évi perrendtartási novella 7. §-a szerint a mint a különböző polgári bíróságok között, úgy a közigazgatási és magánjogi bíraskodást gyakorló bíróságok között a Curia feladata lett volna. Ezen irányzat — nézetem szerint is — sok előnnyel bírt volna, s különösen a hatásköri összeütközéseknél minden kételynek már ab ovo elejét vehette volna.

Jelenleg azonban törvényhozásunk az 1896 : XXVI. tczikkel ezen irányzattal szakított, a mennyiben a közigazgatási bíróság felállításával a rendes bíróságot a közigazgatási vitás esetek elintézéséből kizárta. Ennek természetsszerű következménye, hogy az újabb törvényhozás nem adhat a Curiának jogot arra, hogy a közigazgatási contentiósus esetek és magánjogi contentiósus esetek között a határt megvonja, de még kevésbé arra, hogy a közigazgatási bíróság és közigazgatási hatóságok között felmerülő illetékességi összeütközésekben döntsön. Ezen utóbbi cél elérésére feltétlenül külön bíróság szervezendő, mely már szervezeténél fogva elég önállósággal és független-

séggel birjon, hogy a magánjogi és közigazgatási legfőbb bíróságok közötti hatásköri összeütközéseket elbirálja.

Láttuk tehát, hogy a theoria a hatásköri összeütközések bíróságának felállítását okvetlenül megkívánja és ezen kívánság teljesítése annál könnyebben képzelhető, mert ennek előkészítése már eddigi törvényeinkben is megtalálható.

Az 1869 : IV. tcz. 25. §-a a rendes bíróságok és a közigazgatási hatóságok között felmerülő illetékességi összeütközések elintézésére a minisztertanácsot csak további intézkedésig tehát ideiglenesen hatalmazta fel és így ezen szakasz már magában foglalja a törvényhozó elhatározását az állandó szervezet létesítésére. Ugyanezen intézkedést tartalmazza az 1896 : XXVI. tcz. 159. §-a, mely az 1869-iki törvény idézésével a hatásköri bíróság felállítását határozottan felemlíti és a minisztertanácsot a conflictusok elintézésével csak ezen időpontig bizza meg.

Hivatkozom végül az 1894. évi *Wlassics*-féle törvénytervezetre, melyet dr. Kmety Károly a Jogtudományi Közlöny 1895-iki évfolyamában alapos ismertetésben és bírálatban részesített. E javaslat nagyjában a francia rendszert követi, sőt szervezetileg ezzel szemben haladást is mutat; a 11 tagu hatásköri bíróság ugyanis, melynek hat tagja a Curia, öt tagja a közigazgatási bíróság kebeléből vétetnék, elnökét önmaga választotta volna.*

*

Röviden összefoglalva az előadottak eredményét, constatálnom kell, hogy azon közigazgatási bíráskodás, melyet az 1896 : XXVI. tcz. vasuti ügyekben létesített, sem terjedelmére, sem tartalmára nézve nem olyan, mint a milyen megalkotásánál a törvényhozó szeme előtt lebegett és a közigazgatás ez ágában való bíráskodás jelentőségének megfelelt volna. Ennek okát értekezésem során három körülményben véltem feltalálni. Először és főleg abban, hogy minden taxatív felsorolás már eleve oly korlátok közé szorítja a judicaturát, a melyek annak szabad kifejlődését gátolják és hogy ezen felül még 1896. évi törvényünk

* A francia Tribunal des Conflits elnöke az igazságügyminiszter (garde des sceaux).



taxativ felsorolása egyrészt hiányos, másrészt oly anyagot is felölel, mely a közigazgatási per körén kívül esik. Másodszor utaltam arra, hogy az a közigazgatási perrend, mely a törvény javaslatában foglaltatott, alsófoku bíróságot is feltételezett; ez azonban a törvény végleges szövegéből elmaradt, s így jelenleg a közigazgatási bíróság, mely közvetlenül csak kivételes esetekben jár el, a bizonyítékok felvételét nem bízhatja alsófoku bíróságra, hanem érdekelt közigazgatási hatóságot kénytelen megkeresni. Harmadszor és végül pedig jeleztem a közigazgatástól függetlenül szervezett hatásköri bíróság hiányát, melynek létesítése a közigazgatási jurisdictio szervezetének mintegy betetőzését képezné.

Mindezen okokból az előadásom körébe vágó döntvényanyag — a közigazgatási bíróság immár négy évi szakavatott működése daczára — korántsem oly gazdag, hogy a jogos vára-kozásoknak megfelelhessen. Ha mégis a tisztelt teljes-ülés figyelmét e tárgyra felhívni bátorzkodtam, úgy tettem ezt főleg azért, mert az itt felvetett kérdések *két törvényhozási reformmal* állanak szoros kapcsolatban. Az egyik a *helyi érdekü vasutakról* alkotandó codex, melynek befejezését napról-napra várjuk, s melynek megalkotásával a kereskedelemügyi kormány az utóbbi időkben oly gyakran hangoztatott hiányokat és hibákat akarja megszüntetni, és vasuti hálózatunk kiépítésének új lendületet kíván adni. A másik legislatív munka, melyre czéloztam, nem a jelen, s tán nem is a közel jövő programját képezi: értem a *közigazgatás reformját*, melylyel a közigazgatási jogvédelem kiegészítésének párhuzamosan kell haladnia. Mennél inkább lép majd előtérbe a centralisatio, — és a modern fejlődés- menet tagadhatatlanul erre irányul — annál inkább lesz szüksége az egyén jogának azon biztosítékokra, melyeket csakis a birói jogszolgáltatás adhat meg.

Dr. Balog Arnold :

Tisztelt teljes-ülés !

Organikus törvény egyes intézkedéseinek magyarázatánál nem lehet az egyes szakaszokat összefüggésükből kiemelve tekinteni és értelmezni. Ennek a régi törvényt magyarázati szabálynak eklatáns negligálását, de egyszersmind megerősítését is látni a t. előadó úr azon álláspontjában, hogy a helyi érdekű vasut és az üzemkezelő vasut közti tisztán magánjogi természetű jogviták nem a polgári bíróságok, de a közigazgatási bíróság hatáskörébe tartoznak.

A t. előadó úr ezen conclusióra az 1896 : XXVI. t.-cz 69. §. 5. pontjának betűmagyarázata által jutott. E pont így szól: «Közigazgatási panasznak van helye a kereskedelemügyi miniszternek azon határozata ellen, melylyel a m. kir. államvasutak és az általuk kezelt helyi érdekű vasutak között az üzem körében felmerülő vitás jogkérdésekben dönt, ha a határozat törvényt, törvényerejű jogszabálylyal, engedélykirattal vagy szerződéssel ellenkezik.» Minthogy pedig — a t. előadó úr érvelése szerint — a törvény nem distingvál magánjogi és közigazgatási jogvita közt, nec nobis est distinguere. A positiv intézkedéssel, taxativ felsorolással szemben a törvény intentiójára többé vissza nem mehetünk.

Ennek ellenében legyen szabad rámutatnom azon körülményre, hogy a közigazgatási bíróságról szóló törvény czélja, hivatása az volt, hogy azon közigazgatási jogi természetű jogvitákban, a melyekben eddig a polgár jogvédelem nélkül állott, független bírói forum jogvédelmét teremtsen meg. Ez az intentio kitünik a törvény keletkezésének történetéből, egész rendszeréből, de sőt épen az előadó úr által hangsúlyozott taxativ felsorolásból.

A törvény második része ugyanis, mely a hatáskör taxatív meghatározását tartalmazza, egyetlen egy oly esetet sem foglal magában, a mely nem tisztán és kizárólag közigazgatási természetű volna.

A törvény rendszeréből pedig annyiban következtethetünk, a mennyiben az 1. §. értelmében a közigazgatási bíróság végérvényesen dönt a *jelen törvény második részében felsorolt közigazgatási jogviták felett*. Ime, az ok, a miért a második részben helyt foglaló taxatív megállapítás nem mondja meg, hogy csak közigazgatási jogviták tartoznak a közigazgatási bíróság hatáskörébe. Az 1. §. határozott és kifejezett intézkedésével szemben teljesen felesleges volt még külön kifejezésre juttatni a distinctiót.

Végül éppen a kritikus 5. pont keletkezési története erőteljén meg legáltalában az előadó úr álláspontját. Ez az 5. pont ugyanis nem volt benne a törvény első javaslatában, hanem ezt a rendelkezést a javaslat tárgyalására kiküldött ad hoc bizottság iktatta a 69. §. végére azzal az indokolással, hogy adjunk a h. é. vasutaknak ezekben az ügyekben is jogvédelmet a miniszter intézkedései ellen. Ugyanez kitűnik a 69. §. bevezető soraiából: «panasznak van helye a kereskedelemügyi miniszternek azon határozata ellen . . .» Tehát a miniszter hatásköre tekintetében a status quo nem változott, a miniszter hatáskörét a törvény nem terjesztette ki, az ugyanaz maradt, mint a közigazgatási bíróságról szóló törvény megalkotása előtt volt, holott az előadó úr álláspontja implicite magában foglalná a miniszter hatáskörének a kiterjesztését is.

Az pedig egészen kétségtelen, hogy az 1896: XXVI. t.-cz. életbelépte előtt a vitás magánjogi vasuti kérdések eldöntése nem tartozott a miniszter hatáskörébe. Ezt az előadó úr elismeri, midőn azt mondja: «Az 1896. évi törvény megalkotása előtt ily esetekben a vasutársaságok a rendes bíróságoknál kerestek jogoltalmat és a Curia 331/96. ítéletében — véleményem (t. i. az előadó úr véleménye) szerint teljes következetességgel a rendes bíróságok hatáskörét megállapította még miniszteri döntés esetén is.»

A t. előadó úr eszmémenete tehát azt a különös rendszert eredményezné, hogy a pusztán jogorvoslati jellegű törvényből

kellene visszakövetkeztetni a közigazgatási hatóságok hatáskörére, nem pedig, a mint ez természetes, a közigazgatási hatóságok adott rendszerére építeni a jogorvoslati rendszert.

Azért szólaltam fel a t. előadó úr által képviselt álláspont ellen, mert ez a kérdés sokkal általánosabb érdekű és nagyobb fontosságú, mitsem az a nagyon is speciális jellegű konkrét esetből kitűnik. Szerintem ugyanis a kérdés a közigazgatás és bírósághatárhelyének szoros meghatározását feltételezi. Ha a t. előadó úr álláspontja érvényesülne, akkor ezen betű szerint való magyarázat nyomain csakhamar oda jutnánk, hogy a vasuti, vízjogi, erdészeti, vadászati halászati stb. szakba vágó tisztán magánjogi kérdések is mind a közigazgatási bíróság és ezzel együtt a közigazgatási hatóságok hatáskörébe vonatnának be.

Ne engedjünk egy talpalatnyit sem annektálni rendes bíróságaink magánjogi jurisdikciójából.

Dr. Baumgarten Nándor:

Tisztelt teljes-ülés!

A t. felszólaló úr az előadásom tárgyát képező anyagnak csupán egyik részletkérdésével foglalkozott, a mennyiben az 1896: XXVI. törvényczikk 69. §-ának 5-ik pontjára vonatkozó fejtegetéseimet bírálta.

A t. felszólaló úr szerint a h. é. vasut és az üzemkezelő m. kir. államvasut közötti vitás kérdések a polgári bíróságok hatáskörébe tartoznak. Ezen álláspont indokolására egyrészt a törvényelőkészítés munkálataira, másrészt pedig azon általános elvekre hivatkozott, a melyeken a törvény, mint a közigazgatási jogorvoslat megalkotója nyugszik. Felolvasásomban mindkét ellenvetést felvettem, de egyiket sem találtam meggyőzőnek.

A törvényelőkészítési munkálatok a magyarázatot irányítják ugyan, de csak akkor, ha materiális meggyőző erővel bírnak. Az adott esetben pedig a javaslat tárgyalására kiküldött bizottság, mely e pontot mintegy az utolsó perczben vette fel a törvénybe, jegyzőkönyvében csak odavetőleg megemlítette ezen intézkedést, beható és meggyőző indokolását ellenben mellőzte.

Hogy a törvénynek alapelvehez híven kizárólag közigazgatási jogsérelem esetén kellett volna jogorvoslatot adnia, azt előadásom során ismételten is kiemelttem. Sajnálatos tény azonban, hogy ezen intentio nem lett következetesen megvalósítva és hogy a törvénynek nem egy, hanem számos pontja jelölhető meg, melyekben magánjogi kérdések utaltatnak a közigazgatási bíróság elé. A t. felszólaló úr a 96-os törvény 1. és 69. szakasza közötti összefüggésre is utalt és kifejtette, hogy az 1. §. szerint a közigazgatási bíróság «a törvény második részében felsorolt közigazgatási jogviták felett dönt» és ezért az itt tárgyalt kérdésben, mint magánjogi vitában, e bíróság nem bír hatáskörrel. Megjegyzem, hogy a második rész az egész taxatív felsorolást

tartalmazza és így az 1. §. a 16—83. §-okra vonatkozó corporativ utalást foglal magában. Az 1. §. tehát egyúttal a taxatív felsorolás összes eseteit jelenti és ezen esetek még akkor sem kúszöbölhetők ki, ha a törvény eredeti kiinduláspontjával ellentéznek. Teljesen képzelhetlen ugyanis, hogy a bíró az adott esetben önmagát, mintegy a törvényhozó fölé helyezve határozza meg, vajjon nézete szerint a peres ügy csakugyan közigazgatási jogvita-e és az 1. §. elvi praemissájával megegyezik-e? Ezen eljárás a taxatio összes előnyeit lerontaná és csak hátrányait juttatná érvényre.

Nézetem szerint tehát a t. felszólaló úr által felhozott indokok egyike sem elegendő álláspontom megváltoztatására. Természetes, hogy a törvényt magyarázatnál a legis ratiót szemmel kell tartanunk, de nem szabad a törvény határozott kijelentését ignorálnunk akkor, midőn erre csak oly elvi megfontolások vezethetnének, melyek de lege ferenda megállanak, de a törvény szövegével szemben nem alkalmazhatók. E pontnál megszűnik a törvényt magyarázat és a törvény bírálatának van helye, a melynek célja a törvény megváltozását vagy módosítását előkészíteni.

A t. felszólaló úr megkísérelte azt is, hogy a 69. §. 5. pontja alapján a h. é. vasut és az üzemkezelő m. k. államvasut közötti vitás ügyeket ketté választva: a közigazgatási jellegűeket a közigazgatási bíróság, a magánjogi jellegűeket a rendes bíróság elé tartozóknak tekinti. Ez az érvelés a kereskedelmi törvényszéknek, már felolvasásomban is említett 5543/1900. számú ítéletének indokait reprodukálja, a mely «az üzem körét» kívánja restringálni. Első pillanatra úgy látszik, hogy ezen magyarázattal a jelzett alternatívát meg lehetne kerülni, mindazonáltal még erre sem alkalmas, mert a h. é. vasut és az üzemkezelő vasut között csakis magánjogi jellegű jogvita támadhat, közigazgatási jogvita azonban nem képzelhető. Az üzemszerződés folytán ugyanis mindezen esetekben a m. k. államvasut kezeli az üzemet és erre a h. é. vasutnak nincs is befolyása. A kettőjük közötti viszony csakis a bevételek és részesedés elszámolása és a vis major stb. okozta költségek viselésének kérdésében keletkezik. Más eset a gyakorlatban nem fordul elő és oly vitás kérdést, mely a két vasut között más alakban jelentkezzék, a fel-

szólaló úr sem tudott megjelölni. Az a törvényt magyarázat pedig, mely szerint a 69. §. 5. pont felesleges és czéltalan volna, nem fogadható el.

Végül legyen szabad ismételnem azon legfontosabb érvet a mely álláspontom elfoglalására birt. A közigazgatási bíróság 1688/1898. számú határozata szerint, melyet a minisztertanács, mint hatásköri bíróság is elfogadott, az itt tárgyalt ügyekben jelenleg a közigazgatási bíróság dönt. Ha már most a t. felszólaló úr ennek daczára a polgári bíróságok hatásköre mellett emelt szót, ezzel oly állapot mellett érvel, mely szerint a h. é. vasut tetszése szerint, hol a polgári, hol a közigazgatási bírósághoz fordulhatna. Nyilvánvaló, hogy e törvényt magyarázat eredménye homlokegyenest ellenkeznek a hatásköri elválasztás elvével.

A t. felszólaló úr különösen hangsúlyozta a polgári bíróságok jurisdictiójának fentartását és megóvását. Azt hiszem, ez az alapeszme egész értekezésem át vonult, még vagyok azonban győződve, hogy e czélt az adott esetben nem a törvény erőszakos magyarázatával, hanem megváltoztatásával fogjuk elérhetni.