

**Tárgyi felelősség, vagy kötelező autóbiztosítás.** A folyó év január havában ifj. *Szveti* László tollából hosszabb cikk jelent meg ezen lap hasábjában,<sup>1</sup> amely az autók forgalmára előírt közigazgatási rendelkezésekkel foglalkozott. A cikk az autóbirtokosok magánjogi felelősségével talán kissé egyoldalúan — gyalogjáró szempontból — foglalkozott s ezért úgy gondolom, az ellenkező álláspont megvilágítása nem ártana.

Letagadhatatlan tény, hogy a technika vívmányai közül a gépkocsi egyike azoknak a tényezőknél, amelyek mindennapi életünk gyökeres elváltozásához nagyban hozzájárultak, az utolsó 15 év alatt a közúti forgalmat teljesen megváltoztatva. Ezt a megállapítást sokszoros mértékben érzi az ember, ha automobilizmus szempontjából jelentékenyebben előbbrehaladott városokba kerül, így pl. Párisban, vagy Londonban az első tíz percben meggyőződése lesz az idegennek, hogy ezen államok közigazgatásának komoly gondot okozhat a geometriai arányokban fejlődő autóközlekedés szabályozása, de ugyanilyen problémát adott az autóközlekedésből eredő jogviták elintézése a törvényhozásoknak és bíróságoknak is.

A normális fejlődés útja nálunk is motorikus irányban halad s ezért a törvényhozásnak kötelessége már most figyelembe venni, hogy a közeli jövőben a géperejű járművek rohamos szaporodása okvetlen be fog következni.

A gépkocsiforgalom közigazgatási rendszetének kérdéseivel most nem kívánok foglalkozni, soraimmal inkább az autók által okozott károk helyreállításának problémáját szeretném a megoldáshoz közelebb vinni. Amíg az automobilizmus alig pár kiváltságosan gazdag ember és a géppel kísérletező szakember privilégiuma volt, az autók okozta károk helyreállítása nem volt probléma. Már maga az a tény, hogy valaki autót tartott, az anyagi jólétnek oly fokát jelentette, hogy nem lehetett vitás az, miszerint az autóbirtokos okozott károkat annak tulajdonosa meg fogja tudni téríteni. Ma azonban, amikor a gépkocsik száma ijesztően szaporodik,<sup>2</sup> az okozott balesetek nagy számánál teljesen illuzórius a károsult által nyert bírói ítélet, mert az autóbirtokos üzembentartóján jogos követelését nem tudja behajtani. Az anyagi igazság érdekében, de figyelembe véve a fejlődés irányát is, ezen az anomálián sürgősen segíteni kellene.

A királyi Kuria úgy látszik ezt a problémát úgy gondolja megoldani — amiként ez a legutolsó idők joggyakorlatából visszatükröződik —, hogy a motoros járművek objektív felelősségének rigorozitását még jobban kidomborítja.

<sup>1</sup> Lásd V. évfolyam 1. szám 24. oldal: „A gépjárművek közúti forgalmát szabályozó nemzetközi egyezmény és magánjogi kártérítés“.

A magyar jogalkotás köztudomásúlag az autót kevésbé gyakorlati alkalmazása után veszélyes üzemnek deklarálta és tulajdonosának felelősségét a 84. sz. T. Ü. H.-ban, valamint az 549., 550. és 551. sz. elvi határozatokban szögezte le. Ez magában véve teljesen helyes elv, kérdés azonban, hogy ennek a tárgyi felelősségnek hol szabjunk határt? Ugyanis azzal, hogy a tárgyi felelősséget a joggyakorlat kiterjeszti, ismét csak a vagyonos és fizetőképes autótulajdonosok felelősségét fokozza, akik, ha egy balesetért felelősségiüket a bíróság megállapította, amugy is teljesítettek, ezzel szemben az automobilos „sansculotte”-oknak a felelősségén a tárgyi felelősséget kiterjesztő gyakorlat mit sem változtatott. Az én nézetem szerint az autókárok helyreállításának sarkpontja nem a tárgyi felelősség szigorításán, hanem a károk ügyében hozott ítéletek végrehajthatóságán nyugszik.

Ennek a kérdésnek különös aktualitást adott a Kuria elmúlt évi gyakorlata, amely világosan a tárgyi felelősség további kiterjesztésére tendál, mert pl. a C. VI. 7732/1927. sz. ítélete akkor is megállapította az autó tulajdonosának felelősségét, amikor az gépkocsiját javításba adta és a javítóműhely tulajdonosa a kocsit kijavítás után a tulajdonos engedélye nélkül — tehát jogellenesen — használva, balesetet okozott. Ettől az ítélettől pedig már csak egy lépés választja el azt a felfogást, amely szerint az autótulajdonos akkor is felelős, ha a gépkocsi akarata ellenére, esetleg büntetendő cselekmény útján, került a balesetet okozó birtokába.

Összefügg ezzel a problémával az a gyakorlat is, hogy az autók okozta károk ügyében elsősorban — rendszerint a kártérítési pert megelőzőleg — közigazgatási eljárás indul meg és az ennek alapján hozott kihágási ítélet a kártérítési perben gyakran döntő sullyal esik a tényállás megállapításánál latba. Miután pedig a kihágási ügyekben ítélkező hatóságoknak nincsen Kuriájuk, aki a joggyakorlatot egységes mederbe terelje, sokszor — és tegyük hozzá egy ma már érthetetlen ellenszenv nyomására túlnyomóan az autótulajdonosok terhére — születik az anyagi igazságnak nem teljesen megfelelő kihágási ítélet. Az ezen ügyekben másod és harmadfokban ítélő hatóságok, az ügyek kolosszális tömege miatt, azokkal érdemben nem is foglalkoznak s csak alakilag vizsgálják őket felül, miáltal az elsőfoku kihágási ítélet sokszor a kártérítési pert is eldönti.

Visszatérve oda, ahonnan kiindultam, a legfontosabb kérdésnek azt tartom, hogy az autók okozta károk ellenértéke a károsultak által minden körülmények között behajtható legyen. Erre pedig csak egyetlen módot látok és ez az autóbalesetek ellen való kötelező biztosítás.

A tárgyi felelősség folytán az automobilos károkért túlnyomóan azok tartoznak fizetni, akik a baleset előidőzésében

vétlenek. Mennyivel helyesebb és reálisabb megoldás volna, ha ezeket a károkat a biztosítás folytán nagyobb körre felosztva a gazdasági élet minden ága viselné, mint ahogy élvezi is az automobilizmus előnyeit. A tárgyi felelősséget, amely ezzel nagy jelentőségét az automobilizmussal kapcsolatban egyszeriben elvesztené, azért érintetlenül lehetne hagyni. A kötelező automobil baleseti biztosítás problémája nem új, hívei és ellenőrzői alaposan megvitatták a kérdést, így legbiztosítás ügyét, rámutatva arra, hogy ez a kérdés annál is inkább aktuális, mert a kereskedelmi minisztériumban előkészítés alatt álló törvényjavaslat a kötelező autóbalesetbiztosítást törvénybe akarja iktatni. Ha ez a javaslat törvényerőre emelkedik, úgy az autók által okozott vétkes és vétkes károkozásnak ma még nagy problémája egyszerre megoldott kérdéssé válhat.

Ugy gondolom tehát, hogy senki sem akarja az automobilisták vétkességének vagy vétlenségének kutatásával az automobil tárgyi felelősségét tangálni, de igenis kívánatos volna a törvényesíteni kötelező biztosítással az okozott károk megtérítését minden esetben lehetővé tenni.

*Dr. doberdói Breit Zoltán.*

**Tulajdonközösség megszüntetése.** A Kuria P. V. 2834/927. sz. határozatával (kelt 1927. november 6-án) még mindig azon az állásponton van, hogy a mostani idő nem alkalmas a házas ingatlanra fennálló tulajdonközösségnek birói árverés útján való megszüntetésére. De talán már az átmenet keresését jelenti, hogy a Kuria utal arra is, hogy a másodbiróság helyes kifejtése szerint „nem forognak fenn olyan különös tekintet érdemlő körülmények, amelyek a tulajdonközösségnek birói árverés útján való megszüntetését kivételesen mégis indokolttá tennék. Az inopportunum tempus alkalmazása tehát oportunitási szempontoknak már elvileg enged. A békejogi nivóhoz a tulajdonközösség árverési megszüntetésének megengedése is hozzátartozik. Ugy érezzük, hogy a Kuria tulmessenemenően értékeli a gazdasági helyzet nehézségeit. A városi ingatlanok szabadkézi piaca eléggé mozgalmas ahhoz, hogy az árverési eladástól ne kelljen annyira óvakodni.

*B. S.*

**Kötelező kiméletlenség.** Néhány év előtt a Civiljogászok Vitatársaságában tartott előadásban reámutattam arra, hogy egynémely jogszabályunk egyenesen belekényszeríti a feleket, hogy jogaikkal kimélet nélkül éljenek, nehogy ők szenvedőbb dr. Kutasi Elemér ismertette<sup>1</sup> a következő autóbaleset-

<sup>1</sup> Lásd a „Tőke“ közgazdasági lap II. évfolyam 20. számában megjelent cikket.