

Autóbaleseti felelősség. „A közlekedési rendőr a bal-
 eseti perben“ címmel a „Polgári Jog“ mult évi 9—10. számá-
 ban ifj. dr. Szigeti Lászlónak egy rövid szemléje jelent meg,
 melyre az idei I. számban dr. doberdói Breit Zoltán válaszolt,
 Dr. Szigeti pedig a viszonzválasz jogával élt. Minthogy dr.
 Szigetinek egy konkrét ítélethez fűzött megjegyzéseiből a
 válasz és viszonzválasz során elvi jelentőségű vita fejlődött
 ki, szabadjon nekem is röviden még egyszer visszatérnem a
 tárgyra.

Ami a kérdéses ítélet (C. P. II. 2155/1929.) illeti, teljes
 mértékben osztom Szigeti ama nézetét, hogy „vitatkozni le-
 het“ a sérült *kizárólagos* felelősségét megállapító és a kere-
 setet elutasító döntés helyessége fölött oly tényállás mellett,
 mely szerint a falusi, a budapesti közlekedési szabályokat
 nem ismerő sérült, a József-körut és Üllői-ut keresztezésénél
 egymás mögött álló két villamosvonal közül — az egyik
 villamos csöngetése folytán előállott zavarában — éppen ab-
 ban a pillanatban lépett ki a József-körut uttestére, midőn
 a közlekedési rendőr a Ferenc-körut irányában megnyitotta
 a forgalmat és egy éppen *rákapsoló* autótaxi által halálra
 gázoltatott. Dr. Szigeti az ítélet aggályosságát abban látja,
 hogy noha a soffőr nem túlkölt és az utcakeresztezésnél nem
 állott meg, az ő konkurráló gondatlanságát a bíróság nem
 állapította meg. Ebben nem értek vele egyet. A forgalmi rend
 szerint a soffőrnek utcakeresztezés előtt nem kell feltétlenül
 megállnia, a túlkölés pedig az adott esetben nem segített
 volna. A soffőr gondatlanságát én azzal — az ügy elbírálásá-
 nál sajnos nem jelentősége szerint mérlegelt — vitátlan
 ténnyel látom bizonyítva, hogy a taxi — mintán a sérültön
 keresztül ment — még 3—4 méteren át nem tudott megállni.
 Ebből az következik, hogy az autó olyan sebességre kacsolt
 közvetlenül nagy forgalmu utcakeresztezés előtt, amely —
 tekintettel arra, hogy 1. a koci utcakeresztezésnél haladt és
 a rendőr éppen abban a pillanatban nyitotta meg a forgal-
 mat, tehát a soffőrnek a fővárosi *általános tapasztalat* sze-
 rint számolnia kellett egyes elkésett, transzverzális irány-
 ban haladókkal, és hogy 2. az ut baloldalán két villamos
 vonat állott szorosan egymás mögött, tehát a soffőrnek nem
 volt *teljes* áttekintése az egész uttesten, melynek fogalma
 a villamosság és a járda közötti terület is magában fog-
 lalja, — a gépjárművezető gondatlanságát megállapítja, mert
 utcakeresztezésénél és ott, ahol az *egész uttest* nem tekinthető
 át teljesen, gépjárműveknek csak oly sebességgel szabad ha-
 ladniok, — szigorú gondosság szerint, — hogy a jármű egy
 pillanat alatt megállítható legyen. E részben utalok a
 Reichsgericht — igaz, régebbi, de állandó gyakorlatban to-
 vább élő — egyik ítéletére (VI. 15/11. 1911. nov 20; I. Jur.
 Woci. 41. évf. 3. sz. 155. l.), mely hasonló tényállás mellett

annak dacára megállapította az autóvezető gondatlanságát, hogy a kocsí 2 méteren belül megállítható volt; ahol még figyelembe veendő az is, hogy ezen utóbbi esetben — ellenében a mi esetünkkel — gázolás — tehát a kocsí fékezését gyorsító körülmény, — nem is forgott fenn. A gázolás utáni 3—4 méteren át való futásból tehát, ismétlem, nézetem szerint megállapítható lett volna az, hogy a sofför nem alkalmazta az adott körülmények által indokolt szigorú gondos-ságot; minthogy pedig birói gyakorlatunk szerint — egyezően a német törvénnyel és az osztrák gyakorlattal is — a sérült hibája csak akkor zárja ki a gépjármű üzembentartójának objektív felelősségét, ha a vezető minden gondossági köve-telménynek eleget tett, az adott esetben a sérült kizárólagos hibája alapján hozott elutasító ítélet bizony aggályosnak látszik.

Meggondolásra készlet azonban a következő is: birói gyakorlatunk szerint — egyezően a Reichsgericht állandó gyakorlatával — a sérültnek a veszélyes üzem által okozott *megzavarodásában* elkövetett hibája — még ha kizárólagos is — nem zárja ki a veszélyes üzem objektív felelősségét, mert a veszélyes üzem, jelesül a gépjármű, zöreje, sebessége, alakja stb. által a járókelőkben előidézhető *megzavarodás* fokozottabb valószínűsége éppen egyike azoknak a veszélyes-ségi elemeknek, melyek az objektív felelősség alkalmazását indokolják. A konkrét esetben az ítéleti tényállás elfogadja ugyan azt, hogy a sérült a villamos rácsengetése által elő-idézett zavarában ugrott az uttestre, de ezt az exkulpáló *mozzanatot* ellensúlyozva látja azáltal, hogy sérült a köz-lekedési rendőr tiltó jelzésének dacára lépett az uttestre. A tényállás szerint a sérült a jelzést nem látta, mert ő a villa-mosról leszállva, a villamos mögött (és a következő villamos-vonat előtt) lépett ki az uttestre; ha tehát a Curia ennek dacára vétkekességül rója fel a jelzés figyelmen kívül hagyását, ez azt jelenti, hogy a forgalmi szabály, ill. intézkedés ellen vétést *objektív* alapon bírálta el, a sérült *szubjektív* vétkes-ségének elbírálása nélkül, amely utóbbi pedig minden való-szerűség szerint azt az eredményt hozta volna, hogy sérült, mint falusi ember részéről nem volt vétkes gondatlanság annak elmulasztása, hogy meggyőződjék arról, vajjon az uttest tulsó oldala felé nyitva van-e a forgalom vagy sem. Én éppen ezen a ponton, hogy t. i. a sérült javára szolgáló *megzavarodás* a sérült hibájának szubjektív vizsgálata nél-kül hagyatott figyelmen kívül, érzem az ítélet méltányossá-gát vitathatónak. Az ítélet indokolásának az a motívuma, hogy „(sérültnek), mint falusi embernek, még fokozottabb óvatosságot kellett volna kifejtenie a neki szokatlan nagy-városi forgalom közepette“ kétségkívül böles és helytálló; ámde nem szabad figyelmen kívül hagyni azt, hogy nálunk

nagyvárosi közlekedés tényleg csak Budapesten van és hogy annak szabályaira a vidéki közönséget előbb nevelni kell: és pedig a jognak, mint nevelőeszköznek, bevált fokozati sémája szerint mindenekelőtt közigazgatási (iskola, plakátok stb.) majd büntetőjogi (forgalmi kihágási eljárás gyalogjárókkal szemben) és csak legutoljára magánjogi uton; mert a nevelést mindjárt a legsúlyosabb szankcióval: az élet vagy testi épség elvesztéséből eredő magánjogi igények megvónásával kezdeni olyan jogpolitika volna, mely sokkal közelebb állana a „*summum jus summa injuria*“ paradoxonjához, mint a legfelsőbb bíróságunk gyakorlatában mindig megnyilvánult ahhoz a mély szociális belátáshoz, mely egyik legnagyobb kulturértékünk.

Ebben az összefüggésben, sajnos, semmiképen nem oszthatom dr. Breit Zoltán kitünő cikkének azt a megállapítást, hogy bírói gyakorlatunknak, a tárgyi felelősség kimélyítése helyett, az angol bíróságok ama gyakorlata felé kell „fejlődnie“, mely „a nagy angol városok mai forgalma mellett már feltételezi, hogy a közlekedési balesetet a gyalogjáró okozta.“ A gépjárműbaleseti kártérítési jog területén az angol jog felé való orientálódás a magyar jog szempontjából soha fejlődést nem, legfeljebb csak visszaesést jelenthetne, mert méltányosság, szociális belátás és humanitás szempontjából jogunk e téren ugy aránylik az angolhoz, mint Justinianus Hammurabihoz; e részben elég rámutatni arra, hogy angol jog szerint a gépjármű üzemtartója csak vétkességi alapon felel, a vétkesség bizonyítása a sérültet (!) terheli és ha a gépjárművezető vétkessége nem kizárólagos, hanem a sérült oldalán is „contributory negligence“ mutatkozik, ugy nem kármegosztásnak van helye, mint pl. a német jogban, hanem a gépjármű üzemtartójának a felelőssége teljesen elenyészik. Az angol példa tehát igazán nem az az ideál, mely felé „fejlődni“ ambíciónk lehetne.

Tulbecsüli Breit a gyalogjárók gondatlanságának szerepét is a körüti forgalmi balesetek területén. A hivatalos statisztikai adatgyűjtés* szerint Budapesten 1928-ban gépkocsi- és motorkerékpár-baleset összesen 1466 fordult elő és ezek körül a baleset oka 1137 esetben a vezető hibája volt, míg a gyalogjárók hibája mindössze 219 balesetet okozott; a balesetek 79%-át tehát a gépjárművezetők hibája okozta, míg a gyalogjárók az összes balesetek alig 15%-át idézték elő. (Hasonló az arány a Budapesten történt összes körüti forgalmi balesetek — tehát nemcsak gépjárműbalesetek — terén is; itt a járművek vezetői az összes balesetek csaknem háromnegyed részét, a gyalogjáró pedig mindössze 17,8%-át

*Várszeghy János dr.: Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1928-ben. Magyar Statisztikai Szemle VII. évf. 8. sz.

idézték elő.) Ezek a számok mindennél ékebben szólva, bizonyítják, hogy gépjárművezetési kultúra terén még nagyon messze vagyunk attól a foktól, mely a gépjárművek tárgyi felelősségének enyhítését valmiképen is indokolná.

De különben is tulzott dr. Breit ama félelme, hogy a tárgyi felelősség kiterjesztése „az autóforgalom gyilkosává válhatna.“ A baleseti szavatosság terhe a praxisban — azt lehetne mondani, kivétel nélkül — a gépjármű üzemben-tartójáról a biztosítóvállalatokra hárul át, hiszen alig van gépjárműtulajdonos, akinek ne volna szavatossági biztosítása; ez utóbbinak — aránylag lényegtelen — költségeit ma már minden autótartó a normális üzemköltséghez kalkulálja és így szavatossági biztosítás kötésének szükségessége igazán nem tart vissza senkit sem attól, hogy gépjárművet üzemben tartson. A tárgyi felelősség tehát igazán nem számíthat a gépjárművek elterjedését gátló körülmény gyanánt.

Végezetül még csak dr. Szigeti viszonzásának ama megjegyzésére kívánok visszatérni, hogy nem méltányos az a gyakorlat, mely a gépjárművek tárgyi felelősségénél a kármegosztás elvét nem alkalmazza. A fennálló jog szerint — minthogy gépjárműbaleseti jogunk az 1874. XVIII. t.-c. (vaspályák felelőssége) analógiáján épül fel, és e törvény alap gondolata a kármegosztást kizárja — ez a gyakorlat kétségkívül logikus és törvénytörő. A méltányosság mérlegelésénél pedig talán felhozható e gyakorlat védelmére az, hogy a fájdalomdíjat nem ismerő magyar kártérítési jogban tulajdonképpen minden testi sérüléssel járó balesettel kapcsolatos kártérítés, a pénzzel nem mérhető hátrányok megtérítetlenül maradása folytán, már önmagában is megvalósítja a kármegosztás elvének egy bizonyos fokát.

Dr. Neugröschel Endre.

Megjelent

MAGYAR PÉNZÜGYI JOG

Irta:

Dr. Márffy Ede
egyetemi ny. r. tanár.

Bolti ára 24. — Pengő.
