

Automobiljog, különös tekintettel az új osztrák automobiltörvényre.

Előadatott a *jog- és társadalomtudományi szakosztálynak* 1908 november hó 7-iki ülésén.

Az 1908 augusztus 9-ikén kelt új osztrák automobiltörvény egyike azoknak a jellegzetes legislatív politikai jelenségeknek, melyek a hagyományos kártérítési jog fokenkénti átalakulására mutatnak rá s lépésről-lépésre távolabb visznek a római jogi alapprinzipiumoktól. S habár a deliktumnak római jogi konstrukciója a hozzácsatlakozó kártérítési következményekkel a mai magánjogokban még mindig oszlopos intézményként áll, mint évezredes jogi gondolkozásmódnak kifejezője, nem tagadható, hogy a modern kor új, eddig ismeretlen igényei s az ezek szisztematizálásán fölépített tudományos elméletek a jövőnek oly távlatát nyitották meg, melyek talán arra lesznek alkalmasak, hogy az örökké élő jogrend a római jogtól függetlenül magát, egészen újjá alakuljon. Bizonyos, hogy ha a szociálmusznak az állam életrendjéből sikerül valaha kiküszöbölnie a magántulajdon intézményét, a jogfejlődés menete a kártérítési kötelezettséget a vétkesség előfeltételétől sokkal hamarabb és minden vonalon meg fogja szabadítani. A két törekvésnek tendenciája — ha a törvényhozó alkotásában talán nem is válik öntudatossá — mégis lényegben azonos.

Ez az egyik szempont, mely az új osztrák automobiltörvényben a vizsgálódásra már egymagában is érdekes anyagot szolgáltat. Minket azonban a kérdés abból a gyakorlati szempontból is érdekelhet, hogy a tapasztalat szerinti példák hosszú sorozata a mi renyhébb társadalmi és állami életünknek az osztrák törvényhozás alkotásai iránt való érzékenységét lépten-nyomon igazolja. Ha a mértékadó tényezők odaát Ausztriában a jogélet bizonyos újszerű jelenségeit okvetlenül szabályozandónak találják: sehol sem támad arra oly élénk és hálás visszhang, mint éppen Magyarországon. Az új osztrák automobiljog valószínűen a mi jogász közvéleményünk szemében is a halasztást nem tűrő feladatok sorába fogja emelni a speciális magyar automobiljog megalkotását. Miután pedig erre, a *mai magyar magánjog* szempontjából — nézetünk szerint — még nagyon sok ideig egyáltalában semmi szükség nincs, méltóztassék megengedni, T. Szakosztály, hogy az automobiljog törvényhozási szabályozásának történetét röviden vázolva, megismertethessem főbb vonásaiban az 1908 aug. 9-iki osztrák törvényt s végül kitérhessek — ha még oly szűk keretben is — hazai jogunknak a kérdéshez való vonatkozásaira.

Bár az automobil története alig egy évtizedre tekinthet vissza, ez az évtized a technika oly szemképráztatóan rohamos haladásáról tanúskodik, hogy a gazdasági és forgalmi élet vívmányait nyomon követő jogéletnek,

a külföldön, a megfelelő rendelkezések megtételéről már igen korán kellett gondoskodnia. Az állam rendező hatalmának beavatkozására t. i. az eleintén csak sportcélekat szolgáló, manap azonban már ezerféle praktikus alkalmazású közlekedési eszközzé fejlődött automobil több vonatkozásban nyújt alkalmat. Lényegében talán szükségessé teszi a közigazgatási rendezést a kérdés közbiztonsági — és útrendőri jelentőségére tekintettel; mindjárt utánna az automobil-közlekedés okozta károkért való felelősségnek magánjogi szabályozása s az így kialakult specziális auto-magánjog és az általános magánjog egymáshozí viszonyának tisztázása következik; beleszólása lehet az automobiljognak rendezésébe a büntetőjognak, no meg önkényteríthetőleg a megadóztatással kapcsolatban a pénzügyi közigazgatási jognak, — s végül, mert a közlekedés az a hatalmas faktor, mely az államokat és nemzeteket — minden kínai fal daczára — a leghamarabb érintkezésébe hozhatja egymással s a kölcsönös érdekek összeszövődését tüneményes módon elősegítheti: az automobilok nemzetközi jogi helyzetének meghatározása, szintén a megoldandó feladatok közé tartouik. Szó sincs róla, hogy e sokágú feladatnak egyszerre való megvalósítása: éppen annyira lehetetlen, amint hogy nem is volna czélszerű. Az a kontinentális állam tényleg, mely mint kezdeményező, először tartotta szükségesnek az automobilok törvényhozási úton való szabályozását, a jelzett kérdéseknek csak egyikét-má-ikát ragadta ki s tette rendezés tárgyává. Így az 1903. május 15-én kelt első dán törvény 31 artikulusában a kérdésnek tisztán csak közbiztonsági és útrendészeti oldalait érinti. Az ezt hatályon kívül helyező második — 1906 márczius 30-án kelt — dán törvény egy lépéssel már tovább megy és szabályozza a vagyoni jogi felelősség kérdését is — a vasútak felelősségének analógiáján. Tisztán a közigazgatási rendezés álláspontjára helyezkedett az 1895 évi hollandiai törvény, követte az angol-amerikai jogot, mely az automobil-közlekedés körében fölmerülhető összes magánjogi kérdések megoldását a bíróságok ítélezései során képződő szokásjogra hagyva, csak a rendőri és büntetőjogi szabályozást rezerválja magának.¹ Nagy ellentétben a most mondottakkal, az európai kontinentális irányzat az automobiljog magánjogi vonatkozásaiban látja a kérdés magvát. Már a második dán törvény rálépett erre az útra, ebben a kerékvágásban mozognak a svájci,² a német³ és a belga⁴ javaslatok s ezt az álláspontot juttatja érvényre az új osztrák auto-törvény is.

Ezzel nagyjában jelezve van az automobilkérdés szabályozásának az a fázisa, melyen az európai legiszláció ma áll. Arra, hogy miként jutott idáig s hogy az automobilisták és antiautomobilisták közötti harcok miként érleltek az egyes tervezetekből törvényjavaslatokat, illetőleg törvényeket, nem szükséges kitérnünk. Valamint annak fejtegetése is kívül esik

¹ A ma még érvényes angol alaptörvény az 1903 aug. 15-iki *The Motor Car Act*. Az amerikai auto-törvények részletes felsorolását és ismertetését ld. *Meili*, *Die Codifikation des Automobilrechtes* című, 1907-ben (Wien, Manz'sche Buchhandlung) megjelent művében.

² Szövetségtanácsí előterjesztés 1902 decz. 15-ről: *Über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahnen*.

³ Törvényjavaslat 1906. márcz. 1-ről: *Über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden*.

⁴ Magnette, Hanrez, Flechet és Keesen szenátorok javaslata: *Proposition de loi relative à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles*.

feladatunk körén, hogy az automobilügy rendezése kérdésében pro és kontra felmerült érvek hatalmas tömegét egymással szembeállítva fölvonul-tassuk. Jellemzésétől az immár mindenütt lezárt vitának, valamint az érdekelt közvélemény megváltozott felfogásának is, elegendő talán arra utalni, hogy azok a körök, melyek eleddig minden rendszabályozásban egy bámulatosan gyorsan fejlődött és százezreknek biztos kenyeret adó iparág tönkretételét s a nehezen mozduló nagytömegnek a haladás vívmányaival szemben tanusított hagyományos gyűlölködését látták, most már maguk léptek fel az automobilközlekedés specziális és szigorú szabályozása érdekében. Így jártak el például legújabban a kartellé szervezkedett összes német automobilklubok, értékes anyagot nyújtva előterjesztéseikben a Németbirodalomban szintén küszöbön álló automobiljogi törvényalkotás számára.¹ A mondot-takhoz hozzáfűzhető még annyi, hogy helyhatósági és miniszteriális ren-deletek, sőt egyszerű rendőrhatalósági intézkedések is, melyek az automobil-közlekedés közbiztonsági és útrendészeti vonatkozásait érintik, rendkívüli nagy számban s tarkaságban állnak fenn mindenütt, a hol csak az autók tért foglalhattak. Hazánk e részben azonban nagyon elmaradt s bár a ren-delkezésre álló adatok bizonyára felette hiányosak, — csak az automobil-közlekedésre vonatkozó helyhatósági szabályrendeletéről, egy néhány kivételre nem tekintve, minálunk még mit sem tudnak — legfeljebb most teszik megalkotásuk felé az első lépéseket.

A nagy vonások szerint vázolt milieube illeszkedik bele az új osztrák automobil-törvény megalkotása is. A kezdeményező lépés az osztrák kor-mányt illeti, mely még 1904 év november havában az automobilok által okozott károk iránti felelősségről az osztrák képviselőházban törvényjavas-latot terjesztett elő, melyre az impulzust kétségtelenül eredetileg az 1902 évi 26 német jogászgyűlés adta. Ez a javaslat az igazságügyi bizottság által 1905 márczius 22- és 23-án szakemberek bevonása mellett megtartott ankétén részletesen megvitattatván, az ankét eredményeihez képest előbb az igazságügyi bizottságban, majd 1907 januárius 26-án a képviselőházban is elfogadtatott. Hogy törvény mihamar nem vált még belőle, annak oka az, hogy az urakháza a javaslat tárgyalásának sürgősségét megtagadta s így a második kamara hozzájárulását — több kisebb változtatás mellett — csak 1907 december 18-án lehetett keresztülvinni. Ezzel a javaslat ismét a képviselőház asztalára, majd az urakháza elé került, míg végre 1908 augusztus 9 én szentesítést nyerve, alkotmányszerűen, *Gesetz vom 9. August 1908, über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen* czímen törvényként kihirdettetett.² A törvény mindössze 1—15 §§-ból áll és váza a következő: Az 1. §. megállapítja az automobilok-okozta károkért való kártérítési felelősségnek alanyait; a 2. §. a kártérítési felelősség alól mentesítő okokat; a 3—5. §§-ok az automobil-törvény alkalmazását zárják ki bizonyos és szintén az automobilközlekedés közben elő-állott kártérítési igényekre nézve; a 6. §. az elévülés kérdését rendezi; a 7. és 8. §§-ok fentartják az általános magánjog alapján az automobil-törvényen esetleg túlmenő kártérítési igények érvényesíthetését; a 9. §. a bírói ille-

¹ Meili id. műve 81. és köv. l.

² A törvényf., valamint a törvényalkotáshoz felhasznált teljes anyagot kiadta dr. Leo Geller, *Das Recht der Kraftfahrzeuge* stb. czímen. (Verlag von Moritz Perles, Wien, 1908.)

tékességet; a 10. § a károsodottat illető törvényes zálogjogot; a 11. § az automobilközlekedésnél szolgálati szerződés alapján alkalmazottak obligatorius balesetelleni biztosítását; a 12. § az automobilon balesetelleni biztosítása esetén a kárviselés mikénti hordozásának kérdését rendezi; a 13. § a károsult kárára a törvényvel ellenkező megegyezések érvénytelenségét; a 14. § az életbelépés határidejét; a 15. § végül a törvény végrehajtását tárgyazó rendelkezést foglalja magában.

Tehát az osztrák autómobiljogi törvény az automobilközlekedés-szülte különböző jogviszonyok köréből egyetlenegyét ragad ki voltaképpen — követve a már előbb említett kontinentális irányzatot — t. i. a magánjogot érintő felelősség jogviszonyát ama károkra való tekintettel, melyeket a száguldó automobil elgázolás, fölborítás, összezúzás és törés, meg állatok megbokrosítása stb. által közvetlenül vagy közvetve másoknak okozhat. Ha föltesszük a kérdést, hogy helyes-e, ha a törvényhozó a kérdés felaprózásával törekedett a mutatkozó szükségletnek eleget tenni? föltétlenül igennel felelhetünk. Az állam és társadalom életrendjének öröktől fogva egyik alaptétele, hogy a ki másnak kárt okoz, térítse azt meg. Szociológiai szempontból pláne e tételnek jelentősége messze felülmúlja a magánjog bármely alapos intézményének jelentőségét is. Már pedig a *mán*ak gazdasági és forgalmi élete az automobilközlekedéssel, mint a tehnikai tudományok ezen egészen új vívmányával az egyre szaporodó balesetekben és ekként előálló károkból bírja azt az érintkezési pontját, melynél a szemben álló érdekek kiegyenlítésére a megfelelő megoldás a legtöbb jogban még hiányzik. Hiányzik különösen, illetőleg hiányzott az OPTK. uralmi területén, hol a bírónak az automobilon okozta károkkal szemben a károsult védelmére egyéb fegyvere a törvénykönyv jól ismert 1295 §-án kívül rendelkezésre nem állott. Az automobiljog szabályozása tehát abban a vonatkozásban volt a legsürgetőbb, a hol nem a törvény hiányában, hanem a meglevő törvény fogyatékoságában, a fölmerült új jogviszonyokra való alkalmazhatatlanságában van a bajnak gyökere.

Ezt ismerte fel az osztrák törvényhozás s ez a körülmény indokolja, hogy a nagy közönségre nézve talán égetőbbnek tetsző rendőri és közigazgatási rendezés a törvényhozó hatalom beavatkozását kevésbé igényli. Az automobiljog újrendészeti és közbiztonsági szabályozása t. i. nélkülözi az állandóság jelegét. A mi ma helyes és bölcs, holnap talán megszűnik az lenni, hiszen csak maga az automobilipar alig belátható fejlődése rövid idő alatt halomra dönthet és elavulttá tehet — amint a külföldi példák igazolják — ezer és ezer rendőri intézkedést. A kártérítés kérdése azonban változni nem fog, hanem ugyanaz marad. S így az automobilon közigazgatási rendezése sokkal *czélszerűbben* utalható a kormányzati, közigazgatási hatóságoknak a minduntalan változható igényeket kielégíteni tudó szabályrendelgetalkotásához, semmint a törvényalkotás feladatai sorába. Önkényt érthető s erre még lesz alkalmam kitérni, hogy a közigazgatási rendezésnek szintén egységesnek és azonosnak kell lennie az ország egész területén, ellenben czélját okvetlenül szem elől kell tévesztenie.

Az osztrák autómobiljogi törvény materiális eredménye már most, a kártérítési felelősségnek jelentékeny szigorítása ott, hol a kárt emberben vagy dolgokban a *Kraftfahrzeug*, mondjuk az *erőjármű*, okozta. *Erőjármű* szón pedig általában, a törvény mindazon járműveket érti, melyeknél a mozgató erőt nem ember vagy állat, hanem valamely elemi erő szolgáltatja

s a jármű menetiránya sánpárokka szabályozva nincs. Ehhez képest, nem tartva igényt a teljességre, a szoros értelemben vett villamos- vagy benzin- vagy petroleum-motorra berendezett automobilon kívül az erőjárművek fogalma alá esik az ú. n. motocykli is. Egy igen fontos megszorítással azonban, nevezetesen: a törvény 5. §-a kimondja, hogy a szigorított felelősség alól mindazok az erőjárművek, melyek a rajtuk kitüntetendő hatósági bizonylat szerint is, berendezésüknél, szerkezetüknél fogva sima úton óránként 25 kilométernyi sebességnél többet kifejteni nem képesek: ki vannak vonva s az általuk netalán okozott károk tekintetében az általános magánjog az irányadó. Minden többi, tehát legalább 25 kilométeres óránkénti sebességet kifejteni képes erőjárműre nézve áll a törvény 1. §-ának az a szabálya, hogy: ha az erőjármű valakit testi épségében megsért s halált okoz, avagy vagyoni kárt idéz elő, ebből a jármű tulajdonosára (illetőleg, esetleg tulajdonosaira!) és vezetőjére az okozott kár megtérítése iránt egyetemleges kötelezettség származik. Még pedig a kártérítés mértékére nézve testi sértés vagy haláltokozás esetén az OPTK. 1325., 1326. és 1327. §-ai, vagyoni kár esetén pedig az OPTK. 1323. §-a lévén irányadók.

Azaz a kártérítés előbbi esetben: a gyógyítási költségre, elmaradt és elmaradandó haszonra, fájdalomdíjra és a tartásra szoruló eltartására; vagyoni kárnál pedig a pozitív károsodásra terjed ki. Ha azonban a károsultnak módjában állana *lata culpat* vagy pláne *dolust* is igazolni, joga van a 7. § alapján az általános magánjog szerinti nagyobb fokú felelősséget s az autómobil-törvényen túlmenő kártérítési követelést is érvényesíteni. Vagyonban esett kárnál tehát a *damnum emergens* kívül a *lucrum cessans* is.

A kártérítési kötelezettség alanyai eként: az erőjármű tulajdonosa (illetőleg tulajdonosai) és a vezető. Felelőségük alapja tisztán és kizárólag a *károkozás ténye*. Merev ellentétben tehát az általános joggal nemcsak a vétkesség momentuma esik el, sőt az osztrák törvény még a vétkesség vélelmezésének állásontjára sem helyezkedett, nehogy a rendkívül tágkörű, elháríthatatlan balesetre való hivatkozással a felelősség alól könnyedén menekülni lehessen. Sajnos, hogy a törvény, ezt a kitünő intenczióját intézkedéseiben teljesen keresztülvinni mégsem tudta. Az „elháríthatatlan baleset“ a 2. §-ba csak belekerült, miként alább érinteni fogjuk s ha a törvényhozó törekedett is arra, hogy lelkiismeretes körülhatárolással s kritériumainak látszólagosan nagyon szigorú megállapításával a dogmatika egyik legnehezebben átgázolható örvényét, a *vis major*ot elkerülje: „elháríthatatlan balesete“ voltaképp mégsem egyéb, mint maga a *vis major*.

Tudományos háttérét az osztrák törvény ezen állásfoglalása a *Gefährdungshaftung* elméletében bírja. S miként az indokolás, az igazságügyi bizottság s a két ház előadóinak (Pattai dr. és Grünhut) elaboratumai ismételt és ismételt kiemelik a törvényjavaslatot az a már egyéb viszonylatokban is — különösen a vasútak felelőségének révén — érvényesülő s hovatovább általánosabbá váló jogi meggyőződés vezette, hogy veszélyes természetű vállalatoknál az azzal járó kárveszélyt annak kell viselnie a kinek érdekében a vállalat üzeme folytatatik. Az autómobil-közlekedésnek az egyéb közlekedési eszközök fölötti számtalan előnye, a gyors mozgás, időmegtakarítás, az ehhez aránylag nem nagy fentartási és üzemeltetési költségek, a vele összeköthető sport-célok mind a tulajdonos érdekét szolgálják, illő és méltányos tehát, hogy az azzal járó veszélyek, mint előre elfogadott

rizikó őt terheljék s ne háríttassanak át a nagy közönségre, mely pedig az érvényben lévő általános jog alapján a kárveszélynek majdnem kivétel nélkül egyedüli hordozója volna.

Am kérdés, hogy az automobilközlekedés természetében meglehetősen csakugyan találunk a veszélyeztetettség vagy veszélyesség momentumát? A törvény állásfoglalása erre is igennel felel. Az *erőjárművek* viszonylagos nagy súlya, a hajtószerkezet által kifejezhető nagy mozgatóerő, meg a gyorsaság, baleseteknél rendszerint nagyon súlyos sérüléseknek, illetőleg jelentékeny dologkároknak lehetnek okozói. Az erőjárművek megjelenése, kormányzásuknak a gép kétségtelen egyénies tulajdonságaitól való függősége, a külön csak automobilon számára fennálló utak hiánya, a menetirány sínpárokvaló meg nem határozottsága, a minden pillanatban beállható balesetek, mint a fékező-készülék megromlása, a pneumatik elpattanása, sikos talajon való csúszás stb. és mindennekfelett a rendkívüli sebesség, melylyel a gépkocsi a nyilvános közlekedési utakat valóságosan privilegizálja: a veszélyeztetettségnek megannyi imminens elemei.

Ehhez járul, hogy a fennálló általános jog alapján az automobilbaleseteknél megkárosítottak az automobil vezetőjének vétkességét kellene bizonyítani. Ez a bizonyítás pedig minden felelősséget illuzóriussá tenne, mert legtöbb esetben egyszerűen lehetetlen. Hiszen a bizonyítás — nem tekintve éppen azt az esetet, mikor a sérült azonnal eszméletét veszti vagy meghal — már a ténykérdéseken is fennakadhat, értve a vétkesség bizonyíthatásának előfeltételéül szolgáló tényeket, hogy a baleset hol, mikor, mely körülmények közt történt, ki volt az automobil vezetője, pláne éppen tulajdonosa, hogyan folyt le az egész katasztrófa stb., mert az automobilbalesetek meglepetésszerűen és pár másodperc alatt folynak le s netaláni tanúinak figyelmét is elsősorban a sérült veszi igénybe. Azt továbbá, hogy a vezetés körül hanyagság történt, miként bizonyítsa az, a ki az automobilon kezeléséhez nem ért, a ki azt a komplikált helyzetegészet, mely az elgázolásban csúcsonyul ki, kellő szakértelem hiányában át sem pillanthatja stb. De föltéve az esetleges sikerre vezető bizonyítást is, ha a gépkocsit nem a tulajdonos vezette: a kárkövetelés megítélése a tulajdonos *culpa in eligendojának* igazolásától is függővé van téve. Mindez azt jelenti, hogy az általános magánjog az automobilon okozta károk viselését voltaképpen a károsultra hárítja, a helyett, hogy annak elégtételről gondoskodnék.

Ezen és hasonló indokokon az osztrák auto-törvény 1. §-a tehát a kártérítési kötelezettségnek — pusztán a károkozás ténye alapján — a tulajdonosra és a gépkocsi vezetőjére való hárításával: kétségtelenül eleget tett az általános jogérzetnek. Mindjárt meg kell jegyeznünk azonban, hogy a törvény csak az amatőr-vezetőre (sofförre) gondol, mert azokat, kik a gépkocsi vezetését szolgálati viszonyokból kifolyólag és szolgálatuk közben látják el, a felelősség alól mentesíti.

Az okozott károkért való felelősség bizonyos esetekben továbbá a tulajdonosról is átszáll más személyekre. A keresetet ugyan minden esetben a tulajdonos ellen is folyamatba lehet tenni, ez azonban a felelősségnek *in concreto* más személyre való áthárításával az alól magát kivonhatja. Még pedig, ha az erőjármű valakinek saját veszélyére ideiglenesen vagy állandóan átengedett és a kártokozó baleset az átengedés idejére esik. A felelősség átszállásának kritériuma az, hogy az auto-közlekedés üzemének ura az átengedés folytán ne a kocsi tulajdonos legyen. Az auto-

mobil használata feletti rendelkezés ily esetben az átvevőt, a használót illeti, őt terheli tehát az ő érdekében folytatott közlekedés veszélye is. Ide tartozik az az eshetőség is, midőn a gépkocsi feletti tényleges rendelkezést és annak a tulajdonost kizáró használatát harmadik személy (pl. tolvaj) jogellenesen ragadja magához. Tehát: a kárért pactum reservati dominii mellett eladott és átadott gépkocsinál a vevő felel és nem a még mindig tulajdonos eladó; szivességből — de teljesen önálló használatra átengedett gépkocsi esetében szintén a praecarista és nem a tulajdonos; teljesen így a bérbeadott automobilon okozta károk esetében, kivéve azonban a csak alkalmilag egyszeri útra és rövid időre igénybe vett és a bérkocsi ipar körébe tartozó kocsibérleteket. Mivel azonban minden ily esetben a károsodott a tulajdonos és a tényleges gépkocsihasználó közti viszonyt tisztában nem lehet, kereseti joga a tulajdonos ellen mindig érvényesíthető, bár a perbefogott tulajdonos kifogást emelve, a felelősséget elháríthatja magától.

Az 1. §-nak tisztán a károkozás tényére alapított szigorú felelősségi álláspontját a 2. §. némely vonatkozásokban mitigálja. Nevezetesen, elesik a kártérítési felelősség, ha a tulajdonos, illetőleg az amatőr-kocsivezető bizonyítani tudja, hogy a kárt egy kívül álló harmadik személy (ha csak nincs a tulajdonos szolgálatában) vétkes cselekvénye, magatartása vagy éppen a károsult önmaga okozta vagy az csakis valamely elháríthatatlan, véletlen balesetnek tulajdonítható. Az elháríthatatlan balesetnek azonban, hogy a felelősség alól mentesítsen, olyannak kell lennie, mely a kocsiszakzerű és előírás szerinti gondos vezetése és kezelése dacára sem volt elkerülhető és egyúttal a kocsis valamely szerkezeti hibájára, a gép működésének hirtelen megakadására sem vezethető vissza. Tehát, ha a fék eltörik, ha a gép a szolgálatot felmondja, ha a benzin-tartály fölrobban, avagy a pneumatik szét pattan, ha a síkos, rossz talajon a kocsis elvágódik, kisiklik stb., mindezek, mert a gépkocsi kvalitásaival, helyesen azok hiányával összefüggő körülmények a kártérítés alól nem mentesítenek. Ellenben, ha a kár egy vilámcsapás, egy agy- vagy szívszélhűdés, mely a kocsivezetőjét éri, földrengés vagy ellenséges támadás kauzalitásában áll elő: az elháríthatatlan balesetre már igenis sikerrel lehet hivatkozni.

Ugyanezen mérték alá helyezi a törvény a leggyakoribb automobilkárokat, t. i. azokat is, melyek az által állanak elő, hogy a gépkocsi az úton közlekedő egyéb járművek elé fogott vagy szabadon hajtott, vagy végül felügyelet nélkül az úton vonuló állatokat (különösen lovakat) megbokrosított. — Az ily károk tehát tipikusan is összefüggenek és kapcsolatban vannak a törvény szerint az automobilközlekedés sajátos természetével. Az automobilos exculpatoija a 2. § értelmében itt már meglehetősen illuzórius lesz, de mégsem lehetetlen. A példa igazolja: az automobilos észreveszi a lovak ijedelmét, fékez, s kocsiját az úton megállítja. Itt megtett mindent, a mit a leggondosabb körültekintés kívánhat, felelőssége tehát elesik. Viszont, az automobilos megtesz ugyan mindent, de gépje nem engedelmeskedik és sem az azonnali meg- vagy félreállítás nem sikerül: itt a felelősség alól nem menekül. A példa előbbi esetében ugyanis, ha a lovak mégis megbokrosodnak és kárt okoznak: a kárban döntő jelentősége a lovakkal való közlekedésben rejlő veszélyhozhatóságnak van — a példa második esetében pedig az automobilközlekedés veszélyességében.

Kétségtelen, hogy a törvény legsebezhetőbb része a 2. § *elháríthatatlan balesete*, jóllehet a § ezt a kifejezést (*unabwendbarer Zufall*) voltaképp nem is használja, de óvatos szövegezéséből az ennek ellenére kiolvasható.¹

Az indokolás szerint a törvényhozó az adott körülírással a vismajorra való hivatkozás ezernyi inkonvenienciáját elkerülte volna; elkerülte volna annak lehetőségét is, hogy a kártérítési kötelezettsége attól függjön, ha vajjon a törvényt alkalmazó bíró a vismajorra a szubjektív avagy az objektív teória szempontjából fogja-e fel. Ezt a bizonytalanságot a törvény tényleg megszüntette, a mennyiben kifejezetten a szubjektív teória álláspontját juttatta érvényre. Hogy azonban ezzel megfelelt-e feladatának avagy nem? nagyon is kérdéses. Az, a min a bírónak az automobiljtörvény alkalmazásakor medítnia kell s a mi nem kevésbé fogja a kártérítési kötelezettség sorsát befolyásolva a bizonytalanságokat állandósítani az üzemi balesetek és a kívülről jövő véletlen balesetek elhatárolása lesz. A magyarázó példa, mely szerint egy hirtelen szívszélhúdás, mely a soffört éri, *üzemi baleset*, ellenben egy őt ért villámcsapás nem az, egyáltalában nem vet a kérdésre sok világosságot. A 2. §-nak az a hibája, a mi minden félrendszabálynak közös tulajdonsága; alapul vette a törvényhozó a tárgyi felelősség elvét és derékban szegte azt az *elháríthatatlan balesettel*.

A törvény 3. és 4. §§-ai, a speciális automobiljog alkalmazását bizonyos automobilkárokra nézve kizárják. A kérdést nem részletezve, röviden említhető, hogy az egy és ugyanazon automobilkárnál kártszenvedett gépkocsi-tulajdonos, bérlő és kocsivezető egymással szemben támasztható kárkövetelésére, valamint két automobil összeütközése esetén keletkező kölcsönös kárkövetelésekre nézve az általános magánjog az irányadó. Ha ilyen esetekben azonban harmadik személy is szenvedne kárt, úgy részéről ismét az automobil törvény speciális rendelkezései veendő figyelembe. Hasonlóképpen esik az autó-törvény intézkedéseinek alkalmazása azoknál a káreseteknél, melyeket a kártokozó erőjárműven ingyenesen vagy ellenérték fejében, a tulajdonos megbízása mellett vagy a nélkül szállított — illetőleg utazó — dolgok, illetőleg személyek szenvedtek.

A 10. § ama rendelkezésén kívül, hogy az automobilbaleseteknél károsodottnak a tulajdonost baleset esetére netalán megillető biztosítási összegre privilegiális, törvényes zálogjoga van; a 13. § azon további rendelkezésén kívül, hogy a károsult és a kártérítésre kötelezett közötti minden oly előleges megegyezés, mely az automobil-törvény intézkedéseinek alkalmazását mitigálná, vagy éppen kizárná, érvénytelen; a 9. 11. és 12. §§-ok rendelkezéséről kell még a rövid elévülési időket statuáló 6. § mellőzésével, egy pár szót mondanunk.

A 9. § az automobiljtörvény egyik legfontosabb és gyakorlati szempontból legjelentősebb rendelkezését tartalmazza. Megállapítja nevezetesen, hogy az automobilkárók tekintetében illetékessége az alperes lakhelye

¹ Wer nach § 1 für den Schaden haftet, wird von der Pflicht zur Ersatzleistung nur dann befreit, wenn er beweist, dass das schädigende Ereignis — trotz der vorschritts- und sachgemässen Vorschriften — in Führung und Behandlung des Kraftfahrzeuges nicht abgewendet werden konnte und auch nicht auf die Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges oder auf die Eigenart, das Versagen oder die Mängel seiner Function zurückzuführen ist.

szerinti bíróságon kívül — a felperes szabad választása szerint annak a bíróságnak is van, melynek kerületében az automobilkár történt.

A 11. § előírja mindazon személyeknek, kik valamely automobil körül szolgálati szerződésük értelmében annak üzeménél bármily címen közreműködnek, a tulajdonos által eszközölni kötelező biztosítását. Az ily alkalmazottak ugyan az ismertetett 4. § alapján kártérítésre is tarthatnak igényt munkaadójukkal szemben az általános magánjog szerint; e kétféle követelésük — a biztosítási összegre és kártérítésre irányuló — azonban összeszámítandó. A 12. § rendelkezése a törvényhez szorosan nem tartozik. Följogosítja nevezetesen a kormányt, hogy az automobilkárk elleni kötelező balesetbiztosítást rendeleti úton rendezhesse, még pedig: nehogy ezzel a gépkocsik könnyelmű kezelése előmozdítottassék, a kárviselésnek az automobilos és a biztosító-intézet közötti megosztásának elvi alapján.

A mi az új osztrák auto-törvény tartalmát illeti, az elmondottakban annak vázlatos ismertetését be is fejeztem. Fogyatékos volna azonban az automobiljog állásáról rajzolt kép, ha azt, a kérdés közigazgatási rendezése szempontjából, egy néhány megjegyzéssel ki nem egészíteném. A kártérítés mikéntjének és különleges előfeltételeinek szabályozásával t. i. a törvényhozás csak *közvetve* hathat oda, hogy az automobilközlekedéssel járó s hova-tovább annak népszerűségével és elterjedésével növekvő számú balesetekkel szemben a nagy-özönség érdekei védelemben részesíttessenek. Közvetlen védelmet csak a közigazgatási rendezés adhat. Maga az osztrák kormány már 1905 szeptember 27-én a bel- és pénzügyminiszterek együttes rendeletével az automobilközlekedésnek közbiztonsági szempontból való országos rendezését megvalósította. Külföldön pedig a rendőri intézkedéseknek se szere, se száma. Többé-kevésbé egységes az *automobilrendészet* Németországban; a birodalmi tanácsnak 1906 október 1-én életbeléptetett *automobilrendészeti alapelvei* azonban az egyes német államokban meg lehetős változatokkal vannak alkalmazásban. Svájcban szintén megvan az egységes rendezés, miután az egyes kantonok egymástól eltérő szabályrendeletei szinte parancsolólag tették szükségessé egy a kantonok nagyobb-része között 1904 június 13-án konkordátum alakjában létesített ugyanazonos szabályrendelet alkotását. Így van ez Francia- és Olaszországokban is különböző kormányrendeletek alapján stb. A lényeg az automobilrendészet kérdéseiben mindenesetre a rendezésnek országos jellege marad. A rendőri intézkedések természete t. i. a lokális érdekeken és szempontokon nem igen mehet túl. Ez pedig tout à fait helytelen az automobilközlekedéssel szemben, mikor az éppen a nagy távolságokra és az azoknak megfelelő sebességre van berendezve. Mielőtt a rendőrség jóformán szemtől is fölnyithatná, az automobil por- és füstfelhőben tovaszángul s egyebet ennél nem is igen hagy maga után hátra — legfőleg magát a rendőrt a helyi szabályrendelettel kezében. Alig helyeselhető tehát az az állítólagos mozgalom, mely az automobilrendészetet (egyébként pedig föltétlenül az autonómia-adta jogokhoz képest) törvényhatósági szabályrendeletek alapján akarja nálunk megvalósítani. Annál kevésbé, mert mint éppen a napokban volt olvasható, Tordaaranyos vármegye közigazgatási bizottságának bizonyos automobilrendészeti intézkedését az illetékes miniszter ide nem tartozó okból megsemmisítvén, kijelentette, hogy az automobilrendészetnek országos, kormányrendeleti szabályozása küszöbön áll. Akár így, akár tör-

vényhatóságokként külön-külön nyerne azonban szabályozást az automobil rendszet ügye annak főbb szempontjai a következők volnának:

1. Pontos meghatározása a specziális automobilrendszet alá eső erőjárműveknek; 2. megszabása ama föltételeknek és tehnikai követelményeknek, melyeknek a gépkocsi, motoroskerék fölszerelése és konstrukciója meg kell felelnie (kormány, fékezőkészülékek, gáz-, benzin-, petroleum-, spiritusztartályok minősége, akkumulátorok, jelzőkürt, jelzőlámpák és egyéb biztosító készülékek, pl. hogy hozzá nem értő a kocsit meg ne indíthassa stb.); 3. megállapítása ama módnak és eljárásnak, mely alá minden gépkocsi, a forgalombahelyezés előtt, hivatalos megvizsgálás végett alávetendő; 4. rendelkezések a gépkocsi vezetésére nézve, itt különösen a vezetésre való jogosnltságnak alanyi feltételei állapítandók meg (sofförök kiképzése, diploma); 5. a gépkocsik hatósági nyilvántartásának rendezése (számozás stb.) különös tekintettel a külföldi automobilokra és végül 6. a forgalom biztosságára vonatkozó intézkedések megtétele (maximális sebesség, közlekedés községekben, városokban, jelzések, közlekedés az éjjeli órákban, magatartás balesetek esetén, versenyek).

Végül ki kell térnem a legelől mondottakhoz képest — ha még oly röviden is — hazai jogunknak az automobilkérdéshez való vonatkozásaira. Az egységes automobilrendszet minél hamarábbi megvalósítását elodázhatatlan feladatnak tartom, a specziális automobilmagánjog létesítését azonban egyáltalában nem. Az OPTK. uralmi területét képező erdélyi részeken, a mint azt más helyen és más alkalommal volt szerencsém kifejtteni,¹ a vasútak kártérítési felelősségéről szóló 1874: XVIII. tcz. per analogiam legis alkalmazásával a jogélet szükségleteit még hosszú időre ki lehet elégtíteni. Föltéve azonban, hogy kiterjesztő magyarázat útján — a mire az OPTK. tág körben helyet enged — nem csak testisértés és halált okozás, hanem vagyonban tett kárnál is az objektív kártokozási felelősség elve érvényesítettetik. A magyar magánjog uralmi területén pedig a helyzet még kedvezőbb; a mennyiben az automobil-szokásjog kártérítési kérdésekben már is mintha kifejlődöttnek volna mondható. Azokban a gyakorlati esetekben, melyeknél felsőbiróságainknak az automobilkárokra nézve nyilatkozni módjukban állott (s mely esetek közül voltak), az az álláspont érvényesült, hogy az automobilozás *veszélyes űzem*, mely a kocsi tulajdonosát tekintet nélkül arra, hogy ő vezette-e azt vagy nem, a történt balesetekért és károkért felelőssé teszi. Az ekként vélelmezett vétkesség alól exkulpációra csak az ad okot, ha magának a kártszenvedettnek gondatlansága, illetőleg vétkessége avagy a *vismajor* bizonyítható. Gyakorlatunk ez állásfoglalásával arra a nivóra helyezkedett, mely minden bizonynyal a magyar magánjogi kódex jóvendő megalkotásakor is még mindig magas és modern marad.

Kolosváry Bálint.

¹ Erdélyrészi Jogi Közlöny 1908. 37—38. sz.