

A SZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉSRŐL – EGYKOR ÉS MOST

A 2013. évi V. törvénnyel elfogadott új Polgári Törvénykönyv 6:231–6:232. §-ai az adásvételi szerződés két új altípusát vezették be jogunkba: a fajta és mennyiség szerint meghatározott dolog határidős adásvételét és a saját termelésű mezőgazdasági áru szolgáltatására kötött adásvételi szerződést. Ahogy a törvényjavaslathoz fűzött indoklás kiemelte, a Javaslat a régi Ptk.-nak szállítási szerződésekre vonatkozó egyéb szabályait nem vette át, s nem kívánta önálló szerződéstípusként szabályozni a mezőgazdasági termékértékesítési szerződést sem, új név alatt foglalta össze viszont mindama kérdéseket, az adásvételi szerződés eme két speciális altípusának sajátosságainak összefüggésében felmerültek. A változtatás igénye elvi élel már a Ptk. 2003-as, az egyes szerződéstípusok korszerűsítését célul tűző koncepciójában (IV. 9.) és tematikájában (Harmadik rész) is megjelent: a rekodifikáció folyamatában a szerződések gazdasági jelentősége, a kereskedelmi-üzleti forgalom szerződési jogi igényeinek figyelembevétele mindvégig prioritásos szempontnak számított. Ez egyrészt a már a Ptk.-ban szereplő, de az üzleti élet követelményeit kielégíteni nem tudó szerződési konstrukciók modernizációjában vagy a kódexből való kivezetésében, másrészt a még hiányzó kereskedelmi szerződések beépítésében jelentkezett, s bár az új Ptk. lényegesen nem változtatta meg az 1959-es Ptk. által szabályozott altípusok körét, az adásvétel körében is hozott változásokat.

A szállítási szerződés egy, valamely fajlagos szolgáltatás teljesítését a szerződéskötéshez képest későbbi időpontban meghatározó szerződéssel való felváltása már a 2009. évi CXX. törvény 5:202. §-al megjelent: ezt a konstrukciót azonban a kódex még szállítási szerződésként nevesítette. Elhagyásra került az 1959-es Ptk. XXVI. fejezetében szabályozott mezőgazdasági termékértékesítési szerződés is: helyébe – a szerződési konstrukció leglényegesebb sajátosságait összefoglaló – mezőgazdasági adásvételi szerződés (2009. évi CXX. törvény 5:203. §) és a vevő közreműködésével előállított mezőgazdasági termék, termék, szolgáltatására kötött adásvételi szerződés (2009. évi CXX. törvény 5:204. §) lépett. Az ok mindkét esetben egy lényegében már számos szempontból meghaladott, de az üzleti forgalomban még jelentőséggel, jogi értelemben véve pedig elkülöníthető sajátosságokkal bíró szerződési konstrukció átalakítása volt. További, önálló létjogo-

sultságukat lényegében a tömegáruk előállítás, beszerzése és értékesítése terén jelentkező, sajátos gazdaságszervező funkciójuk indokolta: a vevő és az eladó között létrejövő, egyes mennyiségi bizonytalansági tényezőkre is tekintettel lévő szerződés a vevő számára valamely szükséglet későbbi, előre meghatározott időpontban való kielégítésének lehetőségét tudja biztosítani, eladónak pedig a termeléssel, gyártással, neveléssel, hizlalással stb. kapcsolatosan felmerülő költségei megtérülését és végzett munkája ellenértékének megfizetését.

Bár az új Ptk. jogirodalma a szállítási szerződés a kódexből „kivezetését” elsősorban korábbi gazdasági és jogi jelentőségének elvesztésével próbálta igazolni (a sokszor elhangzó érv szerint az a kettőzres évekre „lényegében már csak a halasztott adásvétel egy formájává” vált), maga az átnevezése is elvi jelentőséggel bírt: a magyar szocialista polgári jog egyik legemblematicusabb, legsajátosabb jogintézményétől való búcsút jelentette. A szállítási szerződés első formája a magyar jogban 1948-ban, az államosítások lezárultával és a tervgazdaságra való áttéréssel, a korabeli felfogás szerint a szovjet jogintézmények (a szocialista vállalatok között kötött gazdasági szerződések és a közigazgatási jellegű döntőbíráskodás) szisztematikus átvétele részeként jelent meg: először a hetvenes évek jogirodalma mutatott rá azokra a hazai szerződési jogi előzményekre, melyekre e korai szabályozás támaszkodhatott. Maga a *szállítási szerződés*, mint jogi műszó A Gazdasági Főtanács Az állami külkereskedelmi és belkereskedelmi vállalatok szállítási szerződéseiről szóló 2.590/1948. G.F. határozatának címében tűnt fel: még nem önálló szerződéstípust jelölt, hanem a hazai termelő vállalatok, a MOSZK (Magyar Országos Szövetkezeti Központ) és más felvásárló szervezetek az állami külkereskedelmi vállalatokkal való szerződéses kapcsolataiban kötbér kötelező kikötése melletti szerződéskötési kötelezettséget.

Már ebben a határozatban is megjelent azonban a később általánossá váló rendszer egyik leglényegesebb eleme: az, hogy – a szovjet arbitrázs-rendszer mintájára – a szállítási szerződésekből származó jogvitákat kivonta a rendes bíróságok hatásköréből, s azokat a 9.830/1948. Korm. sz. rendelet szerint a Gazdasági Főtanács titkárságán szervezett Egyeztető Bizottságokhoz utalta. A határozat megfogalmazta a szállítási szer-

zódések általános bevezetésének igényét is: az illetékes minisztereket felszólította, hogy dolgozzák ki az állami termelő és az állami kereskedelmi vállalatok közötti áruszállítási szerződések kötelező rendszeréről, s dolgozzák ki annak fokozatos bevezetése feltételeit. Az e munka eredményeként megszületett 2.779/1948. G.F. sz. határozat a vállalatközi kapcsolatokban már általánosan kötelezővé tette a szállítási szerződéseket és a kötbér kikötését. Ennek két formáját szabályozta: a nem szerződésszerű teljesítés miatti meghiúsulási kötbér mértéke 10% volt, a késedelmi kötbéré pedig – a késedelem mértékétől és a szerződéses kapcsolat időtartamától függően – 1–5%. A kötbérigény a vállalatok a szerződésszegés alapján érvényesíthető kártérítési igényeit nem érintették.

A határozat megerősítette és továbbfejlesztette a döntőbizottságok rendszerét: a szerződéskötési kötelezettség és a kötbér alkalmazása körüli, s a nem ugyanazon miniszter felügyelete alatt álló vállalatok között előzetesen felmerülő vitás kérdéseket a Gazdasági Főtanács titkárságán működő Szállítási Szerződések Döntőbizottsága hatáskörébe utalta, a nem szerződésszerű szállításból, átvételből származó jogviták eldöntése pedig a 9.830/1948. Korm. rendelet alapján megszervezett Egyeztető Bizottság hatáskörébe tartozott. A határozat szerint, ha a magánvállalatok állami vagy állami irányítás alatt álló vállalattal szemben vállaltak szállítási (átvételi) kötelezettséget, az állami vállalat köteles volt a kötendő szerződésbe olyan kikötést belefoglalni, melynek értelmében a magánvállalat a kérdéses szállítás tekintetében aláveti magát a határozat rendelkezéseinek – ezzel lényegében a szállítási szerződési rendszert (a magánvállalatok és magánszemélyek egymás közötti szerződési kapcsolatainak kivételével) az egész gazdaságra kiterjesztették.

E korai szabályozás célja elsősorban a termékgazdaság kötések pályákra való terelése, az ipar döntően már állami tulajdonba került („nemzeti vállalatok”) gazdálkodó szervezetei egymás közötti és az államosított szférán kívüli magánvállalkozásokkal és magánvállalkozókkal való szerződéses kapcsolatainak uniformizálása volt. Modelljéül vitathatatlanul a háború után a szerződéses kapcsolatokhoz visszatérő szovjet polgári jog szolgált, de a konkrét megoldások kialakítására erős hatást gyakoroltak a közszállítások korábban már hosszú évtizedek alatt kialakult hazai szabályai. 1907-től a mindenkorai közszállítási szabályzatok, szabályrendeletek [55.800/1907. K.M. utasítás, a 83.000/1907. B.M. sz. körrendelet, a központi állami megrendelésekről szóló 121.000/1929. K.M. sz. rendelet, a helyi közgazgatási szervek megrendeléseiről szóló 88.500/1929. B.M. sz. rendelet, s a 50.000/1934. K.M. sz. rendelettel kiadott, a közszállítások jogát teljeskörűen megújító, 1945 után is még néhány évig hatályban tartott Közszállítási Szabályzat (KSz.)] nem csak a pályázatadás („vállalatba adás”) eljárási-garanciális kérdéseit rendezték, de egyes szerződési jogi kérdéseket is szabályoztak, így a szerződés létrejöttével, tartalmával, időtartamával, módosítási lehetőségeivel (szükséglet és ár változása) és teljesítésével kapcsolatos kérdéseket is. A KSz. tárgyi hatálya alá az adásvételi és vállalkozási

szerződések tartoztak: a szabályzatban sokszor előforduló *szállitás* az adásvétel egy halasztott nemét jelentette – ha azonban az ajánlattevő iparos maga készítette az áru szállítását vállalta, a szerződés már vállalkozási szerződésnek minősült.

A halasztott adásvételnek minősülő *szállitás* az 1945 előtti jogban az 1875. XXXVII. tc., a Kereskedelmi Törvény (Kt.) 258. § 2. pontja szerinti tárgyi kereskedelmi ügyletnek minősült: az áru későbbi továbbadása szándékával kötött (vétel eladás szándékával) szerződésekkel szemben a szállítási (liferálási) szerződések lényegét az eladó által még meg sem szerzett áru továbbértékesítése (eladás vétel szándékával) jelentette. A kereskedelmi jog a tisztán kereskedelmi ügyletnek tekintett szállítást elkülönítette a magánjogi vállalkozási szerződéstől, melynek lényegét – feltéve, hogy az anyagot nem a megrendelő adta, és helyettesítő dologról volt szó, amelynél az átruházás a kész dologra irányult – a mű előállításában jelölte meg: e megkülönböztetést a Közszállítási Szabályzat is átvette. A KSz. alapján kötött szerződések mindig határozott idejű szerződésnek minősültek, mely főszabályként csak egyszer, három évre volt meghosszabbítható. Az 1934-es Közszállítási Szabályzat a korábbi szabályokhoz hasonló módon felhatalmazást adott arra is, hogy egy-egy területre nézve általános, részletes és különleges feltételek (lényegében standard szerződési klauzulák) kerüljenek kiadásra: ezek voltak az – iratmintákat is tartalmazó – ún. ajánlati feltételek. A Közszállítási Szabályzat 1947-ig nem változott: ekkor a Magyar Köztársaság kormányának a közszállításokról és a hazai beszerzés kötelezettségéről szóló 50.000/1934. K.M. sz. rendelet módosítása és kiegészítése tárgyában kiadott 9.000/1947. Korm. sz. rendelete átfogóan újraszabályozta. A kötbér alkalmazását a módosítás nem írta kötelezően elő, azt szerződéses (szankciós) kötbérnek tekintette, alkalmazását azonban elvárták a megrendelő hivataloktól, akik a kötbéren kívül még felmerülő káraik megtérítését is követelhetők. Az 1949. május 27-én életbe lépett új szabályzatot, a 4.029/1949. (V. 12.) Korm. sz. rendeletet a közületi beszerzések újabb szabályozásáról és a szállítási szerződések kiegészítéséről szóló 164/1950. (VI. 14.) MT. sz. rendelet hatálytalanította, magát a beszerzési rendszert lényegesen egyszerűsítette, a szerződésekre nézve pedig a szállítási szerződésekre vonatkozó szabályokat rendelte alkalmazni: ezzel az ilyen szerződéses kapcsolatok önállósága megszűnt, a közületi beszerzések szerződésai beépültek a szállítási szerződések komplex rendszerébe.

Az 1945 tavaszától fokozatosan kiépülő irányított gazdaság államkapitalista rendszerében, ahol az állam és az állam szervei, intézményei, vállalatai stb. előbb lényegében az egyetlen, majd hosszabb ideig a legnagyobb vásárlók voltak, közszállítások jogi-szerződési rezsimje – a mögöttes magánjogi szabályokkal – jól tudta kezelni az állam és a piaci szereplők, a vállalatok (mai fogalmaink szerint G2B) kapcsolatait, a vállalkozások egymás közötti szerződéses viszonyaira azonban természetesen nem vonatkozott. A helyzet az államosításoknak köszönhetően fokozatosan megváltozott: 1948-ra a gazdaságban az állami tulajdon vált túlnyomóvá. A kezdettől

gazdaságszervező irányultságú szállítási szerződések 1949 végétől (1949. évi XXIX. tc.) váltak a gazdaságpolitikai célkitűzéseket államigazgatási eszközökkel megvalósítani kívánó terv végrehajtásnak tudatos és célirányos eszközévé. Kialakult a tervjog a gazdaság működésének minden részletet szabályozni kívánó bonyolult rendszere, a direkt, a népgazdasági tervet vállalati szintre lebontó, kötött tervgazdálkodás: a szerződések alapvető funkciójává ennek kiszolgálása, a gazdasági szereplők operatív összekapcsolásának formális biztosítása vált. 1949–1951 között igen jelentős jogalkotási munka zajlott, melynek eredményeként a szállítási szerződések bázisán kibontakozott a tervszerződések összetett, a gazdaságpolitikai célok megvalósítására törekvő, kötött rendszere, ami aztán a gazdaság minden szereplőjére kiterjesztésre került – közben azonban maga is újra és újra átalakult, próbált a politikai vezetés által támasztott követelményekkel lépést tartani.

A Gazdasági Főtanács már 167/4/1949. G.F. számú, a közületi szervek áruforgalmáról szóló határozatával a termelő vállalatok és a nagykereskedelmi vállalatok közötti kötelezővé tette a szerződéskötést, a 246/5/1949. G.F. sz. határozat pedig a szállítási szerződések írásba foglalását. A szerződés már nem a felek megállapodása, hanem a népgazdasági terv végrehajtásának államigazgatási jogi jellegű eszköze – a 2.279/1948. G.F. határozat ennek megfelelően adta a szerződések létrehozását a Közületi Döntőbizottság jogkörébe, mely a vállalatot kötelezhette a tervszállítás elvállalására, s az ennek érdekében való szerződéskötésre. A szállítási szerződések rendszerének általánossá tétele magasabb szintű, s részletesebb szabályozás kialakítását tette szükségessé: ez 1949 elejétől kormányrendeletek szintjén történt meg. A kötbérrel biztosított szállítási szerződésekről szóló 1.560/1949. Korm. rendelet határozta meg először a szállítási szerződés fogalmát (minden olyan ügylet, mely készáru, félgyártmány, vagy nyersanyag szolgáltatására vagy bármely más gazdasági érdekű szolgáltatásra irányul, ha a teljesítésnek legalább az egyik fél részéről az ügyletkötést követő későbbi időpontban kell történnie). A rendelet fenntartotta az írásba foglalási kötelezettséget, a kötbérfizetési kötelezettség kialakult rendszerét (és százalékait), a jogviták rendezésének döntőbizottsági mechanizmusát, s szabályozta a fizetések rendszerét.

A szállítási szerződések még abban az évben újraszabályozásra kerültek: erre a 4.226/1949 M.T. sz. rendelet szeptemberében történő elfogadásával került sor. Néhány nagy fontosságú kérdéskört külön rendeletek szabályoztak: közületi magasépítkezésekről szóló a 4197/1949. Korm. sz. rendelet egyebek mellett külön rendelkezéseket állapított meg a tervezői szerződésekre és a kivitelezői szerződésekre, a 4326/1949. Korm. rendelet pedig a mélyépítkezésekre nézve: ezzel elindult a szállítási szerződések differenciálódásának és specializációjának a nagyberuházások követelményeihez igazodásának folyamata. Jelentős lépésnek minősült a 206/1951. (XII. 8.) M.T. sz. rendelet elfogadása: a szállítási szerződések kérdéseit kodifikációs igénnyel átfogó jogszabály, jól strukturált rendelet általános rendelkezéseket („rész”) és különös szabályokat egy-

aránt tartalmazott. A korábbi szabályozáshoz képest a szállítási szerződés definíciójában új elemként jelent meg annak kimondása, hogy a szállítási szerződés mindig (közvetlen) tervfeladat megvalósítására irányul. A rendelet a Központi Döntőbizottságnak tág jogkört biztosított arra, hogy a rendeletben foglalt szabályoktól alkalmazása alól indokolt esetben kivételt tegyen, a szerződés megkötésével és teljesítésével kapcsolatosan pedig kiegészítő jogforrásként a polgári jog általános szabályainak alkalmazását írta elő. E jogszabályt a szállítási szerződések új szabályait tartalmazó 50/1955. (VIII. 19.) MT. sz. rendelet váltotta fel, mely aztán több, mint egy évtizedig hatályban is maradt.

Az új kódex – melyben a korabeli jogirodalom a még megalkotásra váró Polgári Törvénykönyv egyik előfűtárát üdvözölte – a KDB elnökének utasításával, a döntőbizottságok gyakorlatával, elvi és egyedi döntéseivel kiegészülve a szerződési jog általános részével kapcsolatos kérdéseinek szinte teljes körű rendezését nyújtotta: a szerződési jog kérdéseit egy, magas fokon iparosított, az állami tulajdon által meghatározott, központi irányítás alatt álló gazdaság árutermelési- és csereviszonyai között értelmezte újra. A rendelet végrehajtása tárgyában kiadott 155/1955. (VIII. 19.) KDB utasítás (Ut.) a szerződés kellékei, a szerződés megkötése, módosítása és felbontása (szakosításból és profilírozásból adódó változás, felesleges anyagok felmondása, készrejelentés, előszállítás, csomagolás és mérlegelés, átadás, mennyiségi és minőségi átvétel, az átvétel ideje, a termék átirányítása, eltérő megállapodások lehetősége) a mennyiségi hiány és minőségi hiba problémakörét, a szerződés meghiúsulásának kérdését. Az anyagi jogi szabályokkal együtt megújultak az eljárási szabályok is: a döntőbizottsági eljárásról új jogszabály, az 51/1955. (VIII. 19.) M.T. sz. rendelet került kiadásra. A tervszerződések – melyek elméleti igényű rendszerezését, jogtudományi megalapozását majd Eörsi Gyula végzi el 1956-ban megvédett akadémiai doktori értekezésében – az állami tulajdonban lévő ipari vállalatok termékforgalmi kapcsolatainak kizárólagos jogi eszközévé váltak, alkalmazásuk azonban nem terjedt ki a mezőgazdaságra, s természetesen a magánszemélyek és magánvállalkozások (a gazdasági szerepét tekintve eljelentéktelenített magánkereskedelem és magánkisipar) egymás közötti szerződéses kapcsolataira sem: utóbbiakra nézve továbbra is az 1945 előtti polgári és kereskedelmi jog szerződési szabályai voltak irányadók.

Mikor 1953-ban a Polgári Törvénykönyv előkészítése megkezdődött, az első terület, mely komplex módon feldolgozásra került, a szerződési jog volt. Alapjául az 1953 júliusában elkészült, a kötetmi jog általános részéről szóló tervezet (melyet eredetileg önálló törvény formájában, a Ptk. elfogadását megelőzően kívántak volna hatályba léptetni), s a gazdaságban előforduló fő szerződési típusok általános felmérése, alkalmazási tapasztalatainak összegyűjtése szolgált. A kodifikáció folyamatában a szocialista szervezetek egymás közötti szerződéseinek kérdése jelentette az egyik legnagyobb problémát: a polgári jogon belül ez volt az egyetlen nagy, összefüggő terület, mely már a kezdetektől az új, szocialista jog keretei között, tudatos szovjet modell-

követéssel fejlődött ki, s a döntőbizottságoknak köszönhetően jelentős jogalkalmazási gyakorlattal is bírt. A kérdés, hogy a Ptk.-nak kell-e egyáltalán ezekről a szerződésekről rendelkeznie, s ha igen, milyen mélységben, a kodifikáció általános irányát követve dől el. A kódex a társadalmi-gazdasági életviszonyok egységes szabályozására törekedve nem kívánta leválasztani az állami szocialista tulajdonon belül lezajló forgalmat a polgárok irányába vagy a polgárok között lezajló áruforgalomtól. Az előbbi sajátosságait elismerő „tervkapcsolati” szerződési rendelkezéseket azonban egyrészt külön fejezetbe (a tervszerződésekről szóló XXXV. fejezet) foglalta, másrészt az egyes szerződéstípusok esetében tett megkülönböztetést a szerint, hogy az adott szerződés alanya szocialista szervezet-e avagy sem.

Amit a kódex a tervszerződések körében szabályozott (Ptk. 397–409. §) valóban csak a leglényegesebb kérdéseket fogta át. Behatárolta az érintett szerződési kört (a szocialista szervezetek a népgazdasági terv teljesítése érdekében fennálló valamennyi kölcsönös kötelezettsége) és szerződési altípusokat (szállítás, építés és vállalkozás), s kimondta a szerződéskötési kötelezettséget (Ptk. 397. §). A szerződésszegési szankciók – összhangban a szállítási szerződések rendszere mögötti alapvető gondolat, a tervteljesítés, s annak a jogban megjelölt elve, a reális teljesítés követelményével – nem a szerződésszegés révén sérelmet szenvedett fél érdekeit kívánták védelemben részesíteni, hanem a mögöttes (a terv megvalósulásához fűződő) társadalmi érdeket: ennek fő eszköze a szocialista vállalatnál közvetlen vagyoni hátrány formájában megjelenő, kötelezően érvényesítendő kötbér (s a külön jogszabály alapján megállapítható bírság) voltak. A Ptk. a tervszerződések részletes szabályainak megállapítását – a korábbi gyakorlatnak megfelelően – külön jogszabályok, s az azok alapján kibocsátott alapfeltételek körébe utalta [Ptk. 409. § (1) bekezdés], a kódex hatályba lépése azonban a tervszerződések fennálló rendjét nem érintette. A tervteljesítés fő jogi eszköze 1960 után is a szállítási szerződés maradt, egyes területeken azonban a differenciálódás folytatódott.

Az új Beruházási Kódex [a 45/1961. (XII. 9.) Korm. sz. rendelet (BR) és a végrehajtásáról szóló 1/1961. (XII. 9.) OT-PM-ÉM sz. együttes rendelet] ötödik része egyrészt rögzítette a beruházásokra és felújításokra vonatkozó szerződések egyes általános szabályait, másrészt az egyes szerződéstípusokra (kapacitás-szerződés, tervezési szerződés, tervezői művezetés, építési szerződés) nézve állapított meg különös szabályokat, s néhány a szerződések összefüggésében felmerülő sajátos kérdést (rögzített áron végzett építőipari munkák, átadási tervdokumentáció, vitás ügyek) is rendezett. A Kódex a beruházásokkal összefüggő szállítási szerződésekre nézve szintén külön szabályokat állapított meg. Az állami tulajdonban lévő vállalatokra kötelező tervszerződések zárt, elvileg egymáshoz kapcsolódó, a terv végrehajtás operatív szinten megvalósítani kívánó rendszere 1956 után némileg fellazult: a minden részletben meghatározott, a központi tervből lebontott vállalati tervek helyébe részben a szerződési kapcsolatoknak nagyobb teret adó ún. „globális tervszámok” lép-

tek). A szerződési forma- és partnerkényszer azonban végig fennmaradt: a szállítási szerződések nélküli árubeszerzés lehetősége a gazdaságban csak igen kivételes esetben (pl. a Kereskedelmi Áruszállítási Szabályzatról szóló 106/1961. (K. É.) BkM. számú utasítás szerinti raktárról történő értékesítés) volt lehetséges.

Valójában a szállítási szerződésekkel, tervszerződésekkel szemben a tervutasításos rendszer már kezdetektől irreális követelményeket támasztott: a gazdaság rendszerszintű hibáinak korrekcióját, sőt, felszámolását várta volna tőle. Az ötvenes évektől a hatvanas évek elejéig az az alapjaiban téves felfogás érvényesült, hogy a szerződési rendszer, a szerződések kötelező volta, a szerződésszegési szankciók szigorítása közvetlenül és pozitív módon hat majd vissza a gazdasági folyamatokra. Ez bizonyos szintig működött is: a szerződésszegési szankciók még oly szigorú alkalmazása vagy a Döntőbizottság jogköreinek még elkötelezettebb erősítése azonban sem anyagot, sem kapacitást nem tudott teremteni: véső soron a korabeli szerződési rendszer egyik leglényegesebb alapelve, a reális teljesítés elve nem érvényesült. Erről azonban csak a hatvanas évek derekától lehet majd nyíltan beszélni, mikor a gazdasági mechanizmus reformjának kérdései a politikai vezetés napirendjére kerültek, s a reform első lépéséül a szerződési rendszer átalakítását jelölik majd meg. A szakmai érveket (melyek az átfogó szerződési reformot az új mechanizmus 1968-ra tervezett teljes körű kialakításával, a többi szükséges szabályozó elem megjelenésével kapcsolták volna össze) figyelmen kívül hagyva a szállítási szerződésekéről szóló 10/1966. (II. 14.) Korm. sz. rendelet az első reform-jogszabályként 1966. február 14-én került elfogadásra: az irányítási rendszer egészét érintő jogalkotás csak mechanizmusreformról szóló a KB határozat meghozatala (1966. május 25–27.) után, a 2012/1966. (VI. 12.) Korm. határozat szerinti tematika alapján kezdődött meg.

Eörsi a szállítási szerződésekéről szóló új kormányrendeletet egy helyen a „reformjogalkotás érdemes előőrsének nevezte” – s csakugyan ez volt az első lépés a reformkoncepció középpontjában álló, a termékforgalom kötött pályáit felszabadítani kívánó „tervszerű piacsabályozási modell” irányába. Kilenc fejezetben, átfogóan rendezte a szerződéstípusra vonatkozó szabályokat. Az alapelvek körében a szerződések célját (rendeltetését), a szerződés jogi tartalmát és a felek fő kötelezettségeit rögzítette, együttműködési kötelezettséget, s az adott helyzetben általában elvárható gondosság tanúsításának kötelezettségét írta elő, önálló fejezetben szabályozta a szerződéskötéssel és a szerződés tartalmával összefüggő kérdéseket, a szerződés módosítása és megszűnése problémáját. Részletekbe menően rendelkezett a teljesítésről s a szerződésszegésről, s egyes szerződésfajtákat (kapacitáslekötési szerződés, fejlesztési szerződés, bizományi szerződés, raktári szerződés) külön is szabályozott. A gazdasági szerződések rendszerének újragondolása nem csak a szállítási szerződések korábbi, kötött rendszerének feloldását, az (állami) vállalatok szerződési szabadságának helyreállítását, s szerződéseik erős (de kivételt ismerő) főszabályként diszpozitív tételét jelentette, de azt is,

hogya a Ptk. szerinti adásvételi és vállalkozási szerződések jelentősége megnövekedett. A kötött szerződési rendszertől szabaduló iparvállalatok jelentős részénél (pl. építőipar, beruházások) megjelent az együttműködés jogi formáit rendezni, s a szerződések gazdaság-szervező funkciójának érvényesülését elősegíteni tudó szerződések – előszerződések, együttműködési szerződések – iránti igény is.

A legfontosabb változást a tervszerződések Ptk. szerinti kategóriájának kiüresedése jelentette. A direkt tervutasításos rendszer felszámolásával eltűnt a tervszerződések fogalmi absztrakciójához vezető legfontosabb körülmény: az államigazgatási jogi kötelező erővel lebontott vállalati terv (Vékás Lajos). Megváltozott a döntőbizottságok alapvető funkciója is. A döntőbizottságok a tervutasításos gazdaságban speciális funkciókkal bírtak: konszenzus hiányában is létrehozhattak szerződést vagy – tervkötelezettség hiányában – konszenzus esetén is megállapíthatták annak hiányát. Módosíthaták a szerződéseket, a tervet sértő szerződéseket semmissé nyilváníthatták, igényérvényesítési kötelezettséget kényszeríthettek ki. 1967 után a döntőbizottságok eljárási hatásköre szűkült: lényegében meghatározott szocialista szervek és szervezetek szerződésszegési és egyéb polgári jogi vonatkozású vitás vagyoni ügyei eldöntésére korlátozódott. Immár semmi nem indokolta a döntőbizottságok a bírósági szervezeti rendszerről való leválasztását: A bíróságokról szóló 1972. évi IV. törvény 37. § (1) bekezdése ennek megfelelően emelte – megszüntetésük mellett – a Legfelsőbb Bíróság kollégiumai közé a Gazdasági Kollégiumot, mely 1973. január 1-jétől kezdte meg működését. A gazdasági szereplők közötti szerződések 1948-tól kialakult, elkülönült szabályozási rendszere ugyan még formálisan fennmaradt, ám azzal, hogy megszűnt a jogalkalmazás szervezeti és eljárásjogi megkettőződése, s az ezekkel kapcsolatos jogviták eldöntése a Pp., mint az anyagi jogok eljárási formája (Asztalos László) egységes szabályai alá került, nem csak az ítélezés törvényességének megszilárdítása irányába sikerült jelentős lépést tenni, de az anyagi jogi különbségek felszámolása felé is.

1967-ben elvi, és később következetesen érvényesülő döntés született abban, hogy a reform körébe tartozó polgári jogi szabályok (is) „kormány szintű megoldásokkal” (Eörsi) kerüljenek kialakításra, s a Ptk. módosítását majd csak „az új szintézis megteremtésekor esedékes nagytakarítással együtt” végezzék majd el. A módosítás kérdése először 1971-ben került a jogalkotás napirendjére, a munka tényleges szakmai előkészítése azonban csak 1975-ben kezdődött meg, s 1977 nyarára fejeződött be. A novelláris módosítás egyik leglényegesebb újdonsága a szerződésekre vonatkozó szabályok átfogó módosítása, modernizációja volt. A kötelmi jog számos, a szerződésekre vonatkozó általános rendelkezése mellett újraszabályozásra kerültek a gazdálkodó szervezetek egyes szerződésai is. A tervszerződések kategóriája megszűnt, ám a gazdálkodó szervezetek közötti áruforgalom lebonyolításának elsődleges jogi eszköze a tervszerű gazdasági tevékenység végzését elősegítő szállítási szerződés maradt. A kizárólag gazdálkodó szervezetek között köthető szállítási szerző-

dés (Ptk. 379. §) lényegében termelés-szervezési céllal megkötött, a szállító által megtermelt árucikkekre (helyettesíthető dolognak minősülő tömegtermékekre) vonatkozó halasztott adásvétellé vált (a szerződés alapján a szállító meghatározott dolgot volt köteles későbbi időpontban a megrendelőnek átadni, a megrendelő pedig köteles volt a dolgot átvenni és az árát megfizetni). A szabályozás sajátosságát a minőség meghatározásával (Ptk. 380. §), a megrendelői – kártérítés melletti – elállási jogával (Ptk. 381. §), a teljesítés helyével és idejével (Ptk. 382. §), a termék átvételével (Ptk. 383. §), a mennyiségi és minőségi kifogásolás rendjével (Ptk. 384–385. §§) és a szerződésszegéssel (Ptk. 398. §) kapcsolatos specifikumok adták, ezeket azonban nem csak a Ptk. szabályozta, hanem a gazdálkodó szervezetek szállítási és vállalkozási szerződéséről szóló külön jogszabály, a 7/1978. (II. 1.) MT. számú rendeletben meghatározott (SZVR. 2–13., ill. 39–43. §§) részletszabályok is.

E rendelet szabályozta a fővállalkozási szerződést (SZVR. 44. §), a Ptk. 402–406. §§-hoz kapcsolódva az építési szerződést (SZVR. 45–65. §§), a 407. § összefüggésében a szerelési szerződést (SZVR. 66–75. §§), a gépjárműjavítási szerződést (SZVR. 76–82. §§), a Ptk. 408–411. §§-val összhangban a tervezési szerződést (SZVR. 83–89. §), a tervezői művezetési szerződést (SZVR. 90–93. §§), a Ptk. 412–414. §§-nak megfelelően a kutatási (fejlesztési) szerződést (SZVR. 94–102. §§) és ehhez kapcsolva a kutatási (fejlesztési) eredmények gyakorlati megvalósítására irányuló szerződést (SZVR. 103–105. §§) és az építési kísérletezési szerződést (SZVR. 106–110. §§). Továbbra is külön szabályok érvényesültek a kiskereskedelmi árubeszerzésre [SZVR. 23–32. §§, 7/1978. (II. 1.) MT. sz. rendelet]. A szerződési rendszerben a szállítási szerződés és a vállalkozási típusú szerződések széles választéka mellett megjelent a mezőgazdasági termékértékesítési szerződés [Ptk. 417–422. §§, 14/1978. (III. 1.) MT. sz. rendelet], bekerültek a kódexbe a közszolgáltatási szerződések alapvető szabályai (Ptk. 387–388. §§). Felülvizsgálták a gazdasági kollégiumi és tanácselnöki értekezleti állásfoglalások: ennek eredményeként két gazdasági kollégiumi (GK) és tizenhét tanácselnöki értekezleti állásfoglalást (GKT), s egy a Polgári Kollégiummal közös tanácselnöki értekezleti állásfoglalást helyeztek hatályon kívül, tizenhárom kollégiumi és hatvanhat tanácselnöki értekezleti állásfoglalás pedig módosításra került. A Ptk. a szállítási szerződésekre vonatkozó szabályai közel egy évtizedig nem változtak, a 1987. évi 11. tvr. 7. § (1) bekezdése azonban hatályon kívül helyezte a Ptk. 379. § (2) bekezdésének a szállítási szerződéseket a gazdálkodó szervezetek közötti áruforgalomra történő korlátozó rendelkezését. Az 1993. évi XCII. törvény újraszabályozta a Ptk. 381. § (2)–(4) bekezdéseinek a minőség-megvizsgálási kötelezettségre vonatkozó szabályait, s a 381. § (2) bekezdésének a szerződés megszüntetésére vonatkozó szabályait, új, a fuvarozó közreműködésével megvalósuló szállításra vonatkozó 383/A. §-t iktatott be s hatályon kívül helyezte a Ptk. 386. §-ának a szállítási szerződések részletes szabályozását külön jogszabály hatáskörébe utaló rendelkezését: a változások

1993. november 1-jével léptek életbe. Ekkor került hatályon kívül helyezésre az SZVR is. Egyebekben a szabályozás már az 1959-es Ptk. hatályon kívül helyezéséig nem változott. A szállítási szerződés a gyakorlatban a rendszerváltás után is a gazdálkodó szervezetek közötti áruforgalom lebonyolításának eszköze maradt, jelentős bírói s választottbírói gyakorlatl, jelentősége azonban csökkent.

Az új Ptk. előkészítési munkái során már az adásvételi szerződések újraszabályozásának kérdésével foglalkozó első szakmai anyagok (Bíró György, 2003) is a szállítási szerződés jelentőségének elhalványulását emelték ki: azt, hogy a rendszerváltás után a gazdasági környezet gyökeres átalakulásával a szerződési szabadság elvének előtérbe helyezésével, a szerződéstípusra előírt korábbi fejezeti kógenia (és rendeleti szabályozás) feloldásával alapvetően diszpozitívává vált (s a kódexben egyébként is szabályozott) rendelkezések fenntartása nagyrészt feleslegessé, a szállítási szerződés önálló szerződéstípusként való fenntartása pedig indokolatlanná vált. Speciális vonásaira (az adásvétel halasztott jellege, s az a sajátosság, hogy a szerződés tárgya a szerződés megkötésekor még nem áll a szállító rendelkezésére, a megrendelői pozícióban lévő felet megillető, kogens elállási jog) tekintettel azonban indokolt maradt az adásvétel egyik altípusaként való fenntartása: ezt bizonyos – diszpozitívnek minősülő – további sajátosságai (előszállítás tilalma, teljesítés előre jelzésének kötelezettsége, mennyiségi, minőségi, átvételi kérdések) is indokolták. (Sárközy, 2007) elfogadva, hogy a szállítási szerződés ugyan dogmatikai értelemben véve halasztott adásvételnek minősül, mégsem értett egyet annak ilyen szemléletű „lefokozásával”: a jogviszonyra véleménye szerint a vevő és az eladó együttműködési kötelezettsége a jellemző, ami köztük egészen más típusú kapcsolatot teremt, mint egy egyszerű raktári beszerzés esetében.

A 2009-es kodifikáció folyamatában azonban a Sárközy által „jogdogmatikai túlzásnak” (2012) minősített álláspont diadalmaskodott, s ez nem változott a munka 2010-vel elkezdődött, új szakaszában sem. A fajta és mennyiség szerint meghatározott dolog határidős adásvétele ma az adásvételi szerződés azon altípusát jelenti, ahol a felek bizonyos eltérést engednek meg a szerződésben kikötött mennyiségtől (mennyiségi tolerancia), s ahol a teljesítés csak e megengedett határok között szerződés szerű, s ahol a mennyiségi toleranciára csak az hivatkozhat, aki legalább a minimális mennyiséget teljesítette. A szerződési konstrukció jellemzője maradt a vevő (indokolás nélküli) elállási joga, melyet a teljesítés az eladó részéről való felajánlásáig gyakorolhat, ha pedig az eladó a szerződést részletekben köteles teljesíteni, és a szolgáltatás, a vevő a teljesítésre még fel nem ajánlott szolgáltatásokra nézve ugyancsak indokolás nélkül felmondási joggal élhet. A vevőt az eladó irányába az elállási vagy felmondási jog gyakorlásával az eladónak okozott kárért kártalanítási kötelezettség terheli. A szerződés gazdaságsszervező funkciója, mely a szabályozást már a szállítási szerződések a magyar jogban való megjelenésekor jellemezte tehát fennmaradt, maga a szerződési konstrukció azonban az évtizedek során igen jelentős változásokon ment át: a terv operatív végrehajtását biztosítani kívánó, alapvetően államigazgatási jogi gyökerű jogintézményből az irányított piacgazdaság viszonyai között az áruforgalom lebonyolításának legnagyobb jelentőséggel bíró szerződésévé vált, majd a rendszerváltás utáni újkapitalista gazdaság viszonyai között az adásvétel egyik altípusává egyszerűsödött. Jelentősége azonban jóval túlmutat ennél: történetiségében való vizsgálata, mint cseppben a tengert mutatja meg polgári jogunk a politikai és gazdasági viszonyok változásait hűen tükröző fejlődését – hetven esztendő távlatában.