

## *A non-cumul mint legal irritant?*

„Mondja, Ádám, maga mindig ilyen rusztikusan öltözködik?”

VÉKÁS LAJOS – 1999 TAVASZA<sup>1</sup>

### I. Bevezető

Az új Polgári Törvénykönyv a kártérítési felelősség kapcsán több jelentős újítást hozott, amelyeket más jogrendszerből átültetett megoldásnak, angol terminológia szerint *legal transplant*nak lehet nevezni. Ezek egyike a párhuzamos igényérvényesítési tilalom, azaz a *non-cumul*.

A legélesebben Teubner hívja fel a figyelmet arra, hogy egy-egy *legal transplant* nemcsak önmaga változik, hanem a jogi környezetét is megváltoztatja, mozgásba hozza, úgymond immunválaszokat generál. A jogelvek, szabályok átültetése valójában *legal irritant*, mert „alapvető irritációt okoz, váratlan és új események egész sorozatát indítja el”, s ez például olyan jogértelmezésben is megnyilvánulhat, amely további disszonanciát okoz a *legal transplant* szűkebb-tágabb jogi környezetében.<sup>2</sup>

A *non-cumul* elvét a magyar polgári jog, legalábbis részlegesen, önmagából kiteszítani látszik, még hozzá oly módon, hogy közben a magánjog bizonyos alapkategóriáinak megkérdőjelezése, elemeire bontása és újbóli összeépítése is felmerül.

---

\* PhD, egyetemi tanár, Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar; fuglinszky@ajk.elte.hu.

<sup>1</sup> Az Ünnepelet kérdése e sorok szerzőjéhez, amikor is az utóbbi egy (túl) jól sikerült házibuli keretében negyedmagával a csoporttársai által bérelt lakásban található régi népi ruhadarabokat magára öltve népi kisegyttest alakított a Déli pályaudvaron; majd rádöbrent, hogy reggel van, ezért egyenesen az Ünnepelet választható órájára sietett, ahonnan nem lehetett késni és nem is volt érdemes, ám buzgalmában elfelejtette levenni a jobb sorsra érdemes cifra viseletet. Az Ünnepelet azóta is figyelemmel kíséri pályámat; útmutatásaiért köszönettel tartozom. Például egy e témába vágó előadásom kapcsán is megkérdezte: nem akarom-e megírni. De. Isten éltesse!

<sup>2</sup> G. Teubner: Legal Irritants: Good Faith in British Law or How Unifying Law Ends up in New Divergences, *Modern Law Review* 1/1998, 12–13, 20.

## II. A *non-cumul* az új Ptk.-ban

### 1. Kimondott és feltételezett indokok

A párhuzamos kártérítési igények kizárásának elvét az új Ptk. 6:145. §-a rögzíti, eszerint: „A jogosult kártérítési igényét a kötelezettel szemben akkor is a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szabályai szerint érvényesítheti, ha a kár a kötelezett szerződésen kívül okozott károkért való felelősségét is megalapozza.” Ha tehát a felek között szerződés van, akkor a felek csak a kontraktuális felelősség szabályai szerint érvényesíthetnek egymással szemben kártérítési igényt, deliktuális alapon nem; annak ellenére sem, ha a károkozás illeszkedik valamely deliktuális felelősségi tényálláshoz.

A törvényjavaslatnak az új strukturális szabályhoz fűzött *indokolása* rögzíti, hogy a kontraktuális felelősség annyira közel került a veszélyes üzemi felelősséghez (tekintettel a hasonlóan szigorú kimentési feltételekre, illetve arra, hogy például az előreláthatósági korlát mindkét felelősségi rendben: a kontraktuális és a deliktuális felelősség szabályai között egyaránt megjelenik), hogy a tényállás kiemelése a szerződéses viszonyból immár nem indokolt. Érdemes mindezt kiegészíteni a *kommentárirodalomban* megjelent további magyarázatelemekkel. Eszerint például a *non-cumul* a privát autonómia és a szerződéses szabadság védelmét juttatja kifejezésre. A felek jogviszonyának egyetlen és kizárólagos forrása a szerződés, s ugyanez igaz a kártérítési igényekre is. A szerződésben kialakított kockázatelosztás (például az ezt alakító felelősségkizáró és -korlátozó kikötések) nem kerülhető meg deliktuális igényérvényesítés útján, s így a szerződésszegő kötelezettnek sem kell olyan kártérítési igényeket kielégítenie, amelyekre a szerződéskötés időpontjában nem is számíthatott.<sup>3</sup> E megoldás további előnye, hogy fel sem merül a kérdés: a szerződésben rögzített felelősségkizáró, illetve -korlátozó klauzulák vajon érvényesülnek-e akkor is, ha a szerződő fél kártérítési igényét deliktuális alapon érvényesíti (mintegy „átsugároznak-e” a deliktuális igényekre), ugyanis e modellben egyszerűen nincs lehetőség a deliktuális igényérvényesítésre. A szerződésszerkesztéshez, illetve az igényérvényesítéshez kapcsolódó ún. tranzakciós költségek is alacsonyabbak, mert sem a szerződéskötési tárgyalások során, sem pedig az igényérvényesítéssel összefüggésben nem szükséges foglalkozni azzal a „forgatókönyvvel”, ha a szerződő fél károsult igényét a szerződés ellenére deliktuális alapon érvényesíti.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Vékás L., in Vékás L. – Gárdos P. (szerk.): *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz*, Budapest 2018<sup>2</sup>, 1663–1664.

<sup>4</sup> Az utóbbi kapcsán ugyanígy: Vékás: i. m. 1664.

Mindazonáltal akkor érdemes a kumulálási tilalom mellett dönteni, ha az adott jogrendszerben a kontraktuális és a deliktuális felelősség között jelentős különbségek vannak, méghozzá a deliktuális felelősség javára (azaz a deliktuális felelősség szabályai kedvezőbbek a károsultra nézve, mint a kontraktuális felelősség szabályai vagy a felelősség és kártérítés szerződésben rögzített rendje), ezért a szerződő fél károsult annak a „kísértésnek” lenne kitéve, hogy a szerződést megkerülve, a számára kedvezőbb deliktuális felelősségi szabályok szerint érvényesítse kártérítési igényét. A *non-cumul* szabály e lehetőségtől elzárja. Az új Ptk.-ban azonban nincsenek jelentős különbségek a deliktuális felelősség javára, ezért „első ránézésre” mégsem látszik a *non-cumul* bevezetésének mélyebb indoka.<sup>5</sup> Az alábbiakban ezért csak feltételezésekbe bocsátkozhatunk és kiemeljük a *non-cumul* – a magyar kártérítési felelősségi jogra vetített – lehetséges előnyeit.

Az általunk feltételezett egyik további ok az *előreláthatósági korláthoz*, annak referencia-időpontjához kapcsolódik. Kontraktuális felelősség esetében a 6:143. § alapján a szerződéskötés időpontja az irányadó, míg a deliktuális felelősség körében az előreláthatóságot szabályozó 6:521. § csak annyit mond ki, hogy „nem állapítható meg az okozati összefüggés azzal a kárral kapcsolatban, amelyet a károkozó nem látott előre és nem is kellett előre látnia”, anélkül, hogy az előreláthatóság referencia-időpontját meghatározná. Szerződésen kívül okozott kárról lévén szó, ez az időpont aligha lehet korábbi, mint a károkozó magatartás kifejtésének időpontja. Így *non-cumul* hiányában elképzelhetők lennének olyan esetek, amikor a jogosult szempontjából célszerű lehetne deliktuális alapon perelni, hiszen ebben az esetben minden információ, amely a szerződéskötés és a károkozó magatartás kifejtése (azaz a szerződésszegés) közötti időszakban jutott a kötelezett tudomására (avagy ebben az időszakban vált elvárhatóvá bizonyos körülmények előrelátása), a deliktuális alapú igényérvényesítés esetén „beszámítana a kötelezettnek” (szemben a kontraktuális felelősséggel, ahol is az előreláthatóság a szerződéskötés időpontjában „rögzül”), s így a szerződéskötéskor kialakított egyensúly, *non-cumul* hiányában felborulna.

A párhuzamos kártérítési igények kizárásának másik oka feltehetően abban keresendő, hogy deliktuális úton ne legyen megkerülhető a 6:174. § (2) bekezdésének azon szabálya, miszerint a szolgáltatás tárgyában bekövetkezett károk

<sup>5</sup> Éppen ellenkezőleg: a károsult számára több szempontból is a kontraktuális felelősség látszik kedvezőbbnek. A deliktuális felelősség továbbra is felróhatósági alapú (ide nem értve egyes, felróhatóságtól független felelősségi alakzatokat, mint pl. a veszélyes üzemi felelősséget), míg a szerződésszegésért való felelősség az új Ptk.-ban felróhatóságtól független (azaz szigorúbb) lett. A 6:144. § (2) bekezdése kimondja, hogy a szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség körében a kártérítés méltányosságból való mérséklésének nincs helye. Ez valóban érdemi különbség, de a károsult szempontjából éppen a kontraktuális felelősség javára, vagyis az „ellenkező irányba” mint amilyen eltérésekre tekintettel a *non-cumul* bevezetése indokolt lehetne. (Számos elem pedig megegyezik, pl. a felelősségi alakzatok kimentési jellege.)

(ún. *tapadó károk*) megtérítését a jogosult csak akkor követelheti, ha a hibát az ún. első lépcsőben szabályozott kellékszavatossági jogok érvényesítésével (kijavítás vagy kicserélés útján) kiküszöböltetni nem tudja, és a kellékszavatossági határidő még nem telt el. A párhuzamos igényérvényesítési tilalom hiányában a jogosult, akár a kellékszavatossági határidők elteltét követően is (az általános ötéves elévülési időn belül), a kellékszavatossági igények szabályaira tekintet nélkül kártérítést követelhetne e károkért is, deliktuális alapon.

## 2. Vitás kérdések és *post transplantation adjustment*

A *non-cumul* alkalmazásához kapcsolódóan több probléma is felmerült. Egyrészt elhatárolási nehézségek, amelyeket azonban a 6:146. § értelmező szabálya alapvetően megold akként, hogy a kontraktuális felelősséget és annak kizárólagosságát valamennyi, a szerződés teljesítése során bekövetkezett kárra kiterjeszti.<sup>6</sup> Másrészt, a veszélyes üzem tárgyi hatályának szűkülése – s ezzel összefüggésben a tevékenységi körön kívüli/belüli, illetve az ellenőrzési körön kívüli/belüli okok fogalmi köre, e fogalmak egymáshoz való viszonya (a). Harmadrészt a *non-cumul* hatása az ingyenes szerződések megszegéséből eredő károk megtérítésére (b).

### a) Kontraktuális felelősség által kizorított veszélyes üzemi felelősség (visszterhes szerződések)

Ha a károkozó magatartás a fokozott veszéllyel járó tevékenység fogalmi körébe illeszkedik, ugyanakkor egy (visszterhes) szerződéses szolgáltatás teljesítése során, annak keretében fejtették ki, akkor nem a veszélyes üzemi, hanem a kontraktuális felelősség szabályát kell alkalmazni (például a kalandpark látogatója kizuhan a nyári bobból vagy lezuhan a vízi csúszdáról).

Mindez azt fogja eredményezni, hogy míg a régi Ptk. alapján csak a *tevékenység körén kívül eső* (azaz külső) és elháríthatatlan ok esetén lehetett mentesülni a felelősség alól, a Ptk. szerint – mivel e károk már a kontraktuális felelősség körébe tartoznak – a 6:142. § értelmében *ellenőrzési körön kívül eső*, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható és el nem hárítható okból van lehetőség a felelősség alóli mentesülésre.

Felmerülhet, hogy mindez jelent-e majd a bírói gyakorlatban érdemi, tartalmi változást. Logikus lenne, ha az ellenőrzési kört szűkebb fogalomnak tekin-

<sup>6</sup> Fuglinszky Á., in: Wellmann Gy. (szerk.): *A Ptk. magyarázata V/VI. – Kötelmi jog, Első és Második rész*, Budapest 2018<sup>3</sup>, 384–386.

tenénk, mint a tevékenységi kört.<sup>7</sup> Így azonban a károkozónak – a veszélyes üzemi felelősséghez képest – nagyobb esélye lenne a felelősség alóli mentesülésre. Ha például a taxi vezetője (aki a példa kedvéért azonos az üzemben tartóval) sorsszerűen rosszul lett az autóban, s az emiatt bekövetkezett baleset (például fának hajt) neki nem volt felróható, ennek ellenére sem mentesülhetett a korábbi Ptk. alapján alkalmazandó veszélyes üzemi felelősség alól, mert a kár elháríthatatlan volt ugyan, de nem esett a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül. Ugyanez volt a durrdefekt megítélése is a bírói gyakorlatban. Ezzel szemben – ha a Ptk. alapján abból indulna ki az ítélkezés, hogy a tevékenységi kör és az ellenőrzési kör között valóban van fokozati különbség – akkor akár arra az álláspontra is helyezkedhetne, hogy az előzmények nélküli, a vezető mulasztására vissza nem vezethető, sorsszerű rosszullet, avagy a durrdefekt a taxi vezetője mint szerződő fél (kötelezett) ellenőrzési körén kívül esik, ezért az alkalmazandó kontraktuális felelősség szabályai szerint a szerződő fél sikerrel kimentheti magát. Ugyanez a probléma merül fel valamennyi (visszterhes) személyszállítási szerződés kapcsán, legyen szó helyközi buszjáratról, vasútról stb.

A kérdésben a Kúria mellett működő Új Ptk. Tanácsadó Testület is állást foglalt, amikor a 6:142. § kapcsán az „ellenőrzési kör” fogalmát értelmezte, s a két fogalom konvergenciáját, tartalmi átfedését állapította meg: „Az »ellenőrzési körön kívül« fordulat a jogalkotói törekvés fényében helyesen a vis maior tartalmi elemeként értelmezendő, és semmiképpen sem lehet mérhető a »gondos ellenőrzés« vagy a felróhatóság mércéjével. [...] A szerződésszegésért való felelősség alóli kimentés feltételrendszere a fokozott veszéllyel járó tevékenységgel okozott károkért való felelősség kimentési feltételeihez áll közel. [...] Önmagában az, hogy a szerződést megszegő fél az adott körülményt nem képes befolyásolni, illetve nem képes arra hatást gyakorolni, nem eredményezi azt, hogy a körülményt ellenőrzési körön kívül esőnek kell tekinteni. Ebből következően ellenőrzési körbe eső lehet az olyan »belső« objektív körülmény is, amely a szerződésszegő által nem volt befolyásolható, és amely a gondos ellenőrzéssel sem volt elhárítható.”

Miközben a normavilágosság és jogbiztonság szempontjából nem szerencsés, hogy két eltérő kifejezésnek közel azonos tartalmat tulajdonítunk, az „ellenőrzési kör” fogalmának e szigorú értelmezése és a két fogalom konvergenciája megoldja a fent felvetett gyakorlati problémát. Ha ugyanis az „ellenőrzési

<sup>7</sup> Puztahelyi R.: Igényhalmazatok a szerződésszegési jogkövetkezmények rendszerében, különös tekintettel a Ptk. 6:145. §-ára, *Pro Futuro* 2/2016, 73–74. Ugyanakkor a két fogalom konvergenciája mellett Kemenes I.: A kontraktuális kártérítés egyes kérdései, *Magyar Jog* 1/2017, 4.

körön kívüli ok” és a „tevékenységi körön kívüli ok” közel ugyanazt jelenti, akkor a kimentés a jövőben is hasonlóképpen nehéz lesz a fent említett esetcsoportban, illetőleg gyakorlati példákban (például a taxi, a busz, a vonat utasa megsérül a jármű balesete során), mint a korábbi Ptk. alapján, amikor is a személyszállítási szerződés jogosultjai által elszenvedett károk megtérítésére a veszélyes üzemi felelősséget alkalmazta a bírói gyakorlat. A durrdefekt, illetve a vezető rosszulletének minősítése, értékelése nem fog változni, azaz a kimentés nem lesz sikeres a (visszterhes) kontraktuális felelősség szabálya alapján sem, amivel végeredményében egyet lehet érteni.

E két fogalom tartalmi konvergenciájával már csak azért is „együtt lehet élni”, mert a kontraktuális felelősség és a veszélyes üzemi felelősség kimentési feltételeinek eltérő normaszöveggel történő kodifikálása mögött, feltehetően, nem tudatos jogalkotói szándék, hanem az a körülmény húzódik meg, miszerint míg a veszélyes üzemi felelősség a maga fogalomrendszerével évtizedek óta a magyar kártérítési jog része, szerves fejlődés eredményeként formálódott a bírói gyakorlatban, addig a kontraktuális felelősség hatályos szabályai éppen egy *legal transplantation* következtében váltak a hazai felelősségi jogi gondolkodás és gyakorlat részévé.

b) *Ó, az a szívességi fuvar...*

A probléma lényegét a következő példa világítja meg: szívességi fuvar (például autóstop) keretében, azaz ingyenes személyszállítási szerződés (?) alapján visznek el valakit valahova (feltéve hogy a szerződő fél és az üzemben tartó ugyanaz a személy), majd az autó egy másik járművel ütközve balesetet szenved. Ebben az esetben az ingyenes szerződések felelősségi szabályai szerint [6:147. § (2) bekezdés] a károsultat ingyenesen szállító személy csak felróhatósága esetén felel, vele szemben deliktuális alapon, így a veszélyes üzemi felelősség alapján fellépni a *non-cumul* szabály miatt elvileg nem lehet, következésképpen a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való deliktuális felelősségi alakzatra csak a balesetben érintett másik jármű üzemben tartója elleni igényérvényesítése keretében hivatkozhat. (A régi Ptk. és gyakorlata alapján ilyenkor mindkét üzemben tartó a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint felelt az utas által elszenvedett károkért.) Ebben az esetben az elévülési idők is eltérőek lesznek, hiszen az ingyenes szerződés kötelezettjével szemben az általános ötéves elévülési idő, míg a másik jármű üzembentartójával szemben a hároméves speciális elévülési idő lesz az irányadó.

Még inkább „éles” a kérdés, ha az utas személyi sérülésével járó balesetben nem érintett másik jármű, így nincs kivel szemben veszélyes üzemi alapon fel-

lépni. Megismételhetjük a fent, a visszerthes személyszállítási szerződés kapcsán már említett példát: a gépjármű vezetőjének sorsszerű, nem felróható (és nem előre látható, s el sem hárítható) rosszsullétét. A szerződő fél a 6:147. § (2) bekezdése alapján – felróhatóság hiányában – kimenti magát, s mivel a felelősségbiztosító is csak az üzemben tartó felelősségének fennállása esetén teljesít szolgáltatást (a példa kedvéért a szerződő felet és az üzemben tartót azonos személyként konstruáltuk), akkor felelősség hiányában a felelősségbiztosító sem lesz köteles teljesíteni.

Mindezek fényében felmerül a kérdés: vajon valóban az volt-e a jogalkotó szándéka, hogy a gépjármű utasának polgári jog által biztosított védelme, védettsége szintje csökkenjen: így olyan helyzetekben, amikor a korábbi Ptk. alapján a veszélyes üzemi felelősség szabályát alkalmazva egészen bizonyosan kártérítésben részesült, az új Ptk. alapján kártérítés nélkül maradjon? A problémát a hazai szakmai közvélemény is észlelte, és a különböző publikációkban, szakmai rendezvényeken a következő válaszok, értelmezések, megoldási javaslatok fogalmazódtak meg.

Ismeretes olyan álláspont, amely szerint a jogalkotó valójában számolt az itt vázolt „mellékhatással” (tehát az nem is mellékhatás), s tud azonosulni azzal a megközelítéssel, miszerint akit *ellenszolgáltatás nélkül* visznek el (azaz ezt a szolgáltatást egy ingyenes személyszállítási szerződés keretében veszi igénybe), azt *kevésbé részesíti védelemben* a polgári jog.<sup>8</sup> Lábady Tamás határozott – igaz, nem az ingyenes személyszállításra fókuszált, hanem általánosságban megfogalmazott – álláspontja szerint például: „[...] az új törvénynek a párhuzamos kártérítési igényeket kizáró (*non cumul*)” szabálya (6:145. §) nem teszi lehetővé, hogy veszélyes üzemmel teljesített (például személyfuvarozási vagy utazási) szerződés megszegéséből eredő kártérítési igényeket a veszélyes üzemi felelősség szabályai szerint bíráljon el a bíróság.”<sup>9</sup>

Egy másik (képviselője által még nem publikált) álláspont szerint a szívességi fuvar (és általában a szívességi alapon nyújtott szolgáltatásokat) nem minden esetben szerződés alapján nyújtják, illetve veszik igénybe. Ezért esetről esetre

<sup>8</sup> Terjedelmi okokból e helyütt nem térünk ki arra a kérdésre, hogy maga a *non-cumul* szabály kógens avagy diszpozitív-e.

<sup>9</sup> Lábady T.: in Vékás L. – Gárdos P. (szerk.): *Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz*, Budapest 2014, 2271. Marton a társadalom egészséges, életerős morális felfogásával magyarázta, hogy az ingyenes enyhített felelősségét a szívességi autófuvarozásra is alkalmazni kell. Ld. Marton G.: Tervezet egy polgári jogi törvénykönyv kártérítési fejezetéhez – kézirat, in: *Az Igazságügyminisztérium iratanyaga az 1959-es Polgári Törvénykönyv előkészítésével és hatályba lépésével kapcsolatban* – I. kötet, Budapest 2017, 137–138. Eörsi pedig a német és a francia jogban (akkor) uralkodó felfogást idézi: az ingyenesen kifejezetten vagy ráutaló magatartással beleegyeznek a gépjárművel történő közlekedés kockázataiba. Eörsi Gy.: *Összehasonlító polgári jog*, Budapest 1975, 427–428.

kell vizsgálni: vajon a felek akarata egyáltalán kiterjedt-e arra, hogy megállapodásukkal kikényszeríthető kötelmet hozzanak létre, avagy pusztán egy azon kívüli szívességi viszonyról van szó. Ha például a szomszéd megígéri, hogy elviszi szomszédját kocsival, amikor dolgozni indul, majd utóbb jelzi, hogy meggondolta magát, akkor az eredeti ígéretet és annak elfogadását nem feltétlenül szabad (akárcsak ingyenes) szerződésnek tekinteni, hacsak a felek egyező akarata nem terjedt ki mégis *kikényszeríthető kötelezettség* létrehozására. Ha minden ilyen és hasonló szívességi megállapodást ingyenes szerződésnek tekintenénk, akkor a szívesség egyoldalú „visszavonása”, „módosítása” szerződésszegésnek minősülne, és akár a teljesítést is ki lehetne kényszeríteni bírói úton, avagy a szerződésszegés egyéb jogkövetkezményeinek alkalmazását szorgalmazhatná a „pórus járt jogosult”. Ha azonban a „szívességi fuvar” felajánlása, elfogadása (és teljesítése) mögött nincs kikényszeríthető kötelezettség (vállalás), szerződés, akkor a felek egymás között deliktuális és csak deliktuális alapon érvényesíthetnek kártérítési igényt, ami azt jelenti, hogy továbbra is alkalmazható a veszélyes üzemi felelősség, még akkor is, ha az a személy, aki szívességből elviszi a későbbi károsultat, maga az üzemben tartó.<sup>10</sup>

Végül, ismeretes olyan nézet is, amely szerint a Ptk. 6:145–6:146. §-ai ellenére a gépjárművel okozott károkra – még ha *ingyenes szerződés* teljesítése során okozták, illetve szenvedték is el azokat – a *veszélyes üzemi felelősség* szabályait kell alkalmazni. Ezt az álláspontot képviseli például Kemenes István és a Szegedi Ítéltábla Polgári Kollégiuma. Kemenes többek között rendszertani értelmezést követve kifejti, hogy mivel az ingyenes szerződések megszegésével (illetve teljesítése során) okozott károkért való felelősségre vonatkozó szabály, a Ptk. 6:147. §-a, elkülönül a visszterhes szerződésekre vonatkozó felelősségi szabályoktól (6:142–6:144. §§) és az azokat követő *non-cumul* rendelkezéstől (6:145.), ezért ebből (azaz a törvényszövegben való elhelyezéséből) is levezethető, hogy egy olyan speciális szabályról van szó, amelyre a párhuzamos igényérvényesítési tilalom nem vonatkozik. Ingyenes szerződések esetében a károsult választhatja a számára kedvezőbb veszélyes üzemi felelősséget, illetve „ha a szerződés alapján ellenszolgáltatás nélkül nyújtott szolgáltatás veszélyes üzemi tevékenységnek minősül, a szerződés megszegése miatt keletkezett kár

<sup>10</sup>Való igaz, bizonyos helyzetekben meglehetősen nehéz a szerződéshez kapcsolódó kikényszeríthetőséget elképzelni, pl. amikor a családtagjait szállítja valaki. Megjegyezzük, ha a bírói gyakorlat ezt a megközelítést a magáévá teszi, akkor különösen fontos, hogy az „ellenőrzési körön kívüli ok” és a „tevékenységi (működési) körön kívüli ok” hasonló tartalmat, esetköröket fedjen, s ne értelmezzük az „ellenőrzési körön kívüli okot” enyhébb kimentési kritériumként a „tevékenységi (működési) körön kívüli okhoz” képest, mert nem volna indokolt szigorúbb kimentési szabállyal védeni azt, aki a szerződésnek nem minősülő szívességi fuvar teljesítése során szenved kárt, mint azt, aki visszterhes személyszállítási szerződést köt.



megtérítésére ezért a fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség szabályai alkalmazhatók.”<sup>11</sup> Utóbb, ha kissé finomítva, de erre az álláspontra helyezkedett a Kúria mellett működő Új Ptk. Tanácsadó Testület is: „Semmiképpen sem lehet indokolt azonban, hogy a Ptk. 6:145. §-ának a visszterhes szerződésekre kialakított szabálya felülírja azokat a jogpolitikai indokokat, amelyek az egyes, a felróhatósági mércénél szigorúbb kimentést előíró deliktuális felelősségi alakzatokat alátámasztják. Különösen nem indokolt például, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatása (a veszélyes üzem működtetése) által előidézett kockázat szigorú, csak külső elháríthatatlan okkal kimenthető következményei alól a veszélyes üzem üzembentartója csak azért mentesüljön, mert a fokozott veszéllyel járó tevékenység egyúttal ingyenes szolgáltatás is. Ezért, ha az ingyenes szerződés alapján a szolgáltatást a kötelezett olyan tevékenység folytatásával teljesíti, amely a felelősség egyes esetei körében külön szabályozott, a felróhatósági alapú felelősségnél szigorúbb felelősségi alakzat alkalmazási körébe esik, a kártérítési felelősségére az ingyenes szerződések megszegésével okozott károk megtérítésére irányadó szabály helyett e külön szabályozott felelősségi alakzat rendelkezései alkalmazhatók.”

### III. Záró gondolatok

Nem kétséges, hogy a *non-cumul* a magyar polgári jogban a Teubner-féle *legal irritant* módjára figyelemre méltó immunválaszokat generált. Nemcsak ön maga változott, hanem a „befogadó” környezetet is megváltoztatta. Egyrészt katalizálta az „ellenőrzési körön kívüli ok” értelmezését. Másrészt sajátos rezonanciákat idézett elő a szerződés fogalmának, határainak értelmezését és a kártérítési jog egyes szabályainak egymáshoz való viszonyát illetően. Ha a bírói gyakorlat követni fogja az Új Ptk. Tanácsadó Testület álláspontját, akkor valóban elmondható, hogy a magyar polgári jog magából (részlegesen) kivetni látszik a párhuzamos igényérvényesítési tilalmat, legalábbis az ingyenes szerződések v. veszélyes üzemi felelősség kontextusában.

Ezek az elsődleges turbulenciák további rezgéseket fognak generálni, amelyek a szóban forgó szabályok alkalmazása során bizonytalanságot okozhatnak; például a fent másodikként bemutatott megoldás vonatkozásában: utólag nem vagy nehezen rekonstruálható a felek akarata egy-egy ingyenes kötele-

<sup>11</sup> Kemenes: *i. m.* 7. Ugyanezt tartalmazza a Szegedi Ítéletábla 2/2016. (XI. 24.) számú PK véleménye.

zetségvállalás kikényszeríthetőségét illetően, s ennek vizsgálata nehéz elhatárolási feladatok elé állíthatja a jogalkalmazókat.

A *non-cumul* elve (a Kúria tanácsadó testülete által is támogatott) részleges zárójelbe tételének lehetséges következményei túlmutatnak a konkrét kártérítési jogi kérdésem. Jogforrástani problémát is felvetnek: egyrészt, hol húzódik a jó szándékú, korrektív, *praeter legem* jogértelmezés és a kodifikált jogrendszer koncepciójával aligha összeegyeztethető *contra legem* jogértelmezés határa; másrészt, hogyan befolyásolja a felelősségi jog egy alapvető és a kódex által kifejezetten szabályozott kérdését a tanácsadó testületi állásfoglalás; végül, harmadrészt, milyen kihatással lesz mindez a jobbiztonság, kiszámíthatóság elvére, ha a Ptk. egy strukturális szabályát potenciálisan lerontja a korrektív jogértelmezés. E turbulenciák végül rávilágítanak a jogszabály-értelmezés mint gondolati-logikai folyamat bizonyos nehézségeire, módszertani kérdéseire: mint például a kódexben rögzített szabályok egymáshoz való viszonyára (egymást kiegészítő normák, avagy általános és különös szabályok stb.). Álláspon-tunk szerint ugyanis az utóbbi jellemzően nem attól függ, hogy a szabályok milyen sorrendben követik egymást a kódexben; éppen ezért a szívességi fuvar kapcsán harmadikként ismertetett megoldás *contra legem*.<sup>12</sup>

A *non-cumul* mint *legal irritant* által keltett „tektonikus mozgások”, remél-jük, a jogalkotót is eléri, s világos jogpolitikai állásfoglalásra készítetik. Kíván-ja-e, hogy akit – leegyszerűsítve az itt tárgyalt kérdéseket – ingyen visznek, az csökkentett szintű felelősségi-kártérítési jogi (és ezáltal biztosítási jogi) védel-met élvezzen, vagy sem. Ha igen, akkor nincs helye *contra legem* értelmezés-nek. Ha nem, akkor annak vizsgálata válik szükségessé, hogy a *non-cumul* által elérni kívánt célok elérhetők-e más, kevésbé drasztikus megoldásokkal, a *non-cumul* mellékhatásai nélkül<sup>13</sup>, már csak azért is, hogy a *contra legem* jogértelme-zésre ne legyen szükség, mert minden egyes – még oly jó szándékú – *contra le-gem* jogértelmezés is negatívan érinti az új kódex integritását, s csökkenti a ko-difikált szabályokat övező bizalmat.

<sup>12</sup> Ha igaz lenne, hogy a *non-cumul* (6:145. §) azért nem alkalmazható az ingyenes szerződésekre, mert az csak a kódexben azt megelőző, a visszterhes szerződésekre vonatkozó felelősségi szabályokhoz kapcsolódik (6:142–6:144. §§), s az ingyenes szerződések megszegésével okozott károkért való felelősség szabálya a kódexben (6:147. §) ezektől elkülönül, és ezért arra a párhuzamos igényérvényesítési tilalom nem vonatkozik (Kemenes: *i. m.* 7.), akkor az ingyenes szerződések semelyik, azt elhelyezkedésében megelőző sza-bály sem volna alkalmazható, így pl. a kár fogalmára, kártérítés módjára, közös károkozásra és a kárenyhí-tési kötelezettség megszegésére vonatkozó utaló szabály, a 6:144. § sem (hovatovább az még „följebb van” a 6:147. §-hoz képest mint a *non-cumul*).

<sup>13</sup> Megoldási javaslatához ld. Fuglinszky Á.: Some Structural Questions on the Relationship Between Contractual and Extracontractual Liability in the New Hungarian Civil Code, in: A. Menyhárd – E. Veress (eds.): *New Civil Codes in Hungary and Romania 2017*, 128.