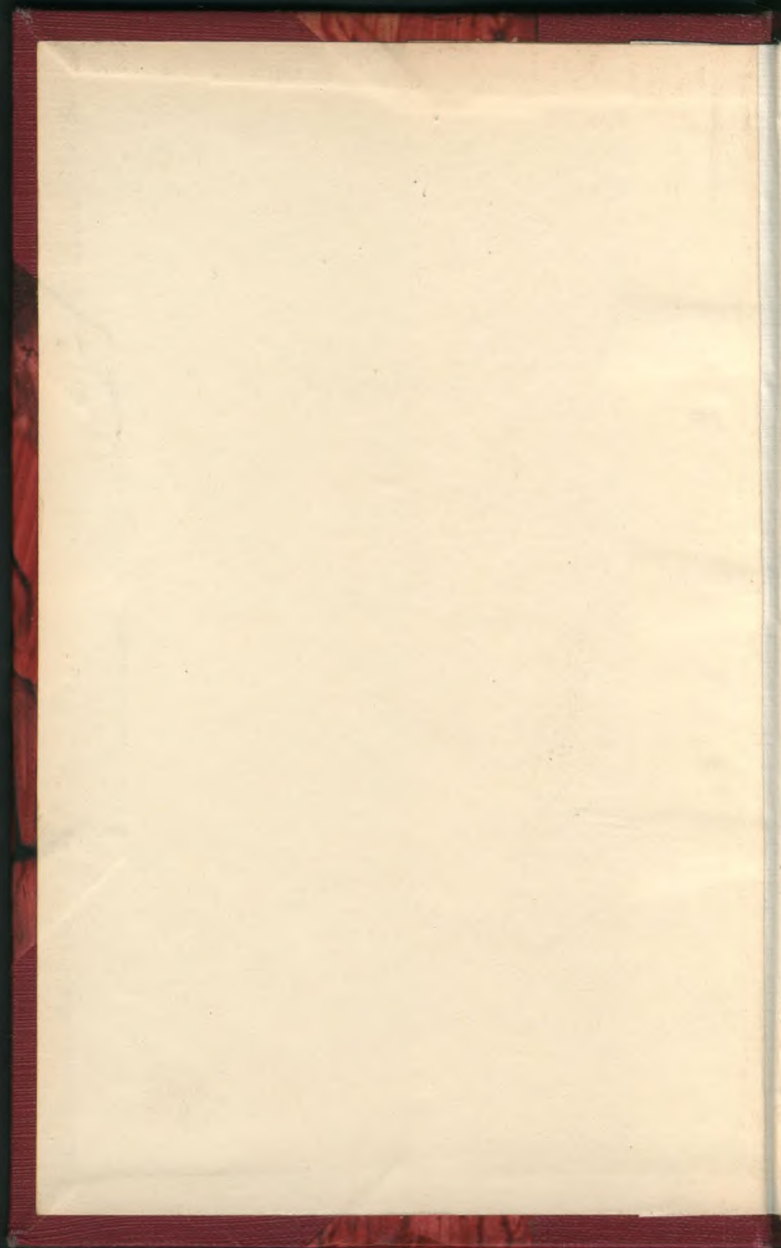
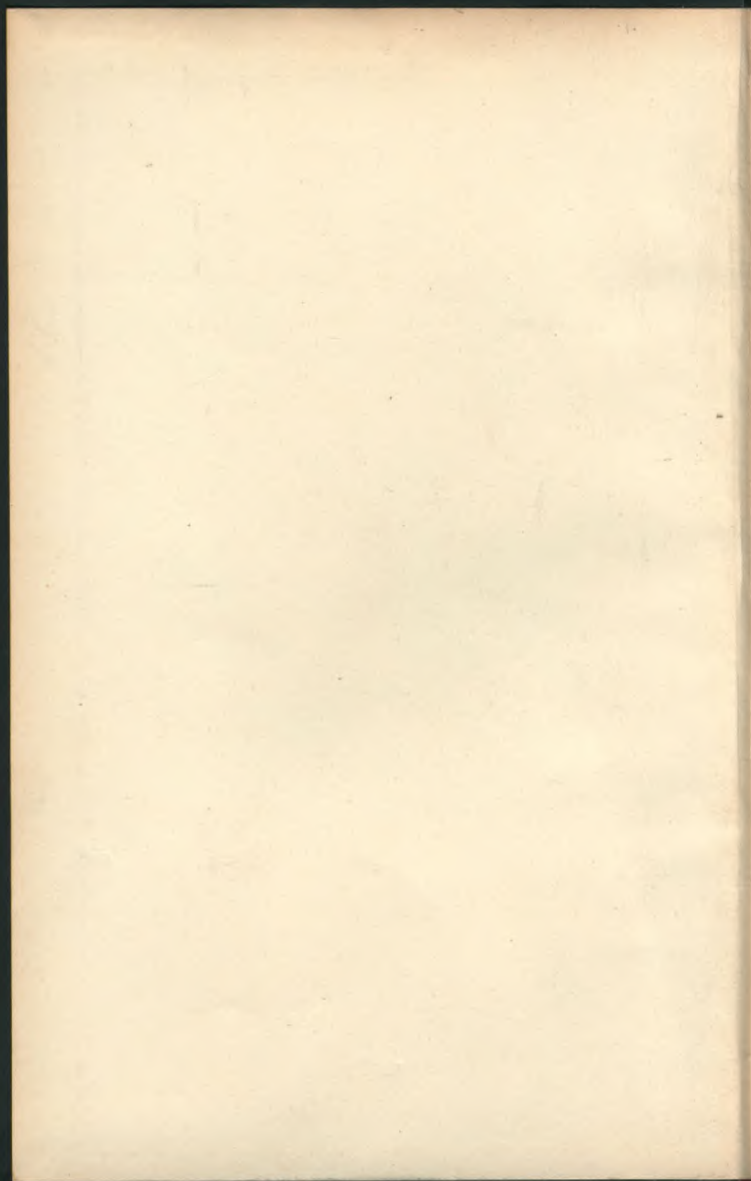


130601











# **AZ AUTÓBALESET BÜNTETŐ- ÉS KÁRTÉRÍTÉSI JOGA**

**AZ AUTÓTARTÓ, AZ ÚRVEZETŐ  
ÉS A SOFFÓR A BÍRÓSÁG ELŐTT**

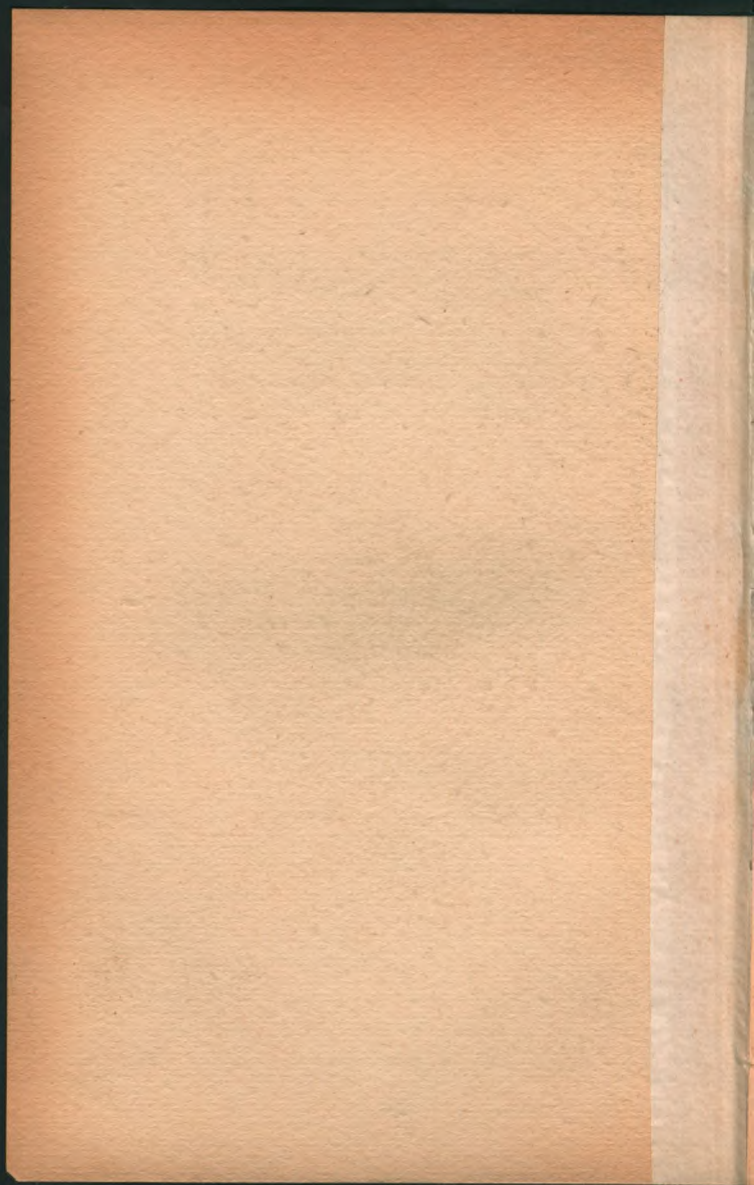
•  
**MÁSODIK BŐVITETT KIADÁS**  
•

**IRTA**

**DR SÁNDORFY KAMILL**

egyetemi magántanár,  
kir. kúriai bíró

Kiadja :  
**LUNGER-féle KÖNYV- és LAPTERJESZTŐ  
VÁLLALAT**  
Budapest, IV., Kelemen-téri ucca 6. szám



# AZ AUTÓBALESET BÜNTETŐ- ÉS KÁRTÉRÍTÉSI JOGA

AZ AUTÓTARTÓ, AZ ÚRVEZETŐ  
ÉS A SOFFÓR A BÍRÓSÁG ELŐTT

MÁSODIK BŐVITETT KIADÁS

IRTA

**DR SÁNDORFY KAMILL**

egyetemi magántanár,  
kir. kúriai bíró

Kiadja :  
LUNGER-féle KÖNYV- és LAPTERJESZTŐ  
VÁLLALAT

Budapest, IV., Kecskeméti ucca 6. szám

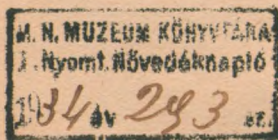
70



*Crim*



130601



~~37111~~

---

Arany János nyomda rt. Budapest





## ELŐSZÓ

### A MÁSODIK BŐVITETT KIADÁSHOZ.

A gépjárművek rohamos elterjedésével folyton növekszik a balesetek száma is. Természetes tehát, hogy a baleseti bűnügyek s kártérítési perek száma is nő. A bírói gyakorlat ennek kövekezményeként az utolsó években erősen kiszélesült s részben új alapokra is helyezkedett, mióta számos bíró a vezetéshez szükséges elméleti és gyakorlati ismereteket is megszerezte.

Közérdeknek kívánunk tehát megfelelni, ha ezt a könyvecskét ebben az új kiadásban ki egészítjük az utolsó évek friss bírói gyakorlatával, melyben már a bírák fokozott gépjárművezetési ismeretei s az időközben életbelépett új közlekedési kódex rendelkezései is visszatükröződnek.

A kiadó az árat az előállítási költség megszerzésére szükséges oly csekély összegben



szabta meg, hogy az mindenki által könnyen legyen megszerezhető és ezzel a könyvecske elérhesse önzetlen célját: a gépjárműközlekedés veszedelmeivel szemben a gép kormányosainak fokozott vigyázatra intését.

**A szerző.**

11.  
911

1

## ELŐSZÓ.

Ez a kis könyv a modern utca s a modern országút legnagyobb veszedelmének, a gépjárműközlekedés során bekövetkezett balesetek magánjogi és büntetőjogi következményeit taglalja.

Ezrével tartanak és vezetnek autót, motorbiciklit, anélkül, hogy megközelítően pontos fogalmaik is volnának várható magánjogi és büntetőjogi sorsukról, a veszélyes üzem különleges jogi helyzetéről. Csak mint alperesek vagy vádlottak eszmélnek reá, hogy nem csupán a motor szerkezetét kellett volna megtanulniok.

Hü képet nyújtva a fennálló jogról, ez a kis könyv mementó akar lenni, vigyázzon a vezető a kormánykeréknél, mert különben anyagi tönkremenés, kenyérvesztés, fogház fenyegeti, ha pedig gazdája van, erre vár anyagi tragédia, vigyázzon a vezető, mert nehéz kenyérgondban vergődők életével játszik.

Az ötödik parancsolat azt mondja: Ne ölj! Ennek a komor biblikus parancsolatnak átérzése töltsön el mindenkit, aki ezt a könyvet forgatja, töltsse el az átgondolt felelősségérzet a vezetőt, de — a gyalogost is, aki könnyelműségével nem egy esetben okozza a maga és mások vesztét.

Budapest, 1929 április hó.

*Dr. Sándorfi Kamill.*

## BEVEZETÉS.

Néhány év óta, amióta nálunk is automobílok, autobuszok, motorbiciklik és kerékpárok ezrei szelik az utcát és az országutat, a büntetőtörvénytörvény-szék s a vidéki törvénytörvény-székek folyosói egy újfajta vádlott-típussal vannak tele, a soffőrökkel és az urvezetőkkel. A polgári perek tárgyalótermében pedig ott ül alperesként a gépkocsi tulajdonosa vagy üzemtartója, súlyos kártérítési követelések ellen védekezve. A nagyközönség, az utas boldogan ül a XX. század nagyszerű közlekedési eszközében, amely megrövidíti az utat s egy elvnek a szolgálatában áll: az idő pénz. Mit gondol az utas, a modern közlekedés lázas iramát követelő publikum, hogy künn a kormánykeréknél a halál ezer változatával kacérkodva, az utak rosszasságától, a jármű hibáitól, azután a gyalogosok és kocsisok ügyetlenségeitől s a legnagyobb ellenségtől, az ostoba véletlentől is üldözötve, teljes lélekjelenléttel is örökös veszedelemben ül a soffőr? Félábrában a börtönben s amellet a kártérítési ítélet marasztalásától is rettegvé: ez a soffőr igazi képe. S a másik kép: a büntetőjogi típus, a megrögzötten vakmerő, könnyelmű, mások életét s vagyonát fitymáló urvezető vagy soffőr.

De a leggondosabb gépkocsivezetőt is üldözi, még a világváros rosszul megcsinált utcáin, a külvárosok agyagos vagy homokos utcáin is, de főként künn a vidéken a kocsitönkretevő, a szabályos hajtást lehetetlenné



tevő kátyu, a rossz világítás. Mert még ma is áll, amit Széchenyi István gróf száz évvel ezelőtt írt a „Hitel“ című nagyszerű művében:

„Az ország sok tájékán zsiros fekete vagy ragadó agyagföldeken ásatik öt-hat öltre egymástul két mély árok s az áldott termékeny föld árkok közé domboltatik fel, száz meg száz szekér, ezer meg ezer ember mozog s a ráfordított fizikai errogátum iszonyu. Mennél magasabb a töltés, annál jobbnak vélik az utat némely vármegye és szabad királyi városbeli utkésztők s mennél domborubb a víz lefolyására, annál helyesebbnek; midőn azonban a magasb töltésnek közönségesen csak azon haszna szokott lenni, hogy a kocsi, mely dül, nagyobbba dül s az utazó benne kékebbre üti testét, a domboru ut pedig arra hasznos, hogy a ráhányt föld mélyebb, a sár nagyobb s így a sülyedés bizonyosb“.

Széchenyi kocsija, amely 1830-ban még nagyokat és nagyobbakat dült s az utazó benne kékre üti a testét, még megvan ugyan az alföld sártengerében, Magyarország legnagyobb részét azonban ma már keresztül-kasul szelik a kőből épített utak s Csonka-magyarország egyik legfőbb programpontja az automobilközlekedésre is alkalmas kitűnő uthálózat megteremtése.

A legkitűnőbb uthálózaton, a közlekedési rendőr szorgos vigyázata alatt álló világvárosi utcakeresztvezéren, az utcák örvénylő gyalogostömegei, a félszegen átkelő naiv vidéki felránduló ijedelme s a nemtörődő fővárosi ember vakmerő könnyelműsége közepette a veszedelmek még csak nőnek. A gépkocsivezetők s urvezetők bravurra törekvései, az oktalan száguldozások még csak növelik a káoszt s szaporítják az amugy is

**László univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**

tengernyi balesetet. A baleseti statisztika rohamos emelkedést mutat minden államban s még a föld alatt sincs nyugság, hány balesetet okozott a kigyulladó földalatti vasut s utasainak pánikja is. EGYMAGÁBAN az Egyesült-Államok évi statisztikájában az autóbaleseteknek nagyobb a számuk, mint amennyit ez a birodalom a világháboruban hősi halottban veszített. S a statisztika nálunk is megdőbbentő.

A magánjog és a büntetőjog veszedelmei között él tehát az autótartó s az autóvezető és minden egyéb gépi jármű birtokosa és vezetője. Felelős mindegyik a kárért vagyonaival, a hajtás szabálytalanságáért, a vétkes cselekményekért pedig szabadságával is.

A modern közlekedés már milliószor több kárt csinál, mint amit a Széchenyi leirta sáros uton feldülő kocsik okozott, a kieső utas néhány kék folttal szabadult, nem szabadul azonban ilyen olesón rá száz évre az utas, akivel az automobil nekirohan a villamosnak vagy az utszéli fának, akit elgázol a vonat, munkaképtelenné tesz a villamos, vagy aki lezuhan a repülőgéppel. Az emberiségnek évente halottak százezzeivel és sebesültek, rokkantak millióival kell adóznia annak a molochnak, amely a modern közlekedés nevében szedi világszerte az áldozatait. Félve haladunk az utcán, rettegve kocsizunk az országuton s a kertünkben ijedten nézünk fel a fölöttünk cirkáló repülőgépre, nem lesz-e a végén valami olyan katasztrófa, amely bennünket vagy vagyunkat áldozatul követel. Már a gyalogjárás szabadsága is nagyon relativ; törvények és rendeletek szabják meg, hogyan kell mennem, merre kell hajtanom, milyen magasságban szabad repülnöm, mert a modern közlekedés lassan-



kint a maga számára sajátítja ki gögös gesztusokkal a gyalogjárók szuverén területeit s ha így fejlődnek a technikai tudományok, gyermekeink még arra is el lehetnek készülve, talán mi is, hogy a gyalogjárón apró helikopteres, piciny kis repülőgépek fognak le- és felszállani sűrű rajokban.

A modern közlekedés ekként óriási jelentőségű jogi problémákat is ad fel. Ami hasznot okoz az emberiségnek, azt számokban kifejezni alig lehet, de viszont a modern közlekedéstől évente okozott anyagi károk egyenértékéből is nem egy állam összes államadóságait ki lehetne fizetni. Széchenyi elcsodálkozott a Mont Cenis-alaguton, mondván, ez az ujjkor egyik legnagyobb vívmánya. Igaza volt, de mennyi áldozat esik, amíg egy alagut megépül, s mennyi áldozat esik a vonat, a villamos, a repülőgép, a hajó, az autó járása nyomán.

# PUCH

*motorkerékpár a legideálisabb  
tura- és városi motor*



## I. FEJEZET.

# **Az autótartó, az urvezető és a soffiőr magánjogi felelőssége.**

A modern közlekedés által okozott károkkal szemben a jogtudománynak és a jogalkotásnak szinte föl kell fegyvereznie az embereket. A reánk és vagyonunkra törő technika bravuros alkotásaival szemben a jog minden védelmét is készen kell tartanunk, hogy a közlekedés nagy áldásai mellett a pusztító hatások ellen fel legyünk vértézve.

Amikor az utcára kilépünk, amikor vonatra vagy automobilba ülünk, vagy repülőgépen utazunk, érdekünkben áll tudni, hogy ha bajunk esik, kitől és mit követelhetünk.

A mi magánjogunk igen korán felismerte, hogy a modern gépjárműveket nem lehet afféle ártatlan masináknak tekinteni, hanem gyilkos szerszámoknak, amelyekkel szemben a nagyközönséget fokozottabb védelem illeti meg.

A hetvenes években nálunk egy nagy vasuti szerencsétlenség után a törvényhozás megalkotta a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről szóló 1874: XVIII. törvénycikket, amely szerint ha valaki életét veszti a vasut üzemenél vagy testi sértést szenved, az okozott károkért az illető vaspályavállalat felelős, kivéve, ha a vállalat bebizonyítja, hogy a halált vagy a testi sértést elháríthatatlan esemény, vagyis



vis major, vagy egy harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye, amelyet a vas-pályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a meghaltnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta.

Ezt a törvényi jogszabályt az állandóan követett birói gyakorlat nem csupán a vas-pályán közlekedő járművekre alkalmazza most már, hanem minden olyan járműre, amelyet mechanikai erő hajt és amely részben a mechanikai erő, részben a jármű nagy gyorsasága és súlya következtében fokozott üzemi veszéllyel jár a közönségre nézve.

## **1. Felelősség vétkesség nélkül.**

A technikai járművekkel szemben tehát életünknek és egészségünknek a mi törvényeink az ugynevezett tárgyilagosságot, objektív felelősség képében tekintélyes védelmet nyújtanak.

Ez az objektív felelősség azt jelenti, hogy a mechanikai erőből hajtott gépjárművek nem csupán akkor felelősek életünkért vagy egészségünkért, testi sérülésünkért, ha a gépjármű tulajdonosát vagy üzemeltetőjét, a gépjármű kormányosát vagy vezetőjét, vagy a vezetésével foglalkozó bármely személyt mulasztás, gondatlanság, vétkesség terheli, hanem a vétkességtől függetlenül minden körülmények között — csak azért, mert üzemük veszélyes — felelősek, ha csak be nem bizonyítják, hogy a baleset oka vis major, vagy egy harmadik személy elháríthatatlan cselekménye, vagy a meghalt, illetőleg sérült személy saját hibája volt. Felelősek tehát az okozott kárért — ezeket az eseteket nem számítva — anélkül is, hogy vétkesek volnának, felelősek azért, mert olyan üzemet tartanak, amely fölött az emberi ész, az emberi tudás

**László univerzális autójavítóműhelye** Ganz-utca 12. **Tel.: 510-96**

nem tud mindig uralkodni, felelősek azért, mert a jogszabály abból indul ki, hogy aki minek hasznát látja, annak kárát is viselje.

## **2. Felelősség vétkességi alapon.**

Köröskörül tehát szigorú, engesztelhetetlen szabályok merednek az autótulajdonosra, az autózombentartóra, a soffőrre, az urvezetőre. Szabadságuk állandóan kockán, vagyónuk a kártérítési veszély folytán örökös bizonytalanságban s a rendőri kihágások számtalan faja mellett sötéten merednek feléjük az 1878. évi V. törvénycikknek paragrafusai, amelyeknek a II. büntetőnovellával a pénzbüntetés tekintetében módosított szakaszai így szólnak:

### **I.**

„290. §. Aki gondatlansága által embernek halálát okozta, az emberölés vétségét követi el és három évig terjedhető fogházzal büntetendő.“

„291. §. Ha azonban a halál az azt okozónak hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott, három évig terjedhető fogházzal büntetendő.

A jelen szakasz eseteiben a bíróság a bünnösnek talált személyt azon hivatás vagy foglalkozás gyakorlatótól belátása szerint végképen vagy határozott időtartamra eltilthatja és a gyakorlat ismételi megengedését újabb vizsgától, vagy a kellő képzettség megszerzését igazoló más bizonyítéktól teheti függővé.“

„292. §.... emberölés esetében, ha a megölt után oly személyek maradtak, kiknek tartásáról gondoskodni köteles volt: azok részére megfelelő kártérítés is megítélendő, mely a



viszonyokhoz képest egyszersmindenkorra fizetendő tőke vagy évi járadék lehet."

## II.

„310. §. Aki gondatlanság által másnak súlyos testi sértést okozott, három hónapig terjedhető fogházzal büntetendő.

Ha azonban a súlyos testi sértés az azt okozónak saját hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából, vagy azok szabályainak megszegéséből származott: egy évig terjedhető fogházzal büntetendő.

A 291. §-nak a foglalkozás eltiltására és újbóli megengedésére vonatkozó határozatai a jelen szakasz eseteiben is alkalmazandók."

„311. §. A jelen fejezet eseteiben a sértettnek kivánságára és részére a megfelelő kártérítés is megítélendő, mely tartós betegség vagy munkaképtelenség esetében a megsértettnek személyi és családi viszonyaihoz képest egyszersmindenkorra megállapítandó tőke vagy évi járadék lehet."

Majd visszatérünk még a büntetőtörvénykönyvnek ezekre a szakaszaira, melyek szerint szinte állandóan a fogház kapuja előtt áll a soffőr s az urvezető.

### **Az autótartó tárgyilagoss, vétkeség nélkül beálló kártérítési kötelezettsége.**

Nem kiesinylendők le azok a veszélyek sem, amelyek az automobil s egyéb gépjármű tulajdonosát, vagy ha nem ő tartja birtokában a gépjárművet, úgy annak állandó üzembentartóját terhelik. A felelősség óriási sullyal nehezedik rájuk is.

Mi az ő felelősségük mértéke?



Erre az 1874. évi XVIII. törvénycikk rendelkezései az irányadók, amint azt már fennebb érintettük. Ennek a törvénynek lényege az, hogy az autó tulajdonosa vagy üzemben tartója az okozott kárért akkor is felelős, ha nem vétkes.

Hogyan lehetséges ez? — kérdezheti a laikus. A felelet erre a magyar magánjognak következő álláspontja:

Oly károkon felül, amelyeknél a kártérítés alapja a károsító személy vétkessége vagy a vétkességgel rokon magatartása, jogszabályaink értelmében kártérítési kötelezettség oly tényekhez is fűződhetik, melyekben nem-hogy a jogellenesség kritériumai fenforognának, de ellenkezően, az a magatartás, mely a kártérítési kötelezettség megállapítására vezet, egyenesen hijával van a vétkességi elemnek, sőt legtöbbször jogos és jogszabályokkal megengedett. A vétkességi elv nem minden esetben képes a forgalmi élet érdekeit kielégíteni, van sok eset, amelyben a kár okozóját vétkesség ugyan nem terheli, de a modern gondolkodással és jogérzettel mégis ellenkeznék, ha ő vétlenségére hivatkozással elhárítaná magáról a kártérítési kötelezettséget; a vétkesség nem lehet a szerződésenkivüli kártérítési kötelezettségnek egyedüli alapja, a vétlen károkozás is sok esetben kártérítő kötelezettséget állapít meg s a felelősség megállapítását az a szempont igazolja, hogy a felelőssé tett személy mások személybiztonságát veszélyezteti. A vétlen károkozásnál elsősorban a veszélyes ipari üzemek és egyéb veszélyes foglalkozások tekintetében nálunk is különleges jogszabályok keletkeztek.

Kártérítési jogunk általában a vétkességi elvből indul ki; az, aki vétkesség nélkül jár el, rendszerint nem vonható felelősségre, a

kártérítési felelősség alapja tehát rendszert csak a vétség, a szándékosság vagy a gondatlanság. Általános szabály, hogy a felmerült kárért csak az a személy lehet felelős, akinek akaratával a kár okozati összefüggésben van és ahol a nexus hiányzik, általában nem lehet szó felelősségről.

Ezen az elven jogszabályaink lényeges részt törtek a vasutak és egyéb veszélyes üzemek tekintetében. Amint a kir. Kuria 84. számú polgári döntvényének indokolásában kiemeli, az általános szabálytól eltérést ez üzemeknek fokozott és állandó veszélyessége, részben pedig annak a mérlegelése parancsolta, hogy ez üzemek legnagyobb része már anyagi helyzetüknél fogva könnyebben viselik el a veszély káros eshetőségeit és sokszor abban a helyzetben is vannak, hogy az üzem káros következményeit átháríthatják és ezt mint üzemi költséget vehetik számításba és ehhez képest rendezkedhetnek be. Emellett a jogi fölfogás mellett az üzemi baleset a tőke termelési kockázataként jelentkezik.

Törvényhozásunk a vétkesség nélkül való, tárgyi felelősség elvét csak kivételes esetekben émelte érvényre. Birói gyakorlatunk a veszéllyel járó üzemeknél általában a tárgyi felelősség elvét alkalmazza, ugyyszintén a veszélyes foglalkozásoknál is és a vonatkozó döntések alapja általában annak a meggondolása, hogy a foglalkozás vagy üzem veszélyességével és természetével járó kárveszélynek a következményeit az azt üző vagy a dolog természete szerint köteles viselni, vagy pedig azon az alapon, amint azt az idézett döntvény indokolása is kiemeli, hogy aki nagyobb terjedelmű ipari üzemet folytat, már az érdekelt felek vagyoni viszonyaira való tekintettel is, a jogban is érvényesülő

**László** univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96



méltányosság elvénél fogva felel e foglalkozás vagy üzem gyakorlása közben másnak vétkesség nélkül okozott károkért.

Már most jogszabályaink értelmében, aki önállóan ipart folytat, az felel a kárért, amely az üzem vagy az üzemberendezések hiányosságából másokra háramlík. „Az igazság követelménye — mondotta a polgári törvénykönyv javaslatának indokolása —, hogy aki az üzem hasznát élvezi, az üzleti kockázatként annak a kárnak a veszélyét is viselje, amellyel az üzem másoknak — akár saját alkalmazottainak, akár idegeneknek — személy- és vagyónbiztonságát fenyegeti; a felelősség a vétkességtől független, de mégsem igen terhes, egyrészt, mert csak azokra a károkra vonatkozik, amelyek az üzem vagy az üzemberendezések hiányosságának a következményei, amelyek tehát rendes körülmények között kellő gondosság mellett elkerülhetők, másrészt mert az iparosoknak módjukban van, hogy a törvényes felelősségből reájuk hárulható kár ellen felelősségi (szavatossági) biztosítás kötése által fedezzék magukat.“

„Fokozott felelősségnek vetik alá jogszabályaink azokat, akik oly ipart vagy foglalkozást folytatnak, vagy bármely célra oly üzemi módot alkalmaznak, amely természeténél fogva másokra különös veszéllyel jár; ezek — éppen, mert ezt a különös veszélyt önmaguk idézik föl — az ilyen iparüzésből, foglalkozásból vagy üzemi módokból másokra háramló kárért nemcsak az üzem vagy az üzemi berendezések hiányossága esetében, hanem, erőhatalom esetét kivéve, minden esetben felelnek. Fennálló jogunkban ez az elv elsősorban a vaspályák által okozott halál és testi sértés esetére volt elismerve

(1874. évi XVIII. tc.). A birói gyakorlat ezt az elvet általánosítja. Kiterjeszti ugyanis minden iparra, foglalkozásra és üzemi módra, mely különös veszéllyel jár és minden kárra, melyet mások annak következtében akár személyükben, akár vagyonukban szenvednek. Aki önállóan oly ipari vállalatot folytat, amely természeténél fogva másokra különös veszéllyel jár, az felel az ilyen vállalat folytatásából másokra háramló kárért, ha csak nem bizonyítja, hogy a kárt erőhatalom okozta. Ily felelősség alatt állanak különösen a vasuti, sikló, gőzhajózási vállalatok, a gáz és villamosság szolgáltatásával foglalkozó, a vízvezetéki, építő- és bányavállalatok. Ezt a felelősséget előre sem kizárni, sem korlátozni nem lehet.

E szabályok kiterjednek azokra is, akik gépkocsit, repülőgépet vagy léghajót járatnak. A felelősség tekintetében felállított szabályok csak úgy érhetik el azt a céljukat, hogy a személy- és vagyonbiztonság hatékony biztosítékai legyenek, ha kényszerítő jellegűek.

A vaspálya felelősségének az elvéből kiindulva, a magyar birói joggyakorlat megállapításai szerint mindenfajta közforgalmi jármű, amely vaspályán közlekedik, akként szavatol, mint a gőzvasut. Azonfelül újabban nálunk és ugyszólván világszerte az objektív felelősség elvét nem csupán vaspályán közlekedő járművekre alkalmazzák, hanem minden olyan járműre, amelyet mechanikai erő hajt és amely részben a mechanikai erő, részben a jármű nagy gyorsasága és súlya következtében fokozott üzemi veszéllyel jár a közönségre nézve.

A vaspályák által okozott halál vagy testi sértéssel szemben való felelősségről szóló

**László univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**



1874. évi XVIII. tc. ezt a vétkekesség nélkül is fennálló objektív kártérítési kötelezettséget a következő elvek szerint rendezi: 1. §. Ha valamely, habár a közforgalomnak még át nem adott vaspálya üzeménél valaki életét veszti vagy testi sértést szenved, az ezáltal okozott károkért az illető vaspályavállalat felelős, kivéve, ha a vállalat bebizonyítja, hogy a halált vagy testi sértést elháríthatatlan esemény (vis major) vagy egy harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye, vagy a meghaltnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta. 2. §. A vaspályavállalat kártérítési kötelezettsége az 1. § eseteiben a következőkre terjed ki: 1. Testi sértés esetében a gyógyítás költségeinek megtérítésén kívül azokat a vagyoni hátrányokat is tartozik a vállalat kárpótolni, melyek a sérülés következtében a sérültnél annak ideiglenes vagy állandó keresetképtelenségéből vagy keresetképességének csökkenéséből hárulnak. 2. Halál esetében a vállalat az előbbi pontban meghatározottakon kívül a temetés költségeit is tartozik megfizetni; azonkívül pedig, ha az elhalt egyén valakinek eltartására vagy neveltetésére törvénynél vagy törvényes gyakorlatnál fogva volt köteles, ennek tartási és illetőleg neveltetési költségei is, amennyiben azok a halálozás következtében tőle elvonatnának, a vállalat által fizetendők. 3. §. Oly szerződés vagy kikötés (szolgálati szabályok), mely által a jelen törvényben megállapított felelősség előzetesen megszüntetik vagy megszoríttatik, joghatállyal nem bír. 4. §. A kártérítés összegét a fenforgó viszonyok számbavételével a bíró belátása szerint állapítja meg. A bíró határoz afölött is, vajjon köteles-e a vállalat biztosítékot adni s mely nemű és mily értékű legyen az.



# Mindnyájunkat érhet baleset!



# Akkumulátorok

---

## Sziklai és Társa

**BUDAPEST**

VII, Péterfy Sándor-utca 9

Telefon: József 351-43

---

# Akkumulátorok

**automobilok, rádiókészülékek,  
telefonok, kastélyok és malmok**

részére bármely kivitelben a legjutányosabb  
árak mellett szállítunk

Az elmaradt vagy csökkent keresmények, illetőleg tartási és neveltetési költségnek megtérítése, amennyiben a felek egyezség útján másként nem intézkednek, mint havonkénti előzetes részletekben fizetendő évi járadék ítélendő meg. 5. §. A kötelezett vaspályavállalat az évi járadéknak bíróság általi megállapítása után is jogosítva van annak megszüntetését vagy alábbszállítását kérni, ha azok a körülmények, amelyek a megállapítás indokául szolgáltak, lényegesen megváltoztak. Hasonlóul jogosítva van a sérült is az évi járadék fölemelését, vagy ha az megszüntetett volna, annak újabb megítélését kérni, ha azok a körülmények lényegesen megváltoznak, melyek annak megállapításánál, lejjebbszállításánál vagy megszüntetésénél irányadók voltak. 6. §. A vaspályavállalat viszontkereseti joga, a vasuti balesetért felelős közegei ellen, e törvény által nem érintetik. 7. §. A jelen törvény értelmében támasztandó kártérítési perek azon elsőfoku királyi törvényszék előtt indítandók, amelynek területén a kereset alapjául szolgáló baleset történt. 8. §. Több kárvallottnak kártérítési követelése, melyek a vaspálya üzemében történt ugyanazon eseményből származó sérülések, és illetőleg halálesetek folytán támasztatnak, egy keresettel is érvényesíthetők. Az eljárásnál az 1868. évi LIV. tc. 144—151. §-ai követendők. (L. az 1911. évi I. tc. 48. §-át.) 9. §. A kártérítési követelések sérüléseknél a baleset bekövetkeztétől, halál esetében pedig a halálozás időpontjától számítandó 3 év alatt évülnek el. 10. §. A büntett vagy vétkes gondatlanság megbüntetésére vonatkozó büntetőtörvények és szabályok a jelen törvény által nem érintetnek. 11. §. A jelen törvény 1. §-ában nem

**László autójavítóműhelye** Ganz-utca 12. **Tel.: 510-96**



érintett károk megtérítésére nézve továbbra is a fennálló törvények, szabályok és gyakorlat követendők.

A most idézett törvény miniszteri indoklásából kiemeljük a következő tanulságos megállapításokat:

„A szállítási üzlet jogi természetével szoros kapcsolatban van azon általánosan elismert és kétségbe nem vont jogszabály, mely szerint a szállító mindazon kárért, mely a szállítás következtében okoztatik, az általános kártérítési elvek értelmében felelős. Érvényre emeltetett ezen elv hazai törvényhozásunkban is, az 1840. évi XX. tc. 4., 5. és 6. §§-aiban, melyekben a fuvarosok felelősége szabályoztatik. A vasutak, mint kizárólag szállítással foglalkozó nagymérvű újabb vállalatok, üzletük természeténél fogva szintén azon szempontok alá esnek, melyek a szállítási üzleti jogi természetéből folynak. Teher szállításnál a vaspályák kártérítési kötelezettsége, az általános magánjogi kártalanítási elvek alapján, nem is vonatott kétségbe és ezen elvek alkalmazása nem is okozott nehézségeket. Sokkal bonyodalmasabb és nehezebb azonban a vaspálya kárpótlási kötelezettségét azon esetekben meghatározni, mikor üzeme folytán emberhalált vagy testi sértést okozott. Itt a kárpótlási igények megállapításánál tekintetbe veendő jogi mozzanatok oly sajátosságosak és gyakran oly nehezen fölismerhetők, hogy általános lett azon meggyőződés, miszerint ezen sajátzerű viszonyokra külön törvény hozatala szükséges. A felmerült nehézségek nem a kártalanítási alapelv lényegére vonatkoztak, hanem leginkább onnan eredtek, mivel az új közlekedési eszközknél olyan mozzanatok merültek fel, melyeket a fennálló bizonyítási szabá-

lyok alkalmazása mellett bebizonyítani s így a bíró határozathozatala alá vonni nem lehetett. A javaslat ennél fogva két alapelv megállapítására volt kiváló figyelemmel. Ugymin: 1. a kártérítésre kötelezett felelősségének terjedelmére. 2. a kártalanítási összeg megállapítását szabályozó eljárásra. Ami az első szempontot illeti, a következőket szükséges megjegyezni: A vaspálya-vállalat többnyire részvénytársaság s mint ilyen központi kormányzattal és egységes vezénylettel bír. A vaspálya központi igazgatása és a vasuti üzemmel megbízott hivatalos személyzet között a dolog természeténél fogva oly szoros kapcsolat áll fenn, melynek alapján az önálló cselekvésre nem képes társaság végrehajtó közegei cselekvényeit sajátjainak elismerni köteles. A vaspálya különféle állomásain alkalmazott hivatalnokok, a társaság által szorosan körülírt hatáskörben, ennek megbízása és meghatalmazása alapján működnek. Azért a vállalat minden kárért, melyet a hivatalos személyzet hivatalos eljárása folytán okoz, oly mérvben felelős, amilyen mérvben minden személy saját cselekményeiért feleletre vonatható. Ezen szavatosság eszerint nemcsak a hivatalnokok cselekvényei és mulasztásai, de ezeknek hivatalos állásukban elkövetett büntényei által okozott kárra is kiterjed. De nemcsak a rendszeren és állandóan alkalmazott hivatalnokok cselekményeiért, hanem azon egyénekért is kell a vaspálya-vállalatnak felelni, kiket üzeme körül ideiglenesen alkalmaz, mivel ez a megbízó és megbízott közti viszony jogi természetéből folyik. Ezen felelősség világos kijelentése folytán a vaspálya-vállalatok közegeik megválasztására különös gondot fognak fordítani. Az üzleti szabályzatok értelmében kö-

**96  
László univerzális autójavitóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**



telesek a vaspálya-társaságok a szállítási eszközöket és a pályát folytonosan jókarban tartani. Felette sajnos következményei lehetnek itten a legkisebb elnézésnek vagy mulasztásnak. Minthogy azonban a hiányos szállítási eszközök következtében történt szerencsétlenség után a hiány bebizonyítása számtalan technikai részlet figyelembevételével van egybekapcsolva, melyek a valódi és a bíró által felfogható tényállás megállapítását gépészeti ismerettel bíró szakférfiaknak is gyakran lehetetlenné teszik, szükséges kimondani, miszerint nem a károsított köteles a szállítási eszköz hibás voltát bebizonyítani, hanem a társaság tartozik a bírót arról meggyőzni, ha felelősségétől szabadulni akar, hogy a kár nem az ő hibája miatt, hanem a társaságtól független személy tette, vagy elháríthatatlan esemény következtében állott be. Ebből kitűnik az a fontos feladat, mely a bíróra a jelen törvényjavaslat életbe léptetése után vár. Minden egyes esetben ő fog határozni, vajjon beszámítható cselekmény vagy mulasztás, vagy pedig elháríthatatlan esemény-e a szerencsétlenség okozója. Az elháríthatatlan esemény (vis major) egyes nemei elő nem számíthatók. A törvényjavaslatban azért indítványoztatik ezen műszó, mert magában foglalja mindazon események fogalmát, melyek sem előre nem láthatók s ennek folytán ki nem kerülhetők, sem emberi erő és óvatosság által meg nem akadályozhatók. Ezen esetben a törvénynek csak azon hivatása lehet, hogy a helyes irányt kijelölje és a többit a bíró józan belátására bizza, mert a casuistica e téren végtelen és a legtüzetesebb elősorolása által sem meríthető ki. A vaspálya-vállalat eszerint minden egyes esetben köteles azon bizonyí-



tékokat előállítani, melyek alapján a bíró a felelősség iránt ítéletet mondhat. A kártalanítási összeg megállapítása iránt következő jegyzendő meg: ingó dolgokon történt kár aszerint állapíttatik meg, amilyen nagy a dolgok értékpadása és ez többnyire határozott összegben kimutatható. De nem lehet kényesebb feladat, mint az ember életének vagy a testi sértés nagyságának értékét határozott összegben megállapítani. Az emberi életben nyilvánuló sajátságok, melyek ennek az egyéniség jellegét kölcsönzik, itt a legnagyobb mérvben tűnnek föl. Az életkor, a testalkat, a foglalkozás és a keresetág ezen kártalanítási igényeknél tekintetbe veendő, de csak valamelyikét a kárpótlás megállapításánál, mint kizárólag irányadó mozzanatot, határozottan felállítani, mivel ez egyoldalúságot és így igazságtalanságot szülne, szintén lehetetlen. Nincs e tekintetben oly mozzanat, mely ily esetben általános zsinórmértékül vehető lenne. Itt csak a bírói belátás a fennforgó viszonyok alapján határozhatja meg a kár összegét. Az újabb időben nálunk nagyobb mérvű fejlődésnek induló személyforgalom szükségessé teszi ennél fogva ily törvény hozatalát. Ezen előbb említett szempontok voltak mérvadók a vaspályákban leg-  
gazdagabb államokban ily természetű kártalanítási törvények hozatalánál. Így keletkezett a vasutak hazájában, Angliában, a 9. és 10. Viktoria cap. 93-ik törvény, vagyis az ismeretes Lord Campbell-féle statute, mely a tárgyban több államnak mintául szolgált. Ezen elvek voltak mérvadók az Ausztriában 1869. évi március 5-én kihirdetett törvény hozatalánál. Ezekre az egész Németországra kötelező erővel bíró 1871 június 7-én szentesített törvény alkotásánál éppen ugy

**László** univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96

volt figyelem, mint a jelen törvényjavaslat szerkesztésénél. Amint ezekből látható, a jelen törvényjavaslat gyakorlati iránya leginkább azáltal van kijelölve, hogy nem új, eddig ismeretlen alapelveket akar törvényeink közé fölvenni, hanem célja az általános kártalanítási elv sikeres alkalmazását, a vaspályák sajátságos viszonyai mellett a külföldi törvényhozásnak e téren tett tapasztalatai alapján, a jog és méltányosság fogalmának megfelelőleg biztosítani.“

„Az 1. szakaszban a kártalanítás általános természete állapittatik meg. A vaspálya-vállalat mindazon sérülésért, vagy halálesetért tartozik kárpótlással, mely üzené által okoztatott. Az ezen törvényben megállapított felelősség csak magánjogi természetű. Mert azon esetben, ha a vasuti társaság személyzetét ilyen szerencsétlenség alkalmával mulasztás vagy gondatlanság terheli, vagy büntetendő cselekmény a bal-eset okozója, akkor ennek beszámítása nem ezen törvény értelmében, hanem a büntető törvény alapján történik. A kárt a vállalat még ezen utóbbi esetben is köteles megtéríteni és nem mentheti magát hivatalnoka vétkességével, mivel érte, mint megbízottjáért, felelős. Vasuti szerencsétlenség esetében ezen § második bekezdése szerint mindig azon vélelem áll, hogy a kárt a vállalat hibája okozta. Azért a kártalanítás kötelezettsége alól csak úgy szabadulhat, ha bebizonyítja, hogy vagy elháríthatlan esemény, vagy harmadik, tőle nem függő személy, vagy a sértett maga okozta a szerencsétlenséget. Az elháríthatatlan esemény ismertető jellegét, amint már fentebb említettett, tüzetesen megállapítani nem lehet, s azért minden egyes esetben a bíróság lesz hivatva



afelett határozni, vajjon a vis major felmentő körülménye fenforog-e vagy nem.“

„Csak az életvesztésre és a testi épség megromlására vonatkozó kártalanítás foglaltatik ezen törvényben; más kártérítési követelések, mint podgyász stb. megtérítése az általános szabályok alá esnek. Kártalanítás halál és testi sértés esetében követelhető. A halál esetében adandó kárpótlás kétféle: 1. Megtérítendő az azon költségek, melyek a halálos sértést szenvedett megkísérlett gyógyítása, ápolása és halálakor, temetkezése alkalmával felmerültek. Ezen költségek az örökösök által igazolandók és a bíró, tekintettel az elhalt társadalmi állására, esetenként fogja megvizsgálni, vajjon ezen költségek igazoltak-e vagy nem. A bíró arra is hivatva van, hogy azon veszteséget, melyet a sértett a szerencsétlenség napjától haláláig keresetében szenvedett, a körülmények és az elhalt foglalkozásának tekintetbevétele mellett a jog és méltányosság szerint állapítsa meg. 2. Azok a személyek, akiket az elhalt köteles volt eltartani, a vaspálya-társaságtól követelhetik, hogy az elhunyt helyett és oly mértékben, mint ez kötelezve volt, eltartásukról gondoskodják. Az eltartási kötelezettség terjedelmét azok tartoznak bizonyítani, akik erre igényt emelnek. Ennek a kötelezettségnek természete a magánjogban gyökerezvén, a bíró ennek alapján az okozott kár nagyságát könnyen meghatározhatja. A testi sértés miatt emelhető kárpótlási igény szintén kétféle. Ha a sértett munkaképtelensége csak ideiglenes, akkor a gyógyítási költségen kívül csak az a kár lesz megtérítendő, melyet a sértett munkaképtelenségének ideje alatt szenvedett.“

**László univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**



„Az 5. § azokról az esetekről intézkedik, midőn a tartamos kártalanítási jog és kötelezettség az ennek alapjául szolgáló körülmények lényeges megváltozása folytán szintén változást szenved. Ez a változás kétféle irányban történhetik: ugyanis a kártalanítási jog és kötelezettség vagy megszűnik, illetőleg leszáll, vagy növekszik. Ezekben az esetekben mindkét fél jogainak érvényesítésére módot nyújt az 5. § a bírósági ítélet hozatala után is azáltal, hogy az ügy újabb tárgyalását s birói eldöntését megengedi. Mert az ítélet után a sérült anyagi helyzete javulhatott, vagy a sértés következményei nem oly jelentékenyek, mint az ítélet alkalmával felvettettek, vagy a kiskorúak nagykorúság elérése által elvesztik tartási jogukat. Ilyen esetekben módot kell nyújtani a vasúti vállalatnak, mely által kötelezettsége leszállítását követelheti. A méltányosság másrésről megkívánja, hogy a sértettnek is legyen meg az a joga, ha helyzete az ítélet után még rosszabbra fordul, a kárpótlási járadék fölemelését követelheti.“

„Ez a törvényjavaslat kizárólag csak a testi sértésért adandó kárpótlásra vonatkozóan, másnemű károsítások, rongálások, mint podgyász, értékemű elvesztése iránt ennek a törvénynek az alapján sem önállóan, sem kapcsolatban a testi sértés miatt emelt kéréssel, igényeket nem lehet emelni. Ez az eljárás a rendes per útján teendő folyamatba.“

Fizessen elő az  
**Autó- és Motorújság-ra!**

Egy évre 12 pengő

## II. FEJEZET.

### **Az autótulajdonos tárgyla- gos kártérítési felelőssége tárgyában kialakult birói gyakorlat.**

Kuriai ítéletek hosszú sorozata áll előttünk, amelyek az autótulajdonos magánjogi felelősségét a fentebb tárgyalt objektív kártérítési alapon, vagyis anélkül is megállapítják, hogy az autótartó vagy a gépkocsi-vezető vétkes volna. Ismételjük az 1874. évi XVIII. tc. alapján kialakult állandó birói gyakorlatnak azt az álláspontját, hogy az autótartó minden kárért felelős, hacsak ő maga be nem bizonyítja, hogy a balesetet elháríthatatlan esemény (vis major) vagy harmadik személy elháríthatatlan cselekménye, vagy a meghaltnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta. Nem a meghaltnak a jogutódai kötelesek tehát a kártérítési perben bizonyítani, hogy a meghalt személy nem volt vétkes, hanem a veszélyes üzemet alkotó gépkocsi üzembentartóját terheli a bizonyítás, hogy a meghalt személy hibája okozta a balesetet. Nem a baleset folytán megsérült személy köteles bizonyítani, hogy ő nem volt hibás, hanem a gépkocsi üzembentartója köteles a perben bizonyítani, hogy a balesetet szenvedett személy volt a hibás. Ugyanugy az erőhatalom fennállását vagy azt, hogy a balesetet harmadik személy elháríthatatlan



cselekménye okozta, szintén a gépkocsi üzembentartója köteles bizonyítani.

Ha mindezeknek a mentesítő okoknak a fennállását nem bizonyítja az autótartó, vagyis nem exkulpálja magát, akkor a kártérítési felelősség feltétlenül terhelni fogja, akár vétkes, akár nem. Ha vétkes, akkor vétkessége folytán lesz felelős, ha nem vétkes, akkor kártérítési felelősségének megállapítására az az ok, hogy veszélyes üzemet tart fenn.

A kártérítési felelősség a gépjármű üzemével harmadik személynek okozott baleseti vagy anyagi (ugynevezett dologi) kárért ezek szerint azt terheli, aki a gépjármű tulajdonosa, ha pedig nem ő maga használja azt, hanem állandóan más, úgy ezt az állandó üzembentartót terheli a kártérítési felelősség. Nem változtat ezen a felelősségen az a körülmény, hogy a gépjárművet nem a tulajdonos, illetőleg az üzembentartó vezette, hanem a soffőr, mert az utóbbiért a tulajdonos, illetőleg az üzembentartó felelős anyagiilag, részint azért, mert az 1874. évi XVIII. tc. alapján kialakult állandó birói gyakorlat objektív alapon, vétkesség nélkül is, de vétkesség esetében is, a tulajdonost, illetőleg az üzembentartót teszi a kártérítésért magánjogilag felelőssé, részint azért, mert jogszabály, hogy a munkáltató, a gazda felelős azért a kárért, amelyet alkalmazottjai a rájuk bízott teendők teljesítésében harmadik személynek jogellenes cselekvéssel vagy mulasztással vétkesen okoznak, felelős tehát a vezető által szándékosan vagy gondatlanságból okozott halál vagy testi sértés magánjogi, kártérítési következményeiért is. A veszélyes üzemek felelősségénél ugyanis magánjogunkban a következő elvek érvényesülnek: A kir.



Kuria az 1917. évben hozott 84. számú teljes ülési polgári döntvényben kimondja ugyan, hogy: „Aki valamely ügynek ellátására maga helyett mást rendel ki, azért a kárért, amelyet a kirendelt az ügykörébe eső teendők teljesítésében harmadik személynek jogellenesen okoz, csupán saját vétkessége esetében felel s ez a vétkesség nem forog fönn, ha a megbízó bebizonyítja, hogy a kirendeltnek megválasztásánál s amennyiben felügyeletre, utasításra vagy a tennivalók teljesítéséhez való eszközök nyújtására van szükség, ennél is a kellő gondosságot kifejtette, vagy hogy a kár a megbízó kellő gondosságának kifejtése esetében is bekövetkezett volna“, de a döntvény azt is kimondja, hogy ez a szabály nem vonatkozik azokra az esetekre, amelyekre valamely külön törvény és amelyekre az üzem vagy a foglalkozás veszélyessége, illetve terjedelme vagy természete alapján a bíró a vétkesség nélkül való felelősséget megállapítja, — nem vonatkozik tehát ez a szabály a gépjármű, mint veszélyes üzem okozta károkra. Itt tehát nem védekezhetik a gépjármű tulajdonosa vagy üzemben-tartója azzal, hogy csak a maga tettéért felelős s így nem felelős azért a kárért, amelynek elkövetésében utasításadással vagy egyébként része nem volt, itt felelős saját magáért, felelős a sofförért, felelős a jóbarátért, akit a kormánykerékhez engedett s felelős azért, mert magánjogunk szerint a vétkesség nélkül való felelősség azt jelenti, hogy a foglalkozással vagy az üzem veszélyességével és természetével járó kárveszélyeknek a következményeit az azt üző a dolgozó természete szerint viselni köteles.

Az idevonatkozó ítélkezési gyakorlatot a következő jelentősebb, elvi megállapításokat

**László** univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96

tartalmazó ítéletekkel szemléltetjük, *kiemelvén, hogy a 35. lapon közölt eset mintha túlságos ridegséggel és merevséggel alkalmazná az objektív felelősség elveit.*

### **A sikos uton ne fusson át a gyalogjáró.**

A veszélyes jármű (automobil) használata folytán bekövetkezett balesetnél joghasonlóság alapján ugyanazt a jogelvet kell alkalmazni, mint a veszélyes iparüzemnél, amelynél a jogvédelem az, hogy a baleset a veszélyes üzem következménye, amiből aztán önként következik, hogy a munkaadó, aki a veszélyes iparágat folytatja, köteles bizonyítani a jogvédelemmel szemben azt, hogy a balesetet az ezt szenvedettnek gondatlansága vagy vétkessége okozta. Az uton való átkelésnél a gyalogjáró is tartozik ügyelni, hogy az általában gyorsabban haladó járművek alá ne kerüljön. Ha tehát akkor kerül az automobil kerekei alá, mikor előtte futva akar a sikos út másik felére jutni, ahelyett hogy a gépkocsi elhaladását megvárná, a saját gondatlanságával okozott balesetért kártérítést nem követelhet. (*Kuria 4467/1909.*)

### **A károsult vétkességét az autótulajdonos bizonyítsa.**

Az automobilközlekedés által okozott károkért való felelősség elbírálásánál a veszélyes üzemekre vonatkozó jogszabályt kell joghasonlóság alapján alkalmazni. Ennélfogva a kárért, minthogy a veszély az automobil, a közlekedési eszköz működésével jár, ennek a tulajdonosát terheli a felelősség, tekintet nélkül arra, hogy őt a kocsi vezetője megválasztásában vagy a kocsi vezetőjét a vezetésben gondatlanság terheli-e vagy sem; és a tulajdonos a felelősség alól csakis



akkor mentesül, ha bizonyítja, hogy a káresetet erőhatalom, harmadik személy elháríthatatlan cselekménye, vagy magának a károsultnak hibája okozta. (*Budapesti tábla 1908/1912.*)

### **Az autó állandó bérlőjének felelőssége.**

Az automobil állandó bérlője felelős az automobil üzemében bekövetkezett balesetért, ha azt nem a sérült idézte elő. (*Kuria P. VI. 3565/1911. sz.*)

### **Lovak megvadulása.**

Automobiltulajdonos a vele szemközt jövő kocsis lovainak megvadulásából származó balesetért csak akkor felelős, ha maga is jogellenes magatartást tanúsított és az utrendőri szabályokat megszegte. (*Kuria P. VI. 345/1912.*)

### **Két automobil összeütközése.**

Két automobil összeütközése esetében nem lehet alkalmazni a veszélyes üzemből eredő felelősség szabályait. Minthogy az automobil nagyobb hajtóereje az ilyen gépkocsinak az állatok által vontatott járműveknél tetemesen gyorsabb mozgását idézi elő, minthogy az automobilnak menetiránya sinpárokkal szabályozva nincsen s így az a közlekedést nagy mértékben veszélyezteti: az automobilon okozott károkért való felelősség elbírálásánál általában a veszélyes üzemre vonatkozó magánjogi szabályt kell alkalmazni. A jelen esetben azonban ennek azért nem lehet helye, mert a kár két automobil összeütközése által az automobilon okoztatott, ezek mindegyikére pedig egyformán áll az a rendelkezés, hogy azok működése a veszélyes üzem természetével bir. A kárt eszerint

**László univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**



két veszélyes üzemnek a működése ennek az üzemnek a körében idézte elő, minélfogva a veszély egyformasága a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezésnek egyik vagy másik fél javára leendő alkalmazást kizárja. (*Kuria P. VI. 999/1913. sz.*)

### **Sebesség, zaj, riasztó hatás.**

Aki közutakon olyan járművel közlekedik, amelynél a vontatás céljaira géperő (például gőz-, villany-, gázerő) alkalmaztatik, az ezzel egybekötött veszélyes következményeket viselni tartozik. Köztudomásu, hogy az automobil használata az azzal járó nagyobb sebesség, zaj és riasztó hatás folytán a közutakon a rendes fuvarozási eszközökkel közlekedő közönségre és a gyalogjárókra állandó és különös veszéllyel jár. A veszélyes iparüzem tulajdonosának felelősségét meghatározó jogszabályok tehát a gépkocsi használata által a közutakon okozott balesetek elbírálásánál megfelelően alkalmazandók. (*Kuria 3295/1908.*)

### **Ki tekinthető felelős üzembentartónak?**

Az, aki valamely gépkocsi használatát egyes fuvarozási alkalmakra díjazás ellenében, avagy akár ingyenesen is, a rendelkezésre jogosulttól megnyeri, ezáltal még nyilvánvalóan nem tekinthető az illető gépkocsi üzembentartójának s a tárgyi felelősség, amely a gépkocsi menetelése alkalmával harmadik személynek okozott károsításért a káros fél részéről érvényesíthető, a dolog természeténél fogva a jelzett esetben is annak a személyéhez tapad, aki mint géptulajdonos, illetőleg gépjárműtulajdonos, azt az elemi erővel továbbított gépjárművet forgalomban tartja. (*Kuria P. VI. 3954/1917.*)

## Motoros kerékpár okozta baleset.

Motoros kerékpár által okozott baleset ugyanoly elbirálás alá esik, mint az automobil által okozott baleset. A tanuk vallomásával meg van ugyan cáfolva a felperesnek az a kereseti állítása, hogy az alperes az országutnak a községi uttal való kereszteződésénél benzinmotoros kerékpárjával teljes sebességgel hajtott föl az országutra akként, hogy járművével közvetlenül a felperes által hajtott fogathoz jutva, ez előtt csak alig egyméternyi távolságra tudott megállani; ez a körülmény azonban az alperes felelőssége szempontjából perdöntő jelentőséggel nem bír, mert ugyanezeknek a tanuknak vallomásából kitűnik az is, hogy az alperes a főntebb megjelölt községi uton, körülbelül 20 méternyire annak az országutba való betorkolása előtt, akkor szállott le kerékpárjáról, amikor a felperes már leasett kocsijáról. Az alperes maga adta elő azt, hogy a motor zakatolása oly nagy, hogy azt szabadban kilométerekre is lehet hallani; a tanuk vallomásával pedig bizonyítva van, hogy a felperes által hajtott postaló az alperes motorkerékpárjának D. J. tanuvallomása szerint azon a vidéken szokatlan zakatolásától bokrosodott meg s ettől való ijedtében rántotta neki a felperes kocsiját az országut szélén lévő kerékvetőnek úgy, hogy felperes a kocsiról lebukott és így az alperes motorgépének használata s a felperes balesete között okozati összefüggés kétségtelen.

Az elsőbíróság ítéletében helyesen kifejtettek szerint az ilyen gépi erővel hajtott jármű tulajdonosa gondatlanságának, vagy vétke mulasztásának fenforgása nélkül is felelős azért a kárért, amit a közutakon a rendes fuvarozási eszközökkel az ily gépek nagyobb zajá-

**László univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**



ból és riasztó hatásából folyó veszélyességével okoz, kivéve, ha kimutatja, hogy a balesetet magának a sértettnek hibája idézte elő; mint-hogy azonban az alperes arra a kifogásra vonatkozóan, hogy a felperes a baleset alkalmával ittas volt s hogy a kocsiról való lebukását ez a körülmény és az okozta, hogy ülőhelyét szolgálati utasításai ellenére a postakocsira fölvelt idegen utasok egyikével megosztotta s lovát nem a kellő gondossággal kezelte, a felperes tagadásával szemben bizonyítékot föl sem hozott: az alsóbíró-ságok az ő kártérítési felelősségét helyesen állapították meg. (*Kuria 817/1910.*)

### **A kerékpár, az ijedős lovak és a gyeplő.**

Az, hogy a kerékpáros egy méternél nem nagyobb távolságot tartva, előz meg egy szekeret, továbbá, hogy a kerékpárjára akasztott, tehát okvetlenül kisebb méretű kanna valamelyes zajt okoz, a terhes szekérbe fogott lovakra riasztó hatással rendszerint ninesen. A balesetet tehát a felperes különösen ijedős lovainak természete okozta, amelyért azonban alperes nem felelős. A fölperes a sinek keresztezésénél különben is olyan helyzetben volt, hogy fokozottabb figyelemmel kellett lennie és a gyeplőt erősebben fognia. Hogy alperes nem csöngetett, az azért nem eshetik terhére, mert a csöngetés a helyzetet az adott esetben még csak súlyosbithatta volna. Alperes magaviselete föntiek szerint nem lépte túl azt a határt, amelyet a gondosság közönséges mértéke megszab. (*Kuria VI. 337/1926.*)

### **Kerékpár a villamos előtt.**

A közutakon közlekedőket kötelező elővigyázat és gondosság ellen vétett az elhalt



azzal, hogy a széles uttesten elhelyezett ket-  
tős sínpáron ellenkező irányban közeledő  
villamosok elhaladását be nem várva, az ut-  
test baloldaláról az uttest jobboldalára át-  
menő villamos mögül s arra kényszerítő  
szükség nélkül, közvetlenül a lassu menet-  
ben odaért 1-es jelzésű villamos előtt oly  
időben kísérelte meg a sinnek keresztezését,  
amikor ez a villamos már baleset nélkül  
megállítható nem volt. Tényként meg van  
ugyan állapítva, hogy a villamoskocsi veze-  
tője is látta azt, hogy az uttesten két kerék-  
páros közeledik, ámde emiatt a kocsi vezető-  
nek a villamost még megállítania nem kel-  
lett, mert — széles uttesten haladván —,  
arra rendes gondosság mellett sem számitha-  
tott, hogy a kerékpárosok egyike közvetlenül  
a villamos előtt kísérel meg a sineken való  
áthaladást. (*Kuria C. VI. 4097/1927.*)

### **Kerékpár és autó összeütközése. Felelősség a dologi kárért.**

Állandó birói gyakorlatunk a veszélyes  
üzem tulajdonosának (üzembentartónak)  
tárgyi felelősségét az üzem által előidézett  
dologi kárra is kiterjesztvén, az elsőbiróság  
helyesen kötelezte II. r. alperest az automo-  
bilja által felperesnek ruházata és kerék-  
párja megrongálásával okozott kár megtéri-  
tésére is, s mert ugyancsak birói gyakorla-  
tunk értelmében a veszélyes üzemben bekö-  
vetkezett véletlen mindig és kizárólag az  
üzem terhére esvén, s az ebből eredő kár is  
tárgyi felelősségénél fogva kizárólag az üzem  
főntartója által lévén viselendő —, adott  
esetben kármegosztásnak helye nincs. (*Bu-  
dapesti Tábla, XV. 7763/1927.*)

**László** univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96

### **A tulajdonos az autóval jogtalanul járó soffőrért is felelős.**

Az a körülmény, hogy a baleset idejében az alperes kocsivezetője a gépkocsit saját céljaira, tiltott módon, használta, az alperes kártérítési kötelezettségét nem érinti, mert a veszélyes üzemre vonatkozó szabályok szerint a tulajdonos alkalmazottjáért, akire a gép vezetését és fölügyeletét bízta, a 84. sz. döntvény értelmében felelős. (*Kuria P. VI. 2426/1922.*)

### **A forgalomban tartó gépjárműbirtokos kártérítési felelőssége.**

A gépkocsi által harmadik személyeknek okozott kárért a tárgyi felelősség azt terheli, aki mint géptulajdonos, illetve gépjárműbirtokos, ezt az elemi erővel továbbított gépjárművet üzemben, forgalomban tartja. (*Kuria P. VI. 5824/1922.*)

### **Kutya elgázolásából származó kár.**

A — bár sebes iramban haladó — automobil által elgázolt kutyaért a tulajdonos nem követelhet kártérítést, ha a szabadon hagyott kutya az automobilnak egyenesen nekiszaladt.

Felperes maga állítja, hogy elhullott vizslakutyája rendkívüli éleslátó-, halló- és szaglóképességgel birt, amiből következik, hogy a kutya az automobil érkezését, még ha az sebes iramban haladt volna is, oly időben észrevehette, hogy annak utirányából egy szökkenéssel bizonyára kitérhetett volna, ez a körülmény tehát jelentősen támogatja E. S. tanunak esküvel megerősített vallomását, hogy a baleset olyképp következett be, hogy a kutya az automobilnak egyenesen nekiszaladt. A dolog ilyen állásában azonban nem



illetteheti meg a jog felperest, hogy szabadon-hagyott kutyája elhullásából származott káráért az alperest felelőssé tehesse. (*Kuria P. VI. 999/1913.*)

### **Baleseti kár lovaknak autótól való megvadulása esetében.**

A vonatkozó részben meg nem támadott és így irányadó tényállás szerint felperes, aki-nek férje nyiregyházi gazdálkodó, 1924. évi július hó 26-án délelőtt 10 és 11 óra között fiával megrakott négylovas fogaton ment a Tokajból Nyiregyháza felé vezető uton. A lovakat a felperes férje hajtotta, a felperes pedig hátul a farakáson ült. Szembejött velük rendes sebességgel az alperesnek saját maga által vezetett gépkocsija. Felperes lovai a gépkocsi láttára megriadtak, visszafordul-tak, a szekeret hirtelen félrerántották, a szekér első tengelye eltört s az egyik első szekérkerék kiesett. Eközben a felperes férje a szekér tetejéről leesett, a felperes pedig ijedtében a szekérről leugrott, fejével a köves utra esett s koponyaalapú törést szenvedett, aminek következtében 5—6 hónapig munka-képtelenné vált. A felperesnek balesetét tehát az okozta, hogy a lovak az alperesnek üzem-ben volt autójától megijedtek és megbokro-sodtak. A gépkocsi üzeme veszélyes üzem, épp ezért alperes, mint a balesetet okozó gépkocsi tulajdonosa és üzem-bentartója, felelős a gépkocsijának használata folytán be-állott balesetből eredő kárért, ha csak nem bizonyítja, hogy a balesetet a sérült ki-zárólagos hibája, erőhatalom, vagy harma-dik személynek elháríthatatlan cselekménye idézte elő.

Abból, hogy felperes a szekér tetejéről leugrott, nem állapítható meg, hogy sérülése

**László** univerzális autójavitőműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96



az ő kizárólagos hibájából származik, mert midőn a lovak a fával megrakott szekeret elragadták, a felperes ki volt téve annak az eshetőségnek, hogy a kocsi feldőlése esetén az azon levő fa őreá borul, ezért annyira megzavarodhatott és megijedhetett, hogy helyzetét helyesen el nem bírálhatta; ez a körülmény pedig őt hibássá nem teszi, hanem a véletlennek tudandó be. Ezek szerint az alperes nem bizonyította azt, hogy az autóbalesetet a felperes kizárólagos hibája, vagy egy harmadik személy elháríthatatlan cselekménye idézte elő, ezért a balesetből folyólag a felperesnek kártérítéssel tartozik. (*Kuria P. VI. 6076/928.*)

**Jelzőlámpa hiánya az uttest törmelékrakásán és sebes hajtás. Közös vétkesség alapján kármegosztás.**

Ha a gépkocsi vezetője a közbiztonság érdekében fennállott hatósági rendelkezést megszegte, az ilyen eljárás a kárért való felelősség szempontjából is a tiltott cselekmény fogalma alá esik. Az, hogy a nagyobb sebességgel haladást tiltó szabály ma már elavult-e és hogy annak megtartását a rendőri hatóság szigorúan veszi-e, mindaddig, amíg a rendelkezés hatályban van, a kárért való felelősség szempontjából teljesen közömbös. A vétkesség általában kártérítésre kötelez és ezt a kötelezettséget nem szünteti meg, hogy a kárt veszélyes üzem szenvedte, vagy hogy a károsult is hibás.

Amidőn a kárért felelősségre vont személynek hibája a kár keletkezésében csak közrehatott, az eset körülményei szerint kell eldönteni, hogy van-e helye kártérítésnek és mennyiben.

Meg van állapítva, hogy az elsőrendű föl-

peres gépkocsija a megengedettnél jelentősen nagyobb (óránként 40 km-es) sebességgel haladt.

Az alperes szerint a balesetet a nagy sebesség okozta és szerinte nincs jelentősége annak, hogy a törmelékrakást az alperes munkásai éjjelre szabályszerűen ki nem világították, amely mulasztás miatt egyébiránt az alperes pályamesterét a kihágási büntetőbiróság meg is büntette. Az alperes érvelése nem helytálló, mert nyilvánvaló, hogy a gépkocsi vezetőjének figyelmét az uttesten, tehát szokatlan helyen elhelyezett lámpa sokkal inkább föl hívja arra, hogy ott a közlekedést gátló akadály van, mint ha az akadály föl ismerésében csak az utcai világításra van utalva. Ez akkor is áll, ha az utcai lámpa az akadálytól nincs messze. Ugyanis azt, hogy a jelzőlámpa mindenestre könnyebben észrevehető figyelmeztetőjel, a kir. Kuria a köztapasztalat nyomán kétségtelennek tartja.

Ebből következik, hogy az alperes is hibás; de nem kizárólag, mert ha az elsőrendű felperes gépkocsijának vezetője a megengedett sebességgel haladt volna, amidőn kocsi-jával a törmelékrakásba ütközött, úgy a károsodás mindenesetre kisebb lett volna; viszont azonban nincs alapja annak feltevésére sem, amit az alperes állít, hogy tudni illik megengedettnél nem nagyobb sebesség esetében legfeljebb 2—3 millió koronára rugó kár esett volna a kerekekben.

Az előadottak szerint a kár keletkezésében mind a két fél körülbelül egyenlő mértékben hibás. A fellebbezési bíróság tehát az anyagi jognak megfelelően döntött, amidőn a kárt egyenlő arányban megosztva, az al-

**László** univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. **Tel.: 510-96**



perest a kár felének megtérítésére kötelezte.  
(*Kuria P. VI. 2042/926.*)

### **Autó összeütközése kivilágítatlan szekérrel.**

A kihallgatott tanuk egybehangzó vallomása igazolja azt, hogy a felperes igásszeke-rei az utcán a kocsma előtt az uttesten állottak felügyelet nélkül hosszabb ideig, mintegy tíz percig. Az utcai villanylámpa égett ugyan, e körülmény mégsem pótolta a szekerekről hiányzó világítóeszközt, mert a közuti lámpa rögzített világa a jármű jelenlétét feltűnővé nem teszi, nem jelzi, a ködös, esős, sötét esti időben pedig rosszul lehetett látni. Midőn tehát felperes alkalmazottai a járműveket a város forgalmas utcáján sötét időben világítás és felügyelet nélkül huzamosabb ideig az uttesten hagyták, nemcsak a 21536/1905. tan. sz. rendelet szerint alkalmazandó 1890:I. tc. §§-ait sértették meg, hanem a közönséges gondosság oly fokát hagyták figyelmen kívül, amelyet minden embernek tanusítania kell. Az összeütközésnél fölmerült kárt felperes, illetve alkalmazottai hibája okozta tulnyomó részben s minthogy igazolva van, hogy az összeütközés az autótartónak is kárt okozott, a felperest ért kárt felperes viseli. (*Kuria Rp. VI. 8370/1915.*)

### **A gondatlanságot megállapító büntetőítélet a káralapnál irányadó.**

A fellebbezési bíróság megállapította, hogy a per tárgyát tevő balesetet a II. r. alperes gondatlansága idézte elő és hogy a II. r. alperest emiatt gondatlanságból okozott emberölés vétségéért jogerősen el is ítélték. Mindaddig, amíg a bünpörben hozott ítélet hatályában fönnáll, azzal ellenkező új tények a II. r. alperessel szemben a káralap tekin-



tetében meg nem állapíthatók. Viszont a II. r. alperesnek jogerősen megállapított gondatlansága kizárja azt, hogy a balesetet egyedül az elhunyt okozta. Amennyiben a sérült kizárólagos gondatlansága nem állapítható meg, az üzemföntartó géptulajdonos felelősségét nem szünteti meg az a körülmény, hogy a baleset előidézésében esetleg közrehatott a sérült gondatlansága is. Így az erre nézve följánlott bizonyítás az I. r. alperes kötelezettsége tekintetében nem ügydöntő. Az 549. és az 550. sz. elvi határozatokban kifejezésre jutott bírói gyakorlat szerint a gépkocsi tulajdonosa, mint annak üzem-bentartója, abban az esetben is felel a gépkocsi által okozott károkért, ha ez a balesetet oly időben idézte elő, amidőn a kocsit nem annak a tulajdonosa járatta, hanem oly harmadik személy, akihez az a tulajdonos akaratából került. A jelen esetben az I. r. alperes felelőssége még abban az esetben is megáll, ha a kocsit csakugyan javítás céljából küldte a gépgyárba és ha e gépgyártulajdonos azt az I. r. alperes tudta nélkül használta a saját céljaira. (*Kuria P. VI. 7732/1927.*)

## **KERÉKPÁROK VARRÓGÉPEK**

kedvező fizetési feltételek mellett

## **ZEINER JÁNOS**

Budapest VI, Teréz-körút 37. szám

### III. FEJEZET.

## **Az autótartó, az urvezető és a soffőr büntetőjogi felelőssége.**

### **Gondatlan emberölés. Vezetéstől eltiltás.**

Aki gondatlansága által embernek halálát okozza, az emberölés vétségét követi el. (Btk. 290. §.)

Minősített, súlyosabb következményekkel járó gondatlan emberölés vétsége forog fenn, ha a halál az azt okozónak hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott. Büntetése három évig terjedhető fogház. (Btk. 291. §.)

A birói gyakorlat az, hogy ily minősített gondatlan emberölést követ el az is, akinek nem kereseti hivatása vagy foglalkozása a gépjárművezetés, hanem csak mint úgynevezett urvezető, tehát nem mint soffőr vezeti a gépet.

A közönséges gondatlan emberölésnél a következmények tekintetében súlyosabb a minősített gondatlan emberölés, nevezetesen a most idézett 291. § 2. bekezdése szerint a minősített gondatlan emberölés eseteiben a bíróság a bűnösnek talált személyt azon hivatás vagy foglalkozás gyakorlatától (tehát a gépjárművezetéstől is) belátása szerint végképen vagy határozott időtartamra el-



tilthatja és a gyakorlat ismételi megengedését újabb vizsgától vagy a kellő képzettség megszerzését igazoló más bizonyítéktól teheti függővé.

## **A gondatlanságból okozott súlyos testi sértés.**

Ami a testi sértést illeti, aki gondatlanság által másnak súlyos testi sértést okozott, három hónapig terjedhető fogházzal büntetendő. Ha a súlyos testi sértés az azt okozónak saját hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott, a büntetés egy évig terjedhető fogház, de erre a minősített gondatlanságból okozott súlyos testi sértés vétségére is áll a minősített gondatlanságból okozott emberölésre érvényes határozat, tehát a foglalkozástól való eltilthatás, újabb vizsga, képzettségszerzés megkivánhatása.

## **Pénzbüntetés.**

A büntető igazságszolgáltatás egyes kérdéseinek szabályozásáról szóló 1928:X. tc. 3. §-ának 3. bekezdése áll itt is és a gondatlanságból okozott emberölésnél is, vagyis ha a terheltnek megfelelő vagyona, jövedelme vagy keresete van, a szabadságvesztésbüntetés mellett mellékbüntetésként pénzbüntetést állapíthat meg a bíróság, ha tekintettel az elítélt egyéniségére, úgy találja, hogy a pénzbüntetés alkalmazásával az elítéltet újabb bűncselekmény elkövetésétől hatályosabban lehet visszatartani.

Áll továbbá mindkét bűncselekménynél a 4. § is, amely szerint a bíróság választása szerint a fogház mellőzésével megfelelően su-

**7. Tel.: 510-96**  
**László univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12.**



lyos pénzbüntetést alkalmazhat, de csak akkor, ha tekintettel az elítélt egyéniségére, úgy találja, hogy azzal őt éppen úgy, vagy érzékenyebben lehet megbüntetni s újabb bűncselekmény elkövetésétől visszatartani.

E cselekménynél a pénzbüntetés legkisebb összege a 3. § esetében egy pengő, a 4. § esetében ötven pengő; legmagasabb összege nyolcezer pengő.

### **A vezetéstől való eltiltás következményei és mellőzése.**

A bíróság mind a soffőrt, mind az urvezetőt eltilthatja gondatlanságból okozott emberölés — s a 310. § 3. bekezdése szerint gondatlanságból okozott súlyos testi sértés — esetében a gépjármű vezetésétől és pedig örökre, vagy meghatározott időtartamra s azt is elrendelheti, hogy ha ideiglenes eltiltást mond ki, újra vizsgázzék a vezető, vagy megjelölt más módon igazolja, hogy utólag megszerezte a kellő képzettséget.

Ha a kiszabott büntetés hathavi fogházat nem halad meg, habár emellett pénzbüntetést is megállapított a bíróság, vagy ha a bíróság főbüntetésül csak pénzbüntetést állapított meg, az 1908:XXXVI. tc. (büntetőnovella) 36. §-a értelmében a szakképzettséget kívánó hivatás vagy foglalkozás (gépjárművezetés) gyakorlatától való eltiltás kimondását is mellőzheti.

### **Büntetlen a gondatlanságból okozott könnyű testi sértés.**

A gondatlanságból okozott könnyű testi sértés (amely nyolc napon belül gyógyult) büntetlen.

## **A hajtási igazolvány lefoglalása.**

Oly birói gyakorlat is kezd kialakulni, amely a bűnösség esetében a Bp. 169. §-a alapján lefoglalja a hajtási igazolványt, s át-küldi a rendőrhatóságnak.

## **Magánjogi igények érvényesítése.**

A gondatlanságból okozott emberölés vét-ségének magánjogi következménye az, hogy ha a megölt után oly személyek maradnak, akiknek eltartásáról gondoskodni köteles volt, azok részére megfelelő kártérítés is meg-ítélendő, mely a viszonyokhoz képest egyszer-smindenkorra fizetendő tőke, vagy évi jára-dék lehet. (Btk. 292. §.)

A gondatlanságból okozott súlyos testi sér-tés vétségének magánjogi következménye az, hogy a sértettnek kivánságára és részére a megfelelő kártérítés is megítélendő, mely tartós betegség vagy munkanélküliség ese-tében, a megsértettnek személyi és családi viszonyaihoz képest, egyszersmindenkorra megállapítandó tőke, vagy évi járadék lehet. (Btk. 311. §.)

Ez a büncselekményből származó magán-jogi igény a bünvádi perrendtartásról szóló 1896: XXXIII. tc. 5. §-a szerint a tárgyalás befejezéséig a büntetőbiróságnál is érvénye-síthető a tettes és a részes ellen, ha azonban bizonyítva van, hogy a magánjogi igényre nézve a polgári bíróság már ítélt, vagy előtte per van folyamatban, vagy ha az igény tisz-tába hozása a bünvádi eljárás befejezését je-lentékenyen késleltetné, a polgári bíróság jár el.

**László** univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96



## **A büntetés felfüggesztése.**

A büntetőnovella 1. §-a szerint a bíróság az egy hónapot meg nem haladó tartamban kiszabott fogházbüntetés és a pénzbüntetés végrehajtását különös méltánylást érdemlő okból felfüggesztheti, ha ettől az elítélt magaviseletére életviszonyainak és az eset többi körülményeinek figyelembevételével kedvező hatást vár.

A felfüggesztés hatálya nem terjed ki a foglalkozástól való eltiltásra (*Bn. 1. § 2. bek.*) s természetesen a magánjogi igényre sem.

## **Fiatalkoru bűnösök.**

A bűnvádi felelősségre vonható fiatalkoru (12—18 év) autótartóval, urvezetővel vagy soffőrrel szemben a foglalkozástól való eltiltás szintén kimondható. (*Bn. 17. § 2. bek.*)

# **Nébel és Szirmai autójavítóüzeme**

★  
**Jól,  
gyorsan,  
olcsón  
javít**

★  
**Budapest, Lehel-u. 17/b**  
Telefon: 147-27

#### IV. FEJEZET.

### **Büntetőbiróságaink ítélkezési gyakorlata.**

**Elindulás előtt meg kell vizsgálni az autót.**

A vádlott ama védekezése, hogy a balesetet nem az ő mulasztása, hanem a gép nyomórudjának elgörbülése okozta, nem helytálló, mert nemcsak az 57.000/1910. B. M. számú rendelet 42. §-a, hanem a katonai és motorkezelői szabályzat is megköveteli azt az óvatosságot, hogy aki a járművet vezeti, vagy ön maga, vagy megfelelő képesítéssel bíró egyén útján meggyőződést szerezzen arról, hogy a gépjármű a forgalom követelményei szempontjából rendben van-e. Ha tehát a vádlott az elindulás előtt gépének üzemképes voltáról nem szerzett meggyőződést, már ezáltal megszegte a köteles óvatosság szabályait. (*Budapesti kir. büntetőtörvényszék B. XV. 15.740/6/1927. sz.*)

**A vezetést tanító soffőr jogi helyzete.**

**Az autóvezetést tanító büntetőjogi felelősége. Mikor kötelező a lassítás?**

Az 57.000/1910. B. M. számú rendelet 34. §-a szerint akkor, amikor a gépjárművezetői igazolvánnyal rendelkező egyén kíséretében és utmutatása mellett való tanulásról van szó, a vezetői igazolvánnyal rendelkező egyént kell a gépjármű tényleges (felelős) vezetőjének tekinteni. Ez azonban nem zárja



ki a gépjármű vezetését tanuló egyén büntetőjogi felelősségét abban az esetben, amikor függetlenül vezetői tudásának hiányára vagy fogyatékoságára, oly irányban mulasztja el a kellő megfontolást és a köteles közönséges figyelmet, amely irányu megfontolás és figyelem mellett a mulasztásával összefüggő eredményt előre láthatta és elháríthatta volna.

A fentebb hivatkozott rendelet 44. §-a előírja, hogy a menetsebességet a szükséghez képest a lépésben haladó lófogatu kocsi sebességéig kell mérsékelni ott is, ahol a vezető szabad kilátása akadályozva van és akkor is, ha a gépjármű lófogattal találkozik. A rendelet 47. §-a pedig akként rendelkezik, hogy lófogattal való találkozásnál, ha a lovak nyugtalankodnak, a vezető a gépjárművét lassítani és a szükséghez képest megállítani köteles. — De mindezeket kellő körültekintés és megfontolás mellett mindenki beláthatja akkor is, ha e rendeletet és az abban foglaltakat nem ismeri. B. E.-nek ezeket az írott rendelkezéseket mindenekelőtt ismernie kellett; ha azokat nem ismerte volna, a gondatlanságát már maga ez is megállapítaná. De a vádlott a dolog természeté szerint ekkora óvatosságra, a közbiztonságnak mindenki által, minden körülmények között egyaránt szem előtt tartandó érdekénél fogva, külön előírás nélkül is kötelezve volt. B. E. azonban, habár az ehelyütt is irányadó tények szerint az ut emelkedése folytán akadályozva volt a szabad kilátásban, nem lassított és jöllehet az emelkedésre fölérvé látnia kellett, hogy az ut egyik oldalán szekérbe fogott ló erősen nyugtalankodik, gépjárművét meg nem állította, de sőt annak menetsebességét még csak nem is mér-

sékelte, hanem csak akkor gondolt a láb-fék működésbehozására, amikor már a kocsi mellé ért.

A vádlottnak ez a mulasztása és magatartása volt aztán oka annak, hogy a gépkocsi fölborult és ennek folytán sértettek 8 napon túl gyógyuló testi sértést szenvedtek. Mindezekhez képest tévedtek az alsóbbfoku bíróságok abban a kérdésben, hogy a vád alapjául szolgáló tett megállapítja-e büncselekmény tényálladékát. (*Kuria B. II. 1335/1927. szám.*)

**Soffőrségtől eltiltás. Virtuskodásból sebes hajtás. Kormányesukló hegesztése.**

**Gépjárművezetői igazolvány lefoglalása.**

Gondatlanságból okozott súlyos testi sértés vétségével vádolt Sz. Károly elleni bűnügyben a kir. Kuria a kir. főügyész semmisségi panasza folytán a másodfoku bíróság ítéletének azt a részét, amellyel a vádlottnak az autóvezetői foglalkozástól való eltiltását mellőzi s lefoglalt igazolványának részére kiadását elrendeli, a Bp. 385. § 2. pontja alapján a Bpn. 33. § első bekezdése értelmében megsemmisíti és az elsőfoku bíróság ítéletének azt a rendelkezését, amely szerint a vádlottat a Btk. 310. § 3. bekezdése alapján automobil (gépkocsi) vezetésétől 3 (három) évre eltiltja és a vádlott lefoglalt gépjárművezetői igazolványát a budapesti m. kir. államrendőrség főkapitányi hivatalához átétetni rendelte, — hatályába visszahelyezi.

Azokból a való tényekből, hogy a vádlott az autót ittasságában a megengedettnél nagyobb sebességgel vezette az utca kanyarodásánál, s hogy a sértett emiatt nem tudott a járdára fölszaladó autó elöl elmenekülni és ekként üttetvén el, a gépkocsi által szen-

**Tel.: 510-96**  
**Ganz-utca 12.**  
**autójavitóműhelye**  
**univerzális**  
**László**



vedte súlyos sérüléseit: az alsófoku bíróságok anyagi jogszabály sértése nélkül vonták le azt a jogi következtetést, hogy a sértett súlyos sérüléseit a vádlott gondatlansága okozta.

A vádlott gondatlansága annál nagyobb-foku, mert a tényállás szerint az előzőleg eltört kormánycsukló hegesztése után E. Z. figyelmeztette őt, hogy a kormánycsukló hegesztéséért nem felel s az újból eltörhetik, a vádlott pedig virtuskodásból tulsebes hajtasba kezdett, hogy megelőzze az előtte haladó gépkocsit.

A Btk. 310. §-ának harmadik bekezdésében fölhívott 291. § második bekezdésében foglalt mellékbüntetés kiszabásának az előföltétele meglévén, tévedett a kir. ítélőtábla, amidőn az első foku bíróság ítéletének idevonatkozó helyes intézkedését megváltoztatta és ennek a mellékbüntetésnek a kiszabását mellőzte. (*Kuria Magyar-tanácsa B. III. 3016/24/1926. szám.*)

### **A sofőr nem adhatja át a vezetést avatatlan személynek.**

Másodrendű vádlottnak az a ténykedése, hogy a gépkocsi vezetését arra jog szerint fel nem jogosított, hozzá nem értő egyénnek engedte át, súlyos és pedig nyilván hivatása szabályainak is a megszegésével járó gondatlansági cselekmény.

Tetézi a nevezett vádlottnak ezt a gondatlanságát az a további mulasztása, hogy midőn látta — mert nyilván látnia kellett a vezető melletti ülő helyzetében — azt, hogy elsőrendű vádlott a gépkocsit a megengedettnél jóval nagyobb sebességgel vezette, ezt hatályos közbelépéssel meg nem akadályozta; amikor pedig az összeütközés veszélye köz-

vetlenül beállott, akkor sem tett semmi intézkedést. (*Kuria Szeőke-tanácsa*, II. 7443—1926. sz.)

**A soffőr avatatlan kézbe nem adhatja a kormányt.**

Az autóvezető a gépkocsivezetésben járatlan társának a forgalmas Hajtsár-uton kezébe adta a gépkocsi kormányát, ez utóbbi pedig arra vállalkozott, hogy mint a gépkocsivezetésben járatlan egyén ilyen forgalmas uton a gépkocsit elvezeti. Minthogy a sértett elgázolását ezen két egyén gondatlan cselekvése okozta, gondatlanság által okozott súlyos testi sértésben bűnösök. (*Kuria* II. 6704/1927. sz.)

**Gépjármű csak oly menetsebességgel haladhat, hogy a soffőrnek hatalmában álljon a gépjárművet a személy- és vagyonbiztonság veszélyeztetése nélkül vezetni.**

**A túlköléstől zavarba jött, ijedten tétovázó utcaseprő elgázolása.**

Az alsóbbfoku bíróságok szerint a vádlottat gondatlanság nem terheli és a sértett volt az oka annak — mégpedig tétovázásával és irányváltoztatásával — hogy a gépjárműt őt elütötte.

Ez a jogi álláspont téves.

A gépjárművek közuti forgalmát szabályozó 57.000/1920. B. M. számú rendelet 41. §-a szerint a gépjárművet állandó figyelemmel és nagy elővigyázattal kell vezetni, 43. §-a szerint pedig a menetsebesség minden körülmények között olyan legyen, hogy a vezetőnek hatalmában álljon a gépjárművet a személy- és vagyonbiztonság veszélyeztetése nélkül vezetni.

**László univerzális autójavitóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**



A jelen esetben, amidőn a megállapított tények szerint a vádlott látta, hogy a sértett a másodszori túlkölés alkalmával zavarba jött aziránt, hogy a gépkocsi elől mi módon térjen ki és ez okból tévovázva az ut közepén megállott, a vádlottat a rendelet értelmében megkövetelt állandó figyelem és elővigyázat arra kötelezte, hogy a tévovázó sértett előtt a gépjárművet kellő időben és módon lefékezze, a járművet megállítsa, mert kellő elővigyázat mellett előre láthatta, hogy az elgázolást csak ily módon akadályozhatja meg. A vádlott azonban ezt elmulasztotta: sőt a gépjármű kellő lefékezéséről sem gondoskodott, ami kitűnik abból, hogy a gépkocsi — az elgázolásban megnyilvánult súlyos akadály dacára is — 8—10 lépés távolságig haladt, ami a vádlott által vitatott lassu haladás és teljes lefékezés mellett be nem következhetett volna.

A valónak elfogadott tényállás adataiból tehát a kir. Kuria azt a következtetést vonta le, hogy a vádlott foglalkozása szabályainak megsértésével és ebben megnyilvánult gondatlanságával okozta a sértett elgázolását. *(Kuria Szeőke-tanácsa B. II. 8398/1926.)*

**Utcakeresztezésnél és nagyforgalmu utakon kötelező a lépésben hajtás. Jelzés elmulasztása, gyalogos elgázolása.**

Az irányadó tényállás szerint a vádlott automobiljával a Károly-utcából az ezt keresztező Károly-körútra 15—20 km sebességgel kihajtva, utját a villamosvasuti sinek mentén a nagyforgalmu körúton is ugyanilyen sebességgel folytatta a Rákóczi-ut felé és eközben elmulasztva a szabályszerű jelzést, elütötte a Rákóczi-uton a tulsó oldalra átmenni szándékozó sértettet, ki a jelzés



hiánya folytán a sebesen rohanó gépkocsit kellő időben észre nem vehette, minek folytán sértett felbukott és a kocsi alá került. A sértett ezen elüttetése következtében medencecsonttörést szenvedett, mely sérülése több hónapig gyógyult. Ebből a tényállásból a kir. Kuria azt a következtetést vonta le, hogy a vádlott megsértette az 57.000/1910. B. M. rend 44. és 50. §-ának azt a rendelkezését, mely szerint a kocsivezetőnek utcák keresztezésénél és nagyforgalmu utakon a lépésben haladó lófogatu kocsi sebességére kell a gépkocsi sebességét mérsékelnie, valamint az arra haladókat kellő időben megfelelő jelzéssel figyelmeztetni is tartozik. A vádlott mindezt elmulasztva, foglalkozásának szabályait megsértette, mely minősített gondatlanságával a vádbeli testi sértés okozója lett. (*Kuria B. I. 5643/1922. sz.*)

**Soffőr felmentése. Szabályszerűen haladó, kivilágított autó összeütközése jobboldalon haladó, kivilágítatlan lovasszekérrel.**

A P. Sándor vádlott által vezetett, a Sváb-hegyen mintegy 20 km sebességgel haladó, szabályszerűen kivilágított autó azért ütdött bele a P. Mihály sértett által hajtott lovasszekérbe, mert ez a szekér a közlekedési szabályok kifejezett rendelkezése ellenére nem az uttest menetirányt számított bal, hanem a jobboldalán, tehát a vádlott autójával szemközti oldalon haladt és mert előírászerűen kivilágítva sem lévén, azt a vádlott már csak oly távolságról vehette észre, amikor is gépkocsiját már teljesen lefékezni és így megállítani képes nem volt.

Amikor tehát a vádlott nem is sik uton, hanem hegyről lefelé, külső területen s nem benn a városban s erre való tekintettel nem

**László univerzális autójavitóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**



tulsebesen az ut szabályszerű oldalán vezette az előírás szerint kivilágított autóját, a vádlott a legnagyobb gondosság kifejtése mellett sem számíthatott arra s nem láthatta előre azt, hogy vele szemben a szembejövő közlekedési eszközökre szabályellenes oldalon s hozzá még szabályellenesen ki nem világítva, valamely közlekedési eszköz fog jönni.

Mindezeknél fogva — bármennyire hatalmában tartotta volna is a vádlott az általa vezetett gépjárművet — ilyen körülmények között a valónak elfogadott tényállásból a m. kir. Kuria sem találta azt a következtetést levonhatónak, hogy a vádlott a gépjármű vezetése körül a köteles gondosságot elmulasztotta s hogy a sértett sérülését az ő gondatlansága okozta.

Jogi tévedés nélkül mondotta tehát ki a kir. ítélőtábla azt, hogy a vád alapjául szolgáló tett nem állapítja meg büncselekmény tényálladékát s így a törvény megsértése nélkül mentette föl a vádlottat az ellene emelt vád alól. (*Kuria Magyar-tanácsa B. III. 3458/1928.*)

**Belvárosi utca keresztezésénél sebes hajtás és jelzés elmulasztása folytán bekövetkezett súlyos testi sértésért enyhe a nyolcnapi fogház. Huszonötéves kor nem enyhítő körülmény.**

Gondatlanság által okozott súlyos testi sértés vétsége miatt elítélt R. J. elleni bűnügyben a m. kir. Kuria a védő semmiségi panaszát a Btk. 92. §-ának téves nem alkalmazása miatt elutasítja, mert a vádlottnak a büncselekmény elkövetésekor volt huszonötéves kora nem enyhítő, büntetlen előélete pedig az adott esetben az életkorhoz viszonyítva nem nagy nyomatékú. Viszont nyo-

matékosan súlyosító körülmény az, hogy a vádlott a Belvárosnak nagyforgalmu utcájában a hajtási szabályokat az autónak az utcakeresztezésnél tulsebes vezetésével és a figyelmeztető jelzés elmulasztása által többszörösen megsértette és így gondatlansága is nagyobbfoku. Ezeknél fogva a nyolcnap fogházban és a nem jelentékeny pénzbüntetésben megállapított amugy is enyhe büntetés további rendkívüli enyhítésére, vagyis a Btk. 92. § alkalmazására annyival kevésbé van törvényes alap, mert a foglalkozástól való eltiltás mellékbüntetése egészen mellőztetett. (*Kuria Magyar-tanácsa B. III. 8885/9/1926. sz.*)

**Urvezető eltiltása örökre a gépkocsivezetéstől. Halálos baleset. Négyhavi fogház.**

A kir. Kuria W. Hugó vádlottat a Btk. 291. §-a alapján gondatlan emberölés vétsége miatt négyhavi fogházra és 640 P pénzbüntetésre ítéli. A gépkocsivezetéstől a Btk. 291. § 2. bekezdése értelmében végképen eltiltja.

Igaz ugyan, hogy a tényállás szerint a vádlott kereskedéssel foglalkozik, ez az ő hivatása, a gépkocsivezetést pedig nem állandóan, nem szakszerűleg üzte. A Btk. 291. §-a azonban nem is kívánja meg, hogy a vádlott iparszerűleg üzze azt a foglalkozást, amelynek szabályait áthágta, hanem az e szakasz szerinti minősítés főnforog akkor is, ha a vádlottnak nem foglalkozása az, amelynek szabályait ő megszegi. S mert ez a törvényhely a foglalkozásnál korlátot nem ismer, kétségtelen, hogy ez alatt nem érthető az, hogy a tettes kizárólag csak azzal foglalkozék, amelynek szabályait ő megszegte volt. Már pedig a megállapított tényállás szerint

**László univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96**



a vádlott gépkocsivezetői képesítéssel és jogosultsággal bírt, tehát gépkocsit vezetni jogosított volt és mint ilyen előzetes képzettséggel és jogosítvánnyal bíró egyén a gépkocsiját saját maga is vezetni szokta, tehát ezzel is foglalkozott. Gondatlansága folytán a sértett halála következett be, nem kétséges tehát, hogy a vád tárgyává tett jogsértő eredmény a vádlott által üzött foglalkozás szabályainak megszegéséből következett be.

A büntetés kiszabásánál a m. kir. Kuria enyhítő körülményként mérlegelte, hogy a vádbeli cselekmény elég régen történt, hogy az elhalt sértett maga is gondatlanul járt el és hogy a sértetteket a vádlott kártalanította, míg súlyosbitónak tekintette a gondatlanság nagyobb fokát.

Vádlott gépkocsivezetése a m. kir. Kuria megítélése szerint a közre nézve veszélyes, ezért e foglalkozástól vádlottat véglegesen eltiltotta. (*Kuria Szeőke-tanácsa, B. II. 9001/1926/18. sz.*)

**Urvezető is csak minősített gondatlanságot követhet el. Vezetéstől eltiltás.**

A védelem részéről fölhozott ama körülményt is vizsgálat tárgyává tette a kir. törvényszék, hogyha már fönforog a gondatlanság, akkor közönséges (Btk. 290. §), avagy minősített (Btk. 291. §) hivatásban vagy foglalkozásban való gondatlanság esete forog-e fön vagy sem.

A kir. törvényszék ezt az álláspontot nem tette magáévá, nem pedig azért, mert figyelemmel arra, hogy a gépkocsivezetés képesítéshez és engedélyhez kötött foglalkozás és ezen korlátozás a közlekedési biztonság megóvását közérdek szempontjából van föllálitva, a büntetőjogi minősítés tekintetében

teljesen közömbös az, hogy valaki ezen foglalkozást kenyérkeresetkép, avagy pusztán kedvtelésből üzi.

Mert a gépkocsivezetésnek kedvtelésből való üzése is kötelezővé teszi a közlekedési szabályok pontos betartását és ezen szabályok figyelmen kívül hagyása a minősített gondatlanság megállapítását vonja maga után. *(Bpesti kir. büntetőtörvényszék B. XV. 6650/1923/14. sz.)*

### **Minősített gondatlan emberölés gépjármű- vezetői igazolvány hiányában.**

A. O. vádlott az 57000/1910. B. M. számú rendelet IV. fejezetében szabályozott gépjárművezetői igazolvánnyal nem rendelkezett. Vádlottnak az eset alkalmával volt egy ideiglenes, de már lejárt engedélye arra, hogy felelős oktatója kíséretében a város belső területén személyszállítókat vezethessen. A bíróság a minősítés megállapításánál arra volt tekintettel, hogy a vádlott okleveles gépészmérnök, szakvizsgát tett motorkezelő, aki a háboru alatt évekig különféle gépkocsikat vezetett és így föltétlenül sokkal magasabbfoku műszaki kiképzésben részesült, mint bármely más közönséges gépkocsivezető. A vezetői igazolvány formai hiánya nem ok arra, hogy vele szemben a gépkocsifoglalkozás és az ezen alapuló súlyosabb minősítés megállapítható ne legyen. *(Budapesti büntetőtörvényszék B. XV. 15740/6/1927. sz.)*

**Lassítási kötelesség sikos uton és utkeresztezésnél. Urvezető újabb vizsgára kötelezése. Eltiltás. Közveszélyes vezetés. Enyhítő körülmények.**

P. J. vádlott bűnös a Btk. 310. §-ába ütköző és annak 2. bekezdése szerint minősülő

**László** univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96



gondatlanság által okozott súlyos testi sér-  
tés vétségében, amelyet úgy követett el,  
hogy Budapesten 1927 március hó 26. nap-  
ján, mint vizsgázott gépkocsivezető foglal-  
kozása szabályainak megszegéséből eredő  
ama gondatlansága által, hogy a Thököly-  
ut és a Szabó József-utca keresztezésénél  
sikos időben gépét a megengedettnél nagyobb  
sebességgel és vigyázatlanul vezette, mikor  
is egy teherkocsi váratlanul kerülván elébe,  
gépét kénytelen volt hirtelenül teljes erővel  
befékezni, a gép a fékezéstől oldalra csuszott  
és P. Sz. rendőrt az őrhelyén elütötte, minek  
következtében P. Sz. sértett 8 napon tul gyó-  
gyuló testi sérülést szenvedett.

A kir. törvényszék ezért vádlottat a Btk.  
310. § 2. bek., az 5340/1924. M. E. sz. rendelet  
4. §-a és a 63800/1926. I. M. sz. rendelet alap-  
ján 6 (hat) hónapi fogházra, mint főbünte-  
tésre, ezenfölül 240 (kettőszáznegyven) pengő  
pénzbüntetésre, mint mellékbüntetésre ítéli.  
Figyelemmel nemcsak az ut keresztezésére,  
hanem bizonyított ama körülményre is, hogy  
az uttestet sikos volt, P. Jenő vádlottnak az  
1910. évi 57000. sz. belügyminiszteri rendelet  
44. §-a értelmében menetsebességét a lépés-  
ben haladó lófogatu kocsi sebességére (6—8  
km) kellett volna lemérsékelni. A főtárgya-  
láson meghallgatott műszaki szakértő véle-  
ménye szerint a tanuk által a csuszásra vo-  
natkozóan közölt adatoknak csupán közép-  
arányosát véve alapul, a vádlott menetsebes-  
sége 25—28 km-es és így nyilvánvaló, hogy  
P. Jenő a vádbeli alkalommal a közlekedési  
szabályok figyelembevételének mellőzésével  
meg nem engedett nagy sebességgel haladt  
és ebből folyóan a szükségessé vált gyors  
megállás indokolta fékezés a gép oly meg-  
csuszamlását eredményezte, mely a sértett

rendőr elütésével járt. A kir. törvényszék vádlottat a gépjárművezetéstől meghatározott időtartamra eltiltva, annak ismétli megkezdését újabb vizsga letételétől azért tette függővé, mert a cselekmény elkövetésének körülményeiből azt a meggyőződést merítette, hogy vádlott, aki a hajtási szabályokat többszörösen és ismételten is megszegte, a megkívánt szakismeretekkel nem rendelkezik. (*Budapesti kir. büntetőtörvényszék B. XV. 9502/6/1927.*)

A kir. ítélőtábla az elsőfoku bíróság ítéletének a P. Jenő I. r. vádlott büntetése kiszabásáról rendelkező részét, a II. Bn. 28. §-ában meghatározott anyagi semmiségi okból megsemmisíti és I. r. vádlottat az elsőfoku bíróság ítéletében felhívott törvényhelyek alapján, azonban a Btk. 92. §-ának alkalmazásával, 3200 (háromezerkettőszáz) pengő pénz-büntetésre, mint mellékbüntetésre ítéli.

A foglalkozástól való eltiltást a kir. ítélőtábla mellőzi.

A büntetés kiszabásánál a kir. ítélőtábla enyhítő körülményként vette figyelembe mindkét vádlott javára büntetlen előéletüket; az okozott sérelmek minőségét és enyhébb voltát.

Mindeme enyhítő körülmények számára és súlyára való tekintettel — és pedig súlyosító körülmény hiányában — a kir. ítélőtábla úgy találta, hogy a vádlottak cselekményeire a törvényben megállapított büntetés legkisebb mértéke is aránytalanul súlyos lenne.

A vádlottak cselekményére a Btk. 310. § 3. bekezdésében megállapított foglalkozástól való eltiltást a kir. ítélőtábla a Bn. 36. §-a alapján az eset körülményeit mérlegelve, azért mellőzte; mert vádlottak további gép-

**László** univerzális autójavitóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96



járművezetői tevékenységét közveszélyesnek nem találta. (*Budapesti tábla B. VIII. 3586/11/1928. sz.*)

**Urvezető kerékpárost gázol halálra. Minősített gondatlanság nem csupán a hivatásos soffőr gondatlansága. Tulnyomó enyhítő körülmények.**

Emberölés vétsége miatt vádolt herceg O. Miklós ellen folyamatba tett bűnügyben a kir. ítélőtábla az elsőfoku bíróság ítéletének herceg O. Miklós vádlott büntetése kiszabását tárgyzó részét, a Bp. 385. §-ának 3. pontjában foglalt anyagi semmiségi okból megsemmisíti és a vádlottat a kir. törvényszék ítéletében terhére megállapított cselekményért, az ott felhívott törvényszakaszc alapján, de a Btkv. 92. §-ának alkalmazásával, az 1892. évi XXVII. tc. 3. §-ában meghatározott célra fordítandó és az ítélet jogerőre emelkedése napjától számított 15 nap alatt, végrehajtás terhe mellett a budapesti kir. ügyészégnél fizetendő, behajthatatlanság esetén pedig az 5340/1924. M. E. számú rendelet 7. §-a, illetve a 63.800/1926. M. E. számú rendelet alapján, 200 (kettőszáz) napi fogházra átváltoztatandó 1000 (egyezer) pengő pénzbüntetésre mint fő- és 40 (negyven) napi fogházra átváltoztatandó 200 (kettőszáz) pengő pénzbüntetésre mint mellékbüntetésre ítéli, — a Btkv. 291. § 2. bekezdése alapján kiszabott mellékbüntetést, nevezetesen a gépkocsi-vezetéstől való eltiltást, mellőzi.

Vádlottnak az összeütközés pillanatát megelőző ténykedését vizsgálva, a kir. ítélőtábla tényként állapítja meg azt, hogy vádlott az Erzsébet-híd felől a Ferenc József-híd felé nagy sebességgel, és pedig az óránként megengedett 25 km-nél jóval nagyobb sebesség-

gel haladt. A tanuk észleletét megerősíti a vádlottnak a rendőri helyszíni szemle fölvételekor, majd azt követőleg, néhány órával később a rendőrség előtt tett vallomásában foglalt ama beismerése, hogy az eset alkalmával óránként 40 km-es sebességgel haladt. E két izben tett vallomását a mai fő tárgyaláson sem vonta vissza, csupán azt adta elő, hogy a sebességre nem emlékezik, a sebességmérőt nem figyelte meg. Végül megállapította a vádlott által használt nagy sebességet még abból a körülményből is, hogy a vádlott — a tanuk vallomása szerint — az autót az eset színhelyétől mintegy 120—150 lépésnyire tudta csak megállítani, ami normális sebesség betartásánál minden körülmények között, még ha az eset folytán netáni megzavarodottságot is lehet föltételezni, — sokkal kisebb távolságon belül történt volna.

A kir. ítélőtábla tényként állapította meg még azt is, hogy a sértett biciklijén a Ferenc József-híd felől a Erzsébet-híd felé haladt, és pedig a sinpár és a járda közötti uttest közepén jobbra-balra kanyarodó bizonytalan vonalban, viszont vádlott autója az ut bal oldalán haladt, azonban közel a középvonalhoz. Vádlott többszöri túlköléssel figyelmeztette sértettet.

A két jármű összeütközése akként következett be, hogy a biciklista az utolsó pillanatban a bicikli kormányát az ő menetirányát véve alapul, hirtelen jobbrafordította, s összeütközött az autó sárhányójával, aminek következtében előbb az autóra, majd az autó mellett a földre esett s agyrázkódást szenvedve, rögtön meghalt. A fönt előadott tényállás alapján a kir. ítélőtábla is ugy találja, hogy a vádlott kellő figyelem és gondosság mellett előreláthatta és megakadályozhatta volna a balesetet.

**László** univerzális autójavítóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96



lyozhatta volna azt, hogy ez a baleset bekövetkezzék.

Ugyanis vádlott, amikor észrevette, hogy a kerékpár jobbra-balra kitérő, határozatlan iránytartással közeledik feléje, köteles lett volna azonnal fékezni, hogy az autó sebes haladásával járó veszélyt csökkentse, másrészt amennyire csak lehetségesnek mutatkozott, az ut baloldalára kormányozni gépkocsiját, hogy a kerékpár járatlan vagy gondatlan vezetéséből esetleg előálló összeütközésnek elejét vegye. Mivel vádlott mulasztása okozati összefüggésben van a sértett halálával, vádlottat büntetőjogi gondatlanság terheli.

Vádlott bűnössége az elsőfoku bíróság által tehát helyesen állapítottatott meg, de cselekménye törvényszerűen is minősítettett. Ugyanis a minősítés szempontjából elfogadta a kir. ítélőtábla az elsőbíróságnak azt az álláspontját, amely szerint vádlott cselekménye a Btkv. 291. § szerint minősül, mert a gépkocsivezetés képesítéshez és engedélyhez kötött foglalkozás, amely szakszerű képzettséget tételez föl, amelynek főnforgását szakszerű vizsga letételétől teszik függővé. A szakképzettség és megbízhatóság a közlekedési biztonság megóvását célozza és közbűnség az engedély elnyerésekor az, vajjon valaki ezt a foglalkozást kenyérkeresetképp, vagy pusztán kedvtelésből űzi-e, mindkét esetben kötelezve van azon szabályok betartására, amelyek bizonyos szakképzettség ismeretét tételezik föl és amelyek figyelmen kívül hagyása a Btkv. 291. §-ában körülírt büntetőjogi beszámítás megállapítását vonják maguk után. Ezért az elsőfoku bíróság ítéletének a büntetés kiszabásán kívül eső

részét a fönti kiegészítésekkel helybenhagyni kellett.

A büntetés kiszabásánál azonban úgy találta a kir. ítélőtábla, hogy az elsőfoku bíróság tévedett akkor, amikor a Btkv. 92. §-át föltételeinek főnforgása dacára nem alkalmazta, miáltal a Bp. 385. § 3. pontjában foglalt anyagi semmiségi okot valósította meg. Ugyanis téves az elsőfoku bíróságnak az a megállapítása, hogy vádlott a közlekedési szabályok be nem tartása miatt többször büntetve volt. A cselekmény elkövetésekor, a kihágási iratok tanúsága szerint, a vádlott csupán az elsőfoku rendőrhatalóság által ítéltetett el, de a vádlott föllebbezése folytán ezek az ítéletek az eset történetekor még jogerősek nem voltak. Téves, hogy az elsőfoku bíróság nem vette enyhítő körülményként figyelembe azt, hogy vádlott az elhunyt sértett szüleit gavallérosan és azonnal kártalanította. A jegyzőkönyvhöz csatolt nyilatkozat szerint a vádlott nem a sértett, hanem az ő (vádlott) vagyoni viszonyaihoz mért anyagi kártérítést nyújtott sértettnek, többet, mint amennyit esetleges kártérítési pör útján elérhetett volna. A most említett körülmények tehát vádlott javára figyelembe veendők. Téves ugyancsak az elsőfoku bíróságnak az a megállapítása, hogy a vádlottnak az autóvezetésről való önkéntes lemondását nem mérlegelte enyhítő körülményként. A kir. ítélőtábla úgy találta, hogy a vádlottnak ez a cselekménye az eset fölött érzett megbánásból ered, elfogadható ugyanis vádlott ama előadása, hogy az eset lelkiileg nagyon megrendítette és ez indította a vezetői jogosultságról való lemondásra. Ez tehát szintén a vádlott javára tudandó be. Ezen körülmények mellett még mint enyhítő kö-

**László** univerzális autójavitóműhelye Ganz-utca 12. Tel.: 510-96



rülmény mutatkozik az is, hogy a megállapított tényállás szerint a vádlottat az összes körülmények mérlegelésével csak kisebbfokú gondatlanság terheli, továbbá, hogy az eset eltelte óta majd négy év telt el, végül a vádlott fiatalabb életkora. Ezen enyhítő körülményekkel szemben súlyosító körülmény nem mutatkozik. A felsorolt enyhítő körülmények annyira nyomatékosak, hogy a vádlott büntetését a Btkv. 92. § alkalmazása mellett, a bűnösség fokával arányban álló és a rendelkező részben kiszabott pénzbüntetésben kellett megállapítani. (*Bpesti kir. ítélőtábla B. VIII. 7541/18/1924. sz.*)

**Ittas soffőr foglalkozástól eltiltása.  
Hajtási jogosítvány megvonása.**

A vádlottnak egyénisége abból a szempontból, hogy gépkocsi hajtására jogosító foglalkozását folytathassa, a tényállásban foglalt azon körülmények folytán, hogy hajtási munkája közben megittasodott, másik gépkocsit versengésből sikerrel megelőzött, munkájára alkalmatlannak, kellő józan belátással nem bírónak mutatkozik, ennél fogva nemcsak általánosságban kívánatos, hanem határozottan közérdek az, hogy a hajtási jogosítványnak legalább is ideiglenes megvonásával működésének, magatartásának közveszélyes voltára tartós figyelmeztetést kapjon. (*Kuria Magyar-tanácsa, B. III. 3016/1926.*)

**Gondatlan súlyos testi sértés. Motorkerékpárvezetéstől egy évre eltiltás. Gépjárművezetői igazolvány lefoglalása és visszavonatása.**

A tényállás szerint Szt. I. vádlott — vizsgázott motorkerékpárvezető — Budapesten

1925. évi november hó 15. napján a Szilágyi Dezső-tér mellett, a Duna keskeny alsó rakpartján motorkerékpárjával a megengedettnél (óránkénti 25 km-nél) nagyobb (35—40 km) sebességgel száguldott, aminek következtében a kerékpár fölött való uralmát elvesztette és a kerékpárról leugrott, a kerékpár szabadon tovább futva, Szabó Gyula sértettet elütötte, aki ezáltal a balkarján négy hét alatt gyógyult törést szenvedett. A budapesti kir. büntetőtörvényszék *háromhavi fogházra* és pénzbüntetésre ítélte a Btkv. 310. §-ába ütköző és annak 2. bekezdése szerint minősülő gondatlanság által okozott súlyos testi sértés vétsége miatt, a Btkv. 310. §-a 3. bekezdése alapján a motorkerékpárvezetéstől egyévi időtartamra eltiltotta, ezenfölül gépjárművezetői igazolványát a Bp. 169. §-a alapján lefoglalta s annak az 57.000/1910. B. M. sz. rendelet értelmében visszavonása tárgyában teendő intézkedés végett a főkapitányságot megkeresni rendelte.

A kihallgatott műszaki szakértő gépészmérnök szakvéleménye szerint vádlottnak az a védekezése, hogy kereke beszorult a villa közé, nem helytálló, mert ez csak akkor eshetett volna meg, ha tengelye törött volna el. A baleset oka a szakértő szerint az volt, hogy vádlott a megengedettnél nagyobb sebességgel haladva, elvesztette a gép fölötti uralmat, s hogy önmagát mentse a Dunába való beeséstől, levetette magát a gépről s a gépet szabadon futni engedte.

A kir. törvényszék súlyosító körülményként mérlegelte, hogy a vádlott, noha csak félév óta volt képesített kocsivezető, s így a kellő gyakorlattal még nem is rendelkezett, mégis oly örületes sebességgel vezette



gépét, hogy a fölötte való uralmat elvesztette.

A foglalkozástól való eltiltást azért mondotta ki, mert a közérdek teszi kívánatossá a város területén garázdálkodó s a hajtási szabályokat semmibe sem vevő motorkerékpárosoknak szigorú megrendszabályozását s az utcai közlekedés biztonságának védelmét.

Vádlott hajtási igazolványát azért foglalta le, mert a Bp. 169. §-a értelmében a bűnvádi eljárásban bizonyításra fölhasználható tárgyak lefoglalandók s minthogy kétségtelen, hogy a hajtási igazolvány annak bizonyítására szolgál, hogy annak tulajdonosa szabályszerű vizsgát tett s gépkocsivezetésre hatóságilag fölhatalmazott egyén, s minthogy ennek bizonyítása előfeltétele a Btk. 310. §-a 2. és 3. bekezdései alkalmazásának, el kellett utasítani a védőknek azt a kérelmét, hogy a bűnjelül lefoglalt hajtási igazolvány a vádlott részére kiadassék. (*Bpesti büntetőtörvényszék B. XV. 4568/11/1926. sz.*)

**Kellő kanyarulat be nem tartása az utca-sarkon. Gépjárművezetéstől eltiltás mellőzése.**

A kir. ítélőtábla Schw. Z. vádlottat bűnösnek mondja ki a gondatlanság által okozott súlyos testi sértés vétségében és ezért *480 P pénzbüntetésre* (behajthatatlanság esetén 8 pengőnként 1 napi fogházra) és *120 P* pénzbüntetésre ítéli. Azt a tényállást, amely szerint vádlott a gróf Tisza István-utca Vilmos császár-uti bejáratának jobbsarkán kis ivben, tehát szabálytalanul fordult be, L. L. és Sz. J. érdektelen államrendőrök — alkalmaztatásuk minőségénél fogva is kellő szakértelmet képviselő — megbízható tanuvallo-mása alapján valónak fogadta el.

Vádlott akkor, amikor a közlekedési szabályok ellenére gépkocsijával nem az utca balsarkán és nem a kellő kanyar betartásával fordult be, mint gépjárművezető hivatásának szabályait megszegte s miután a sérült sérülését ez a gondatlanság okozta, az elsőbíróság a vádlott bűnösségét helyesen állapította meg.

A gépjárművezetéstől való eltiltását, tekintve, hogy a vádlott mulasztását nem találta a közérdeket veszélyeztető mérvűnek, a Bn. 36. §-a alapján mellőzte. (*Bpesti kir. ítélőtábla B. VIII. 1827/1928/8. sz.*)

**Sulyosító körülmény: „a vádlott Budapest közbiztonságát veszélyezteti“. Hatósági intézkedések semmibebevételére hajlam.**

A büntetés kiszabása tekintetében nyomatékos sulyosító körülményként mérlegelte a büntetőtörvényszék a vádlottnak sebes gépkocsihajtás, illetve a közlekedési szabályok be nem tartása miatt többszörösen büntetett előéletét, mely ténykörülmény mindennél jobban bizonyítja azt, hogy a vádlott huzamos időn át állandóan és következetesen veszélyeztette Budapest közbiztonságát és a járókelők életét és testi épségét s csupán a szerencsés véletlenül mulott, hogy még eddig nagyobb bajt nem okozott s hogy vele szemben a közigazgatási hatóság által tanúsított tulságos kiméletes bánásmód nem hogy javító hatást váltott volna ki, hanem csak fokozta a törvényes rendelkezések és a hatósági intézkedések semmibebevételére irányuló hajlamát. (*Budapesti büntetőtörvényszék B. XV. 6650/1923/14. sz.*)



**Súlyosító körülmények tömege: szokásos gyorshajtó, közlekedési kihágásokért büntettség. Autó kerékpárost halálra gázol.**

Rendkívüli nyomatékkal esett a bizonyítékok mérlegébe azon minden kétségen fölüll álló tény, hogy a vádlottat a vádbeli esetet megelőzően 10 hónapon belül 9 esetben jelentették föl közlekedési kihágás címén tul-sebes hajtás miatt, s e címen több ízben büntetve is volt, sőt az 1923. kih. 6882. számú IV. ker. kapitánysági ítélettel 1923 január 25-én az autóvezetéstől már el is tiltatott; mérlegelte a bíróság azt is, hogy vádlott a helyszini szemle alkalmával maga elismerte, hogy az autóját kb. 40 kilométeres sebességgel vezette, holott a megengedett sebesség csak 25 km; mérlegelte a bíróság a tanúk vallomását is, melyek egybehangzóan azt igazolják, hogy az autó óriási sebességgel, hullámos vonalban össze-vissza kanyarogva oly módon száguldott a sikos, sáros utvonalon, hogy a gyalogjárón haladókat végigvágta az uttest sarával. Mindezen körülményeket figyelembe véve, a bíróság azt az okszerű következtetést vonta le, hogy vádlott a vádbeli alkalommal a sikos és sáros utvonalon a megengedettnél jóval nagyobb sebességgel és épp a sebesség következtében cikázva oly módon vezette autóját, mely sebesség minden szembejövővel szemben imminens veszélyt jelentett, s épp a cikázó utirány és a nagy sebesség következtében a szembejövő kerékpárosra elkerülhetetlen veszélyt jelentett. (*Bpesti büntetőtörvényszék B. XV. 6650/14/1923. sz.*)



## **II. Rész.**

### **A legújabb bírói gyakorlat.**

#### **V. FEJEZET.**

#### **Az 1928—1932. évek kártérítési bírói gyakorlata.**

A gépkocsi jogosulatlan használójának károkozásáért a tulajdonos nem felelős.

A m. kir. Kuriának a P.H.T.-ba 549. szám alatt felvett elvi határozatában kifejezésre jutó jogszabály szerint a gépkocsi tulajdonosának felelőssége a gépkocsi használójára száll át akkor, ha a gépkocsit használó azt jogtalan eljárással a tulajdonos rendelkezése alól kivonta. A jogtalan eljárással üzembehelyezett gépkocsi jogosulatlan használata közben bekövetkezett balesetért a gépkocsi tulajdonosa kártérítési felelősséggel nem terhelhető. (*Kuria, P. II. 1913/1930.*)

Kártérítés egyes alkalomra való használatra átengedés esetében.

Ha a veszélyes üzemű gépet vagy más berendezést a tulajdonos, vagy az, aki az üzemet működésben tartja,



egyes alkalomra másnak engedi át használat végett és ilyen használat közben történik baleset az üzem körében, azért a tulajdonos, vagy az üzemet fenntartó birtokos felel, tekintet nélkül arra, hogy a használat átengedése díjazásért, vagy ingyenesen történt-e. (K. II. 5826/1929.)

#### 10—15%-os munkaképességsökkenés.

Nincs olyan bírói gyakorlat, amely a kisebb mérvű, 10—15%-os munkaképességsökkenésből eredő kár megtérítésére irányuló igények peres érvényesíthetését a kár csekélysége okából kizárná. A munkaerőnek pedig, bár kismértékben való elvesztése — a testi erejére utalt munkásnál — kétségkívül kár, anyagi hátrány; tehát kártérítésre jogosít. (K. II. 2153/1929.)

#### Kártérítés elévülése.

A géperejű járművek okozta balesetektől származó kártérítési felelősségre kiterjesztett 1874:XVIII. t.-cikk 9. §-a értelmében a kártérítési követelés sérüléséknél a baleset bekövetkeztétől számított három év alatt elévül. Az elévülést csak a követelés elismerése, a kereset megindítása, vagy ha a peres eljárást a törvény szerint más hatóság előtti eljárásnak kell megelőznie, ez az eljárás szakítja meg. (K. II. 2980/1929.)

A tulajdonos felelőssége a sofförért. Büntetőítélet szerepe a polgári perben.

Az alperes szolgálatában álló gépkocsivezetőt, aki a felperes megsérülése alkalmával az alperes gépkocsiját vezette, — a büntető bíróság jogerősen elítélte gondatlanságból okozott súlyos testi sértés miatt azon az alapon, hogy szabálytalan előzésével felperes megsérülését okozta. A vádlott hűnösségét megállapító büntető bírósági ítéletnek a tényállása pedig a 198. sz.

polg. határozatban kimondott jogszabály szerint a polgári bíróságra nézve is feltétlenül irányadó s a polgári bíróság azt semmi vonatkozásban felül nem bírálhatja. A gépkocsik üzeme veszélyes üzem és így a 84. számú teljesülési határozat (535. sz. polg. hat.) értelmében az alperes az alkalmazottjának terhére megállapított és megbízási körében felmerült vétkes cselekményeiért saját vétkessége nélkül is magánjogilag felelős. (K. II. 7553/1929.)

#### A kártérítés mértéke.

A baleset folytán elhalt családfő jövedelmének  $\frac{2}{5}$  része rendszerint a családfő,  $\frac{2}{5}$  része az özvegy szükségleteire és a családnak a családfő kiesése folytán is fennmaradó egyéb szükségleteire,  $\frac{1}{5}$  része pedig az összes gyermekek ellátására szokott számításba vétetni. Ez a jogszabály azonban nem olyan kötelező erejű, hogy attól ne lehessen eltérni olyan esetben, amikor az eset körülményeiből a jövedelem más arányú megosztására okszerűleg lehet következtetni. (K. II. 7541/1928.)

#### Kártérítés kizártsága.

A vétlen kártétellel járó felelősség alapján kártérítés nem követelhető az esetben, ha a kár egyedül a sérült hibájából keletkezett. (K. II. 6844/1928.)

Ijedős lovakra fokozottan ügyeljen tulajdonosuk is.

A veszélyes üzemmel szemben is fennáll a sérültnek az a kötelezettsége, hogy az előre látható veszély elkerülésére maga is minden lehetőt tegyen. Ha tehát alperes szabályszerű túlórkjelzéseket adott, amelyeket felperesnek hallania kellett, és ha tudta, hogy ideges és ijedős lovai csak a kocsi megállítása, az ő le szállása és a lovak elé állása és megfogás által fékezhettek meg, akkor kétségtelenül kellő előrelátás nélkül



és gondatlanul járt el a felperes, midőn ezeket az óvóintézkedéseket elmulasztotta. (K. II. 3709/1928.)

#### A feleség kártérítési igénye.

A magyar királyi Kuria nem tartja fennálló jogszabálynak azt, hogy a férj, akinek gyermeke nincs, vagy aki a gyermekeiről gondoskodni törvény szerint már nem köteles, jövedelmének a felét a nejére tartozik fordítani, és hogy a férjet ért halálos baleset következtében a nő mindenkor a férj jövedelmének a felét igényelheti kártérítésként. E tekintetben ugyanis minden egyes esetben az összes körülmények figyelembevételével állapítandó meg, vajjon mely összeg az, amelyet a férj tényleg a nejére fordított és amely a kártérítés alapja. (Kuria P. VI. 7732/1927.)

Az állandó bírói gyakorlatnak megfelel a fellebbezési bíróságnak az a döntése, hogy a felperest, mint özvegyet, eltartásra szoruló gyermek nemlétében kártalanításul az elhalt férje keresetének a felerésze illeti meg életjáradékként, minthogy az elhalt életében is ennyit fordíthatott reá a keresetéből. (P. H. T. 798.) (K. II. 7326/1929.)

#### Büntetőítélet szerepe a polgári perben.

Az a körülmény, hogy a büntetőbíróság a kocsivezetőt az emberölés vétségének a vádja alól jogerősen felmentette, nem akadályozza annak, hogy a polgári per bírósága a vád tárgyává tett mulasztás tárgyában a magánjogi felelősség megállapításának kérdésében a felmentő büntetőbírósági határozat tartalmától eltérően is ítéelkezdhessék. (P. H. T. 198. szám.) (K. II. 5852/1929.)

#### Kereset megállapítása.

A baleset folytán elmaradt kereset megállapításánál a balesetet szenvedettnek a baleset időpontjában volt keresete az irányadó. (K. II. 4071/1929.)

### Feltűnő eltorzításnál eszmei kár.

A tárgyi felelősséggel terhelt vállalat feltűnő eltorzítás esetén a munkaképességsökkenéssel szenvedett vagyoni káron túlmenő eszmei kárt is köteles megtéríteni. (K. II. 4682/1930.)

### Kártérítés két veszélyes üzem működésénél.

Ha a kárt két veszélyes üzemnek működése, az üzemek körében idézte elő, a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezésnek az egyik vagy másik fél javára alkalmazása helyett a felelősség megállapításánál az általános magánjogi szabályok az irányadók. Kártérítési jogunkban pedig általános szabály, hogy a kártérítési felelősség rendszerint a vétkesség (dolus és culpa) folyománya és a jelen esetben a kárért való felelősség szempontjából a tiltott cselekmény fogalma alá esik az, ha a gépkocsi vezetője a közbiztonság érdekében fönálló hatósági rendelkezéseket megszegte. A gépkocsi vezetőjének a vétkessége ekkép általában kártérítésre kötelez és ezt a kötelezettséget nem szünteti meg az, hogy a kárt veszélyes üzem szenvedte, vagy hogy a károsult is hibás. (Bp. T. XV. 8497/1930.)

A megálló autóbusz is veszélyes üzem, míg az utas benne van.

A veszélyes üzemnek ez a jellege nem szűnik meg azzal, ha a kocsit a megállóhelyen vagy máshol megáll, mert a kocsit akkor is üzemben van és üzembenléte az utas szempontjából mindaddig tart, amíg az utas a kocsit végleg el nem hagyta. Az a sérülés tehát, amely a megállott autóbuszról leszálló utast leszállás közben a kocsit hiányossága vagy valamely alkatrészének hibája következtében éri, szintén a veszélyes üzem körében elszenvedett sérülésnek tekintendő, amelyért az üzemet fenntartó vállalat a sérültnek kártérítéssel



tartozik. A leszállásnak módja a felperes hibájának nem tekinthető, mert nincs olyan jogszabály, amely a gépkocsikon a fogódzókba kapaszkodást kötelezően előírná, és mert felperes a kocsii ajtófélfájába, tehát szilárd tárgyba kapaszkodott, a kiálló csavarszegegről pedig tudomással nem birhatott. Az alperesi vállalat veszélyes üzeme körében történt ezért a balesetért tehát az alperes kártérítéssel tartozik még akkor is, ha felperes a lépcsőről leugrott, mert a baleset oka nem a leugrás, hanem a csavarszeg kiállása volt, — a csavarszegnek a kocsii rázása folytán történt kitolódása pedig az üzem folyományaképen következett be. (K. II. 1833/1929.)

#### A baleset előtti kereset irányadó.

A baleseti kártérítés az 1874:XVIII. t.-c. 2. §-a értelmében csak annak a vagyoni hátránynak kárpótlására terjed ki, amely a sérülés következtében a sérültre annak ideiglenes, vagy állandó keresetképtelenségéből, vagy keresetképességének csökkenéséből hárul. Ez a hátrány pedig a baleset előtti kereset mértékéhez igazodik. (553. E. H.) (K. II. 7682/1929.)

#### Járadék a baleset idejétől.

A baleseti járadék elvileg a baleset idejétől jár; minthogy felperes elfogadható ok nélkül késedelmeskedett a követelése érvényesítésével, — ez okból helyes a fellebbezési bíróságnak az a rendelkezése, amely szerint a baleseti járadékot csak a kereset beadásától számítva ítélte meg. (K. II. 6055/1930.)

#### Ki követelhet életjáradékot?

A testi sérülést okozó baleset következtében kártérítésképen életjáradékot az követelhet, akinek munkaes keresetképessége annak a foglalkozásnak a körében, amelyet a baleset időpontjában folytatott vagy, amennyiben abban az időben még rendszeres kereső foglalkozott.

kozást nem folytatott, annak a foglalkozásnak a körében, amelyre készült, vagy amelyre családi körülményei avagy társadalmi helyzete utalták, — a baleset okozta sérülés folytán csökkent. (K. II. 7550/1929.)

## VI. FEJEZET.

### Az 1928—1932. évek büntetőbírószági gyakorlata.

A nemhivatásos gépjárművezető büntetőjogi felelőssége

#### *Határozat:*

A Btk. 291. §-a, illetőleg 310. §-ának második bekezdése szerint minősítendő és büntetendő annak a cselekménye, aki a gépjármű vezetésénél elkövetett gondatlansága által másnak halálát okozta, vagy súlyos testi sértést idézett elő, ha a tettes a gépjármű vezetésére képesítve van, bár azzal hivatásszerűen nem is foglalkozik.

#### *Indokok:*

Úgy a Btk. 290. §-ában, illetőleg 310. §. első bekezdésében, mint a Btk. 291. §-ában és illetőleg a 310. §. második bekezdésében körülírt büntetendő cselekmény lényeges eleme a gondatlanság; ámde ezeknél a különböző beszámítás alá eső bűncselekményeknél a gondatlanság fokát illetőleg lényeges különbség van. Ez a fokozati különbség az, ami a két fajta bűncselekményt elhatárolja. A felvetett elvi kérdés elbírálásánál tehát az a döntő, vajjon a kötelességszerű gondoságnak és az előreláthatásnak magasabb foka csak annál a gépjárművezetőnél kívántatik meg, aki ezt keresetszerűen állandóan űzi, vagy pedig annál a vezetőnél is, akinek ez nem hivatása, hanem hatósági képesítés alapján azzal csak alkalmasszerűen foglalkozik.



A büntetőjogi gondatlanságnak ugyanis két ismérve, követelménye van: Egyik követelmény az „előre láthatóság“, illetőleg az előrelátás hiánya; ez relativ ismérv, amennyiben azt, hogy az eredmény bekövetkezése előrelátható-e, vagy nem, a bíró nem elvontan (in abstracto), hanem mindig a cselekvő személyiségét tartva szem előtt, az adott esetre — in concreto — vizsgálja és állapítja meg. A büntetőjogi gondatlanság másik követelménye: „A kötelességszerű gondosság“, illetőleg e gondosság elmulasztása viszont abszolút ismérv olyan értelemben, hogy itt nem a cselekvő egyénisége, hanem magának a cselekvésnek tárgyi minősége az irányadó. Az előbbinél a cselekvő személy tudása, tapasztalata, esetleg más, a személyéhez fűződő tulajdonságok az irányadók; az utóbbi követelménynél viszont az a lényeges, hogy a cselekvés, amelyre mint okra a törvény által védett érdek megsértése mint okozat visszavezethető, kizárólag a közönséges élet-tapasztalaton alapszik-e, vagy pedig hogy ezt a cselekvést, — annak módját — bizonyos szabályok előírják-e. Ezen alapszik a megkülönböztetés a közönséges és az úgynevezett ipari büntetendő gondatlanság közt. Aki ugyanis olyan foglalkozást űz, amelynek szabályait a vonatkozó tudományos szabályok, vagy törvényes rendelkezések már körvonalazták, megállapították, attól joggal el lehet várni egyrészt az illető foglalkozás által előidézhető veszély teljes ismeretét, másrészt azt, hogy ő e veszély elhárítására a legnagyobb óvatosságot fejtse ki (I. anyaggyűjtemény II. kötet. 502. l.). Ezen a különböző felelősségen alapul a gondatlanságnak a törvényben is felvett két foka: t. i. a közönséges gondatlanság és az úgynevezett ipari culpa között való megkülönböztetés és ennek belátása vezette a törvényhozót egyrészt a Btk. 290. §-a és a 310. §. első bekezdése, másrészt a Btk. 291. §-a és a 310. §. második bekezdése között felvett különbség megtételére is. A

felvetett elvi kérdés eldöntésénél tehát az a lényeges, vajjon attól, aki gépjárművet vezet, csak akkor kívánatik-e meg a szükséges tudás és tapasztalat, ha az illető a gépjármű vezetésével hivatásszerűen foglalkozik, vagy pedig attól is megkívánatik-e ez, aki a gépjárművet ugyancsak képesítés alapján, de csak alkalmasszerűen vezeti, továbbá, hogy a gépjárművezetés módját a vonatkozó szabályok csak az előbbinél írják-e kötelezően elő, vagy pedig mindkettőnél? A gépjármű vezetésére vonatkozó törvényes rendelkezésekből és nevezetesen a hatályba lépett 250.000/1929. B. M. sz. rendelet I. és 56. §-ából, úgyszintén e rendelet 72. és következő szakaszaiból kétségtelen, hogy ez a rendelet mindkét cselekvőre egyaránt kiterjed és hogy a szükséges ismeretekre, valamint a gépjármű vezetésének módjára a rendelet a két cselekvő közt különbséget egyáltalában nem tesz. Ami különbség van ugyanis a hivatkozott rendelet IV. fejezet B. címe alatt felvett rendelkezésekben egyrészt a közhasználatú (1. rend. 96. §.), másrészt az egyéb géperejű járművek vezetői közt, — az egészen más természetű, itt teljesen mellékes rendészeti követelményekből ered. Ebből következik, hogy a törvény helyes értelmezése csak az lehet, hogy mindkét cselekvő egyaránt nem közönséges, hanem fokozottabb olyan gondossággal tartozik a gépjárművet vezetni, amelyet az ő köteles tudásától és tapasztalataitól elvárni lehet; vagyis, hogy teljes ismeretével birjon azoknak a veszélyeknek, amelyekkel a gépjármű vezetése jár és hogy ő e veszély elhárítására a legnagyobb óvatosságot fejtse ki; a fokozott gondosság kötelessége tehát nem attól függ, hogy az illető hivatásszerűen vezeti-e a gépjárművet, hanem attól, hogy az, akit a hatóság a gépjármű vezetésére képesít és jogosít és aki ezen az alapon gépjárművet vezet, az éppen a hatóságoktól kapott e képesítése és jogosítványa következtében a fokozottabb gondosságra



köteles, mert a képesítés és jogosítvány megszerzésével kifejezésre jut, hogy ő a gépjármű vezetéséhez szükséges ismeretekkel rendelkezik és gépjármű vezetésével foglalkozni kíván. A vitás kérdés elbírálásánál a gépjármű vezetésével a képesítés és jogosítvány alapján való ez a foglalkozás a döntő és közömbös, hogy ez a foglalkozás hivatásszerű-e? Mindezekből az következik, hogy a Btk. 291. §-a, illetőleg a Btk. 310. §. második bekezdése szerint kell büntetni nemcsak annak bűncselekményét, aki gépjárművezetéssel hivatásszerűen foglalkozik, hanem azét is, aki gépjárművet képesítés alapján csak alkalmasszerűen vezet. Nem zárja ki a törvénynek ilyen értelmezését a most felhívott törvény helyes szószerinti magyarázata sem. E két szakasz szövege ugyanis nemcsak a „hivatást“, vagyis az állandó jellegű, egynemű, keresetszerű tevékenységet, hanem a „foglalkozást“ is megemlíti mint a szigorúbb minősítést és büntetést maga után vonó körülményt. Már pedig „foglalkozás“ alatt e szó közönséges értelme szerint — minden olyan munkát, cselekvést kell érteni, ami valakinek tevékenységét egészben (kizárólagos foglalkozás), vagy részben (fő-, illetőleg mellékfoglalkozás) igénybeveszi. Minthogy pedig az itt említett törvényhelyek a „foglalkozás“ szót minden megkülönböztetés nélkül használják, — ebből okszerűen csak az a következtetés vonható le, hogy nemcsak az, aki hivatásszerűen, vagy iparszerűleg, — fizetésért — űz valamely foglalkozást, hanem az is, aki csak kedvtelésből vagy sportszerűleg teszi ezt, az is „foglalkozik“ azzal; és így ha e foglalkozása közben, amelyre ő képesítve és jogosítva van, e foglalkozásban való járatlanságból, hanyagságból, vagy az általa ismert szabályok megszegésével követte el a Btk. 290. vagy 310. §-ába ütköző valamely bűncselekményt, ez a bűncselekmény a törvénynek úgy betűszerinti, mint logikai értelme szerint egyaránt a szigorúbb minősítés alá vonandó (Btk. 291.

§-a és 310. §. második bekezdése). Nem indokolt tehát, hogy az az egyén, aki gépjármű vezetésére képesítve és jogosítva van, bár a gépjárművet csak alkalmoszerűen vezeti, annak gondatlan cselekménye enyhébb minősítés alá helyeztessék; mert figyelemmel arra, hogy az ilyen gépjárművezetők rendszerint nem rendelkeznek annyi gyakorlattal, mint a hivatásos vezetők (soffőrök), az ő esetleges gondatlanságuk a társadalom számára bizonyos esetekben még fokozottabb veszélyt rejthet magában és így az előírt vezetői képesítést megszerzett ilyen vezetőknek a foglalkozás szabályainak megszegésével elkövetett gondatlansági cselekménye a törvénynek megfelelő szigorúbb minősítés alá kell, hogy essék. Mindezeknél fogva a felmerült vitás kérdés e határozat értelmében volt eldöntendő.

Kelt Budapesten, a m. kir. Kúria büntető jogegységi tanácsának 1930. évi május hó 30. napján tartott ülésében.

Hitelesítettett a m. kir. Kúria büntető jogegységi tanácsának 1930. évi június hó 13. napján tartott ülésében. (*Kúria jogegységi tanácsának 24. számú büntető döntvénye.*)

#### Tétovázás az út közepén. Megállási kötelesség.

Az alsóbbfokú bíróságok szerint a vádlottat gondatlanság nem terheli és a sértett volt az oka annak — még pedig tétovázásával és irányváltatásával, — hogy a gépjármű őt elütötte. Ez a jogi álláspont téves. A jelen esetben, amidőn a megállapított tények szerint a vádlott látta, hogy a sértett a másodszori túlkölessé alkalmával zavarba jött, az iránt, hogy a gépkocsi elől mi módon térjen ki és ez okból tétovázva az út közepén megállott, a vádlottat a rendelet értelmében megkövetelt állandó figyelem és elővigyázat arra kötelezte, hogy a tétovázó sértett előtt a gépjárművet kellő időben és módon lefékezze, a járművet megál-



litsa, mert kellő elővigyázat mellett előre láthatta, hogy az elgázolást csak ily módon akadályozhatja meg. A vádlott azonban ezt elmulasztotta: sőt a gépjármű kellő lefékezéséről sem gondoskodott, mi kitűnik abból, hogy a gépkocsi — az elgázolásban megnyilvánult súlyos akadály dacára is — még 8—10 lépés távolságig haladt, ami a vádlott által vitatott lassú haladás és teljes lefékezés mellett be nem következhetett volna. A valóban elfogadott tényállás adataiból tehát a kir. Kúria azt a következtetést vonta le, hogy a vádlott foglalkozása szabályainak megsértésével és ebben megnyilvánult gondatlanságával okozta a sértett elgázolását. (Kúria, 1928. jan. 17. B. II. 8398/1926. sz.)

#### Tétovázó gyalogjárók az útesten.

A gépjármű vezetője a forgalom biztonságának érdeke által megkívánt köteletségénél fogva, külön előírás nélkül is köteles minden körülmények között, minden tőle telhetőt megtenni, hogy a gépjárművével mások életét vagy testi épségét ne sértse vagy ne veszélyeztesse. Amikor tehát látja, hogy az azon időző egyén megzavarodva tétovázik, ide-oda futkos; a dolog természete szerint köteles vagy megállítani a gépkocsit, vagy úgy elkerülni a megzavarodott járókelőt, hogy annak testi épségét ne veszélyeztesse. Ennek a köteletségnek — miként a tények mutatták — a vádlott nem tett eleget azzal, hogy a gépjárművével a gyalogos ember gyorsaságával haladt, de meg nem állott. Neki ugyanis, amikor látta, hogy a két leány megzavarodott és a gépjárműve előtt tétovázva egymást ráncigálja: meg kellett volna állnia és be kellett volna várnia, míg veszély nélkül megindulhat. Mert kellő megfontolás mellett a vádlottnak előre kellett látnia, hogy ha ezt nem teszi, gépkocsijával a két leányt elgázolhatja. A vádlott tehát a sértettnek a mulasztásával okozatosan összefüggő megsérüléseért, mely nyolc napnál tovább

tartott, mivel azt kellő figyelemmel előre láthatta és a foglalkozásának nem hanyag, hanem kötelességszerű teljesítésével elháríthatta volna, büntetőjogilag felelős. A büntetés kiszabásánál a m. kir. Kuria enyhítő körülményül a büntetlen előéletet, súlyosbítóul pedig az okozott súlyos sérülést és azt vette figyelembe, hogy a vádlott a gondatlansága által mindkét sértettnek súlyos testi sértést okozott. (*Kuria B. II. 5028/1930. sz.*)

### Ügyelés az úttesten tétoházó, ijedt gyalogjáróra.

A kir. ítélőtáblának az érvelése nem helytálló. Most, amikor a különben is megnövekedett forgalom, valamint a gépjárművek gyorsasága miatt a gyalogosok részéről különösebb figyelem és ügyesség, higgadság és körültekintés kívántatik ahhoz, hogy azok valamely forgalmas úttesten baj nélkül haladhassanak át: a köztapasztalat szerint gyakran megtörténik, hogy a kevésbé fegyelmezett, esetleg gyengébb idegzetű, ijedősebb járókelők ilyenkor, a gépkocsi közeledtére zavarba jönnek, elvesztik tájékozási képességüket és emiatt úgy viselkednek, ami rájuk veszélyt jelent, a gépkocsi vezetőnek pedig lélekjelenlétét és ügyességét kétségtelenül próbára teszi. Ez azonban ma már köztapasztalati tény és erre, mint az emberi természetből eredő köztapasztalati tényre a gépkocsi vezetőjének gondolnia kell és pedig annál inkább, meri tőle, mint veszélyes jármű hivatásos irányítójától a törvény fokozottabb gondosságot kíván. Ezért attól, aki gépkocsit vezet, feltétlenül megkívántatik, hogy különösen nagyforgalmú útvonalon, amilyen az Üllői-út is, az úttesten áthaladó gyalogjárókra megfeszített figyelemmel és fokozottabb körültekintéssel ügyeljen különösen akkor, ha észreveszi, hogy ez a járókelő megijedt, megzavarodott. Már pedig vádlottnak kellő figyelem mellett észre kellett vennie azt, hogy a sértett az úttest kö-



zépén — tartva az elgázolástól — megzavarodott, hol jobbra, hol balra ugrott. Ezért neki a megállított gépkocsiját csak akkor lehetett volna újból megindítania, amikor sértett a gépkocsiját már elkerülte. Ezzel szemben vádlott a már megállított gépkocsiját előbb megindította, ezzel a szemmel láthatólag megzavarodott sértettet még nagyobb zavarba hozta. Ez volt azután az oka annak, hogy a gépkocsi a sértettet elütötte. (*Kúria B. II. 7292/1930. sz.*)

#### Rögtönös megállás kötelessége. Kürtjelzés.

A kürtjelzés elmulasztása egymagában is gondatlanságot képez, de helyesen mutat reá a másodfokon eljáró bíróság arra is, hogy a nagyforgalmú útvonalaknál, mint amilyen a baleset színhelye is volt, a gépkocsit csak olyan gyorsasággal lehet és szabad vezetni, amely a rögtönös megállást bármely pillanatban lehetővé teszi. Ennek a gépkocsi-vezetői foglalkozás természetéből folyó óvatossági szabálynak szem elől tévesztése a gépkocsi vezetője terhére mindig gondatlanságot állapít meg. (*Kúria B. I. 2799/1928. sz.*)

#### Megállási kötelesség.

A gépkocsit vezető vádlott kellő távolságból észrevette az úton áthaladó sértettet, aki bundájába behúzódva a földet nézte, a tülkölést nem látszott tudomásul venni és látta a vádlott azt is, hogy gépkocsijával szemben egy kerékpáros, sértettel szemben pedig annak haladási irányát keresztezve, egy üggető áthaladó igáskocsi jön. Vádlott közvetlen a sértett előtt és ahhoz egészen közel fokozta a kocsi sebességét, bár előre láthatta, hogy az igáskocsi elől esetleg visszalépő sértett a gépkocsi elé kerülhet, amint az meg is történt. Az alsóbíróságok a sértett terhére fennforgó gondatlanság dacára, a vádlott gondatlanságát és ebből fo-

lyóan annak bűnösségét is megállapították. A Kúria, a vádlottnak — a bűnösség megállapítása miatt — bejelentett semmiségi panaszát elutasítja, mert: a gépkocsi vezetője az őt foglalkozása szerint kötelező fokozott óvatosság és elővigyázat szabályait még nem meríti ki azáltal, ha az előírt közlekedési szabályokat betartva, gépkocsija sebességét csökkenti és kürtjelzést ad, hanem kötelességében áll, a baleset bekövetkeztét minden lehető módon megakadályozni, és evégből, ha szükséges, gépkocsijával meg is állani. Ebből szükség-szerűen következik az, hogy a sértett esetleges gondatlan eljárása sem mentheti a gépkocsivezető mulasztását akkor, ha a gépkocsivezető a maga részéről a baleset elhárítása céljából mindent meg nem tett. (Kúria B. I. 3576/1931. sz.)

#### Abnormis sebesség. A sértett gondatlansága.

A gépkocsi vezetőjét a kocsi gyors haladása által okozható és könnyen előállható veszély, a menetsebes-ség szabályozása körül a legnagyobb gondosságra kötelezi. Ezt a tőle hivatása szabályai szerint joggal megkívánható gondosságot hagyta figyelmen kívül a vádlott akkor, midőn annak dacára, hogy az úttest egyik oldalán villamos vonal vezet, amelynek megállóhelyeiről az emberek az utca másik oldalára minden percben áthaladhatnak, a gépkocsit mégis oly gyorsasággal vezette, hogy annak ura nem volt és azt a kellő pillanatban megállítani nem tudta. Az alsóbbfokon eljáró bíróságok tehát az általuk valóban elfogadott tényekből helyesen vontak következtetést arra, hogy a vádlott foglalkozása szabályainak be nem tartásában megnyilvánuló gondatlansága által okozta a sértett halálát. Az a körülmény, hogy az eredmény bekövetkezésére a sértett gondatlansága is közrehatott, a vádlott büntetőjogi felelősséggel járó gondatlanságának megállapításán, mint azt a m. kir. Kúria 787. E. H. számú ha-



tározatában részletesen kifejtette, mit sem változtat, sőt még az sem, hogy a sértett gondatlansága nélkül a jogsértő cselekmény egyáltalán nem is állott volna elő. Ennélfogva a vádlott büntetőjogi felelősséggel járó gondatlanságának alsóbírói megállapítása teljesen törvényes, az e miatt használt panasz tehát alaptalan és mint ilyen, a Bpn. 36. §-ához képest elutasítandó. (*Kúria, B. I. 2692/26—1926.*)

Büntetőjogi gondatlanság meg nem állapítása összeütközésnél.

Amikor a sértett a vádlott túlkölését figyelmen kívül hagyva, a jeladás dacára az út szabálytalan oldalán haladt tovább, a vádlott által vezetett gépkocsi felé: akkor a vádlott gépkocsija elé olyan akadály került és ezáltal olyan helyzet következett be, amely helyzetben a vádlottnak kellő körütekintéssel előre kellett látnia, hogy ha ezt az akadályt valamikép el nem kerüli, úgy az összeütközés be fog következni. A megállapított tényállásból azonban nyilvánvaló, hogy a vádlott ezt a közelfekvő eshetőséget átértette, számbavette, mert amikor a sértettet a jeladás dacára továbbra is közeledni látta, kitért előle, úgy, hogy gépkocsiját kissé jobbra kormányozta. A kir. Kúria megítélése szerint, amikor a vádlott egy 14 méter széles nyílt országúton, az elébe került akadályt így igyekezett kikerülni, vagyis úgy, hogy a gépkocsiját jobbra kormányozta, nem járt el gondatlanul, — mert az adott helyzetben az összeütközés ily módon kétségtelenül elkerülhető volt. Ekkor történt azonban, hogy a sértett a gépkocsi közelébe érve, hirtelen irányt változtatott, kerékpárját ugyanabba az irányba fordította el, amerre a vádlott előle kitérni akart és az összeütközés a sértett e cselekvése folytán következett be. Amikor a vádlott azt látta, hogy a sértett a túlkölés dacára a szabálytalan útrészen halad tovább, ebből helyesen következ-

tethette azt, hogy a sértett eredeti útirányát elhagyni nem akarja és nem fogja. Azt a lehetőséget azonban, hogy a sértett az utolsó pillanatban, amikor már láthatta, hogy a vádlott kitért előle és ezáltal neki szabad elmenetelt biztosított, ennek dacára irányt fog változtatni és ezáltal kerékpárját a gépkocsi elé vezeti, az élet közönséges tapasztalatait tartva szem előtt, a vádlott előre nem láthatta. Már pedig a büntetőjogilag értékelhető gondatlanság csak ott kezdődik, amikor valaki az élet közönséges tapasztalatait tartva szem előtt, kellő körültekintés mellett előre láthatja azt, hogy cselekménye jogsértő eredményt idézhet elő, azonban ahol a bekövetkezett jogsértő eredmény ilyen módon nem volt előre látható, mivel a dolgok természetes és rendes lefolyása mellett ez a cselekmény ilyen jogsértő eredményt előidézni nem szokott, — ott büntetőjogi gondatlanságról nem lehet szó. (Kúria B. II. 4638/1930. sz.)

#### Forgalomra képtelen kormány.

A nem vitás tényállás szerint a vádlottat nagyobb-fokú gondatlanság terheli, ami megnyilatkozik egyfelől abban, hogy a vádlott tudomása szerint is az általa vezetett gépkocsi kormánya nem volt forgalomképes állapotban; de megnyilvánul másfelől abban is, hogy egy ilyen járművet vádlott a vádbeli alkalommal a megengedettnél nagyobb sebességgel hajtott. (Kúria B. II. 6122/1928.)

#### Utcakeresztezésnél kürtjel.

Helyes a kir. ítélőtáblának az a megállapítása, hogy a vádlott foglalkozása szabályait megszegte azáltal, hogy a cselekmény elkövetésekor hatályban volt 57.000/1910. B. M. sz. rendelet 50. §. ellenére az utcakeresztezésnél kürtjelzést nem használt. (Kúria 1929. okt. 9. B. III. 8331/1928. sz.)



Szabályellenes oldalon és kivilágítatlanul haladás foly-  
tán összeütközés.

Amikor a vádlott nem is sík úton, hanem hegyről lefelé, külső területen s nem benn a városban, s erre való tekintettel nem túlsebesen az út szabályszerű oldalán vezette az előírás szerint kivilágított autóját, a vádlott a legnagyobb gondosság kifejtése mellett sem számíthatott arra, s nem láthatta előre azt, hogy vele szemben a szembejövő közlekedési eszközre szabályellenes oldalon, s hozzá még szabályellenesen ki nem világítva valamely közlekedési eszköz fog jönni. Mind-ezeknél fogva, bármennyire hatalmában tartotta volna is a vádlott az általa vezetett gépjárművet, ilyen körülmények között a valónak elfogadott tényállásból a m. kir. Kúria sem találta azt a következtetést levonhatónak, hogy a vádlott a gépjármű vezetése körül a kötelező gondosságot elmulasztotta s hogy a sértett sérülését az ő gondatlansága okozta. Jogi tévedés nélkül mondotta tehát ki a kir. ítélőtábla azt, hogy a vád alapjául szolgáló tett nem állapítja meg büncselekmény tényálladékát s így a törvény megsértése nélkül mentette fel a vádlottat az ellene emelt vád alól. (Kír. Kúria B. III. 3458/1928. sz.)

A gyalogjáró védelme. Kétes helyzetben lassítson az autó.

A közutakon való helyes közlekedésnek a józan ész szerint a legelső, soha szem elől nem tévesztendő szabálya az, hogy védessék, kíméljék az, aki az úton a legnehezebb viszonyok közt mozog — s ez a gyalogjáró ember, aki a forgalom zűrzavarában minden érzelmi képességét, ügyességét kimerítve sem képes megküzdeni a körülötte kavargó nehézségekkel, az életét vagy testi épségét sok esetben egyszerre több oldalról fenyegető veszélyekkel. Ezért a folytatólagos szabály az, hogy kétes helyzetben, különösen, amikor az út nem

szabad, amikor az előre való látás korlátolt, a jármű vezetőjének kötelessége a sebességet annyira csökkenteni, hogy meglepő fordulatok esetén azonnal megállhasson. Ezt a fő kötelességet mulasztotta el a vádlott, noha az adott helyzetben a körülmények erre figyelmessé tehették. (*Kúria B. III. 3393/1928.*)

A detektív szívességi autón nyomoz: a tulajdonos felelős.

Alperes egy nyomozás gyorsabb lebonyolítása céljából szívességből átengedte a gépkocsiját a nyomozást végző államrendőrségi detektíveknek. Ezen alkalommal a kocsit elütött egy kincstári ménlovat. Az alperesnek mint a kocsit tulajdonosának és forgalomban tartójának ebből eredő felelősségén mit sem változtat az, hogy a baleset olyankor történt, amidőn a kocsit a felperes közbiztonsági közlegei (detektívek) használták, akiknek a kocsit az alperes egy nyomozás sürgős teljesítése érdekében szívességből — ingyen — engedte át. Ugyanis az állandóan követett bírói gyakorlat (P. H. T. 550. sz.) szerint az, aki valamely gépkocsi használatát egyes fuvarozási alkalomra akár díjazásért, akár ingyen megszerzi, még nem tekinthető az illető gépkocsi üzembentartójának, tehát a tárgyi felelősség ilyen esetben is annak a személyéhez tapad, aki mint a gépkocsi tulajdonosa vagy birtokosa a kocsit forgalomban tartja. Ebből következik, hogy a felperest a baleset következményeiért pusztán azon az alapon, hogy a kocsit a kérdéses alkalommal az ő közlegei használták, sem az alperessel, sem másokkal szemben fellősség nem terheli. (*Kúria P. VI. 2750/1927. sz.*)

Üttestre lépés két kocsi közül.

A kir. Kúria sem tartotta megállapíthatónak, hogy a jogsértő eredmény beállta a vádlott büntetőjogi gon-



datlanságával áll összefüggésben, mert vádlott közön-  
séges gondosság mellett nem láthatta előre, hogy az  
útszélen álló két kocsik közül valaki az útestre fog  
lépni, éppen abban a pillanatban, amikor gépkocsijá-  
val az álló kocsik mellett elhalad. Rendkívüli gondos-  
ságot, a véletlen eshetőségekre is kiterjedő elővigyá-  
zatot pedig a büntető törvény nem követel, amint ezt  
a kir. ítélőtábla ítélete helyesen kiemeli. A kir. ítélő-  
tábla tehát nem tévedett, amikor vádlott bűnösségét a  
gondatlanság által okozott súlyos testi sértés vétségé-  
ben meg nem állapította. (*Kúria, 1930. II. 18.*  
*3126/1928. sz.)*

#### Villamosok közül az útestre ugrás.

A közlekedési rend és a közeles elővigyázat ellen vé-  
tett az elhalt azzal, hogy az átjárás szabaddá tétele  
előtt s minden kényszerítő szükség nélkül a villamos  
közé lépett s azok között akart az útestre jutni. S így  
ha e helyzetben a villamos kocsik megindításának a  
jelzésére meg is zavarodott volna, s ahelyett, hogy  
visszalépett volna, haladási irányát megtartva az út-  
testre ugrott, az önmaga által előidézett veszélyes hely-  
zethől előállott az az esély az elhalt hibás magatartá-  
sának mentségéül nem szolgálhatna. Nincs jelentősége  
annak a körülménynek, hogy a gépkocsi vezetője az  
útkeresztezéshöz közeledve meg nem állott, hanem  
csak lassított; mert a baleset nem eközben, hanem ak-  
kor következett be, amikor a rendőr jelzésére a vezető  
a gépre reákapcsolt s a szabadnak jelzett Ferenc-körút  
irányában az Üllői-úti keresztezésnek hajtott. Nem ál-  
lapítható meg az alperesi gépkocsi vezetőjének a ter-  
hére mulasztás amiatt, hogy a gépre reákapcsolva nem  
tülkölt, mert az elgázolás a tényállás szerint nyomban  
a gépkocsi illetén megindulása s felperes férjének a  
villanyoskocsik közül az útestre ugrása közben történt  
és így a baleset a tülköléssel megakadályozható nem

volt volna. A gépkocsi vezetője egyébként sem számíthatott arra, hogy a közlekedésnek elzárt oldalról s két haladó villamos közül valaki közvetlen a kocsija elé ugorjon. Helyes ezek szerint a fellebbezési bíróságnak az a jogi döntése, hogy a halálos kimenetelű baleset kizárólag az elhalt hibájából következvén be, az alperes kártérítési felelősséggel nem terhelhető. (*Kúria, P. II. 2155/1929. sz.*)

#### Vasúti hídról lezuhanás. Abnormis gyorsaság.

A vádlott hirtelen csavarodással, a megengedett kb. 8 km. sebesség helyett sokkal nagyobb, kb. 30 km. sebességgel kanyarodott a vasúti hídra. Ennek következtében, amidőn a tömlőrepedés beállott, nem volt ura a gépnek, s így annak a gyors haladásban kifejlődött mozgási erejével szemben az autónak a vasúti hídhoz ütdését és lezuhanását megakadályozni nem tudta, holott az előírt menetsebesség mellett ez be nem következett volna. A vádlottnak, mint tapasztalt sofőrnek, erre előre gondolnia és a menetsebességet kellő időben mérsékelnie kellett volna. Minthogy pedig ezt nem tette, az autó lezuhanása, egy egyénnek halála, négynek pedig súlyos megsérülése éppen abból következett be, hogy a vádlott foglalkozása körében a vasúti hídra való hajtásnál előírt menetsebességre vonatkozó szabályt megszegte. A vádlott bűnössége a gondatlanságból okozott emberölés és 4 rendű súlyos testi sérítés vétségében törvényesen állapítottatott meg. Az alsófokú bíróságok azonban nem mérlegelték a büntetés kiszabásánál azt, hogy a vasúti híd karfájának áttörése és az autónak a vasúti pályatestre zuhanása által a vádlott gondatlanságában a Btk. 437. §-ba ütköző közveszélyű rongálás vétsége is létrejött, amit megfelelő vád hiányában, mint rendkívül nyomatékos súlyosbító körülményt kell figyelembe venni. (*Kúria, 1930. III. 5. 1556/1929. sz.*)



### Ittas utas megragadja a kormánykereket.

A veszély akkor és abban a pillanatban azért állott elő, mert az utas a kormánykereket váratlanul megragadta és azt mondta, most már ő vezet. A gépkocsi-vezető vádlott e váratlan esemény okozta meglepetésében a hirtelen cselekvés szükségessége pillanatában észszerűleg nem cselekedhetett másképpen, mint hogy igyekezett a veszélyt jelentő helyzetet megszüntetni, vagyis: a kormánykereket utasa kezéből visszavenni. A m. kir. Kúria megítélése szerint tehát vádlott a hirtelen beállott veszély pillanatában a köteles gondosságot igenis kifejtette; a vádlott köteles gondosságának elmulasztásával tehát a bekövetkezett eredmény okozati összefüggésbe nem hozható. A való tényállás szerint ugyanis ez a vádlott csak azt tudta, hogy utasa ivott, de nincs ténymegállapítás arra, hogy rajta az ittaság külső nyomai látszottak volna; így vádlott a legnagyobb gondosság kifejtése mellett sem láthatta előre, hogy utasa a saját testi épségének veszélyeztetésével a kormány kerekét meg fogja ragadni. Enélkül pedig ő jogosan tűrte el azt, hogy az az ő ülése mellett foglalja el azt a helyet, amely az utasok részére volt fenntartva. A bekövetkezett eredmény tehát a köteles gondosság elmulasztásával ebben a vonatkozásban sem hozható oki összefüggésbe. Ezek szerint tévedett a kir. ítélőtábla abban a kérdésben, hogy a vádlott terhére vádba tett cselekmény bűncselekmény. (*Kúria, 1930. IV. 9. 8159/1929. sz.*)

### Hirtelen fékezés. Tömlőszakadás. Vizsgahiány. Vakmerő gyorsaság.

A vádlott utasainak aggodalma dacára a gépkocsit olyan sebességgel vezette, hogy a kerékpárosokkal történt találkozása folytán előállható balesetet, vagy hirtelen való és éppen ezért nagy erővel eszközölt féke-

zéssel, vagy pedig hirtelenül való irányváltoztatással kerülhetett csak el. Kellő jártasság mellett vádlottnak tudnia kellett azt, hogy ha a baleset elkerülésére ezt a módot választja, az könnyen azzal az eredménnyel járhat, hogy az amúgyis használt állapotban lévő gummitömlőkön szakadás állhat elő, ami viszont az általa vezetett kocsit a felborulás veszélyének teszi ki. Miután a gépjárművezetői vizsgával amúgy sem bíró vádlott, — mint azt a beállott esemény is bizonyítja — nem rendelkezett azzal a feltétlen biztos vezetői képességgel, amely lehetővé tette volna azt, hogy gépkocsiját a beállott tömlőszakadás ellenére is, egyensúlyban tartsa és a felfordulástól megóvja, úgy a tőle joggal megkívánható óvatosság legelemibb követelménye volt az, hogy a gépkocsi sebességét megfelelően csökkentse, amit annál is inkább megtehetett volna, mert egyrészt a szembejövő kerékpárosokat már nagyobb távolságról — saját előadása szerint is 100 lépésről — észrevette, emellett pedig utasai őt óvatosságra is intették. Ilyen körülmények között tehát helyes a másodbírósnak a tényállás adataiból levont az a következtetése, hogy a balesetet előidéző tömlőszakadás és így az annak eredménye gyanánt előállott haláleset és testi sértések is, a vádlottnak a szükséges óvatosságot figyelmen kívül hagyó vezetéséből állottak elő, éppen ezért a vádlott bűnösségének megállapítása megfelel az anyagi törvény rendelkezéseinek. (*Kúria* 1931. IV. 29. — I. 7279/1930.)

#### Átszaladás az úttesten.

Tapasztalati tény, hogy a kevésbbé fegyelmezett, szórakozott vagy figyelmetlen gyalogjárók a gyorsabban közlekedő gépkocsi közeledtére vagy túlkölésre, különösen olyan esetben, ha az hátulról közelíti meg őket, — megzavarodnak, tájékozási képességüket elvesztik és ebben a zavarukban sok esetben épen a kitérésnek legtermészetesebb módjai: a helybenmaradás vagy a gép-



kocsi menetiránytól való távolodás helyett a biztonságba való jutásnak azt a legveszélyesebb útját választják, hogy a gépkocsi előtt az út másik oldalára szaladnak. Ezzel a most már köztudatba átmenő tapasztalati ténnyel elsősorban a veszélyes jármű irányítójának, a gépkocsivezetőnek kell tisztában lennie s mindannyiszor, ha gépkocsijával emberek közelében halad el, erre a veszélyes eshetőségre számítania kell. Midőn tehát vádlott ezt a lehetőséget figyelmen kívül hagyta, gondatlanul járt el és e gondatlansága, valamint a sértett halála közt az okozati összefüggés feltalálható. Az a körülmény, hogy maga a sértett is vigyázatlan volt, a vádlott büntetőjogi felelősségén mit sem változtat, sőt még az sem zárja ki a vádlott felelősségét, ha a sértett gondatlansága nélkül a jogsértő eredmény egyáltalában nem is állott volna elő (B. H. T. 392. és 787. sz.) (*Kúria* 1931. V. 27. 6426/1930. sz.)

---

# TARTALOMJEGYZÉK

Oldal

Előszó	— — — — —	3
Bevezetés	— — — — —	4

## I. FEJEZET:

Az autótartó, az urvezető és a soffőr magán- jogi felelőssége	— — — — —	8
1. Felelősség vétkesség nélkül	— — — — —	9
2. Felelősség vétkességi alapon	— — — — —	10
Az autótartó tárgyilagos, vétkesség nélkül be- álló kártérítési kötelezettsége	— — — — —	11

## II. FEJEZET:

Az autótulajdonos tárgyilagos kártérítési fele- lőssége tárgyában kialakult bírói gyakorlat	— — — — —	25
A sikos úton ne fusson át a gyalogjáró	— — — — —	28
A károsult vétkességét az autótulajdonos bizo- nyítsa	— — — — —	28
Az autó állandó bérlőjének felelőssége	— — — — —	29
Lovak megvadulása	— — — — —	29
Két automobil összeütközése	— — — — —	29
Sebesség, zaj, riasztó hatás	— — — — —	30
Ki tekinthető felelős üzembentartónak?	— — — — —	30
Motoros kerékpár okozta baleset	— — — — —	31
A kerékpár, az ijedős lovak és a gyeplő	— — — — —	32
Kerékpár a villamos előtt	— — — — —	32
Kerékpár és autó összeütközése. Felelősség a dologi kárért	— — — — —	33
A tulajdonos az autóval jogtalanul járó soffőr- ért is felelős	— — — — —	34
A forgalomban tartó gépjárműbirtokos kárté- ritési felelőssége	— — — — —	34
Kutya elgázolásából származó kár	— — — — —	34
Baleseti kár lovaknak autótól való megvadulá- sa esetében	— — — — —	35
Jelzőlámpa hiánya az úttest törmelékrakásán és sebes hajtás. Közös vétkesség alapján kármegosztás	— — — — —	36
Autó összeütközése kivilágítatlan szekérrel	— — — — —	38
A gondatlanságot megállapító büntetőítélet a káralapnál irányadó	— — — — —	38

## III. FEJEZET:

Az autótartó, az urvezető és a soffőr büntető- jogi felelőssége	— — — — —	40
--	-----------	----



	Oldal
Gondatlan emberölés. Vezetéstől eltiltás — —	40
A gondtalanságból okozott súlyos testi sértés	41
Pénzbüntetés — — — — —	41
A vezetéstől való eltiltás következményei és mellőzése — — — — —	42
Büntetlen a gondtalanságból okozott könnyű testi sértés — — — — —	42
A hajtási igazolvány lefoglalása — — —	43
Magánjogi igények érvényesítése — — —	43
A büntetés felfüggesztése — — — — —	44
Fiatalkorú bűnösök — — — — —	44
<b>IV. FEJEZET:</b>	
Büntetőbíróságaink ítélkezési gyakorlata —	45
Elindulás előtt meg kell vizsgálni az autót —	45
A vezetést tanító soffőr jogi helyzete. Az autóvezetést tanító büntetőjogi felelőssége. Mikor kötelező a lassítás? — — —	45
Soffőrségtől eltiltás. Virtuskodásból sebes hajtás. Kormánycsukló hegesztése. Gépjárművezetői igazolvány lefoglalása — — —	47
A soffőr nem adhatja át a vezetést avatlatlan személynek — — — — —	48
A soffőr avatlatlan kézbe nem adhatja a kormányt — — — — —	49
Gépjármű csak oly menetsebességgel haladhat, hogy a soffőrnek hatalmában álljon a gépjárművet a személy- és vagyonbiztonság veszélyeztetése nélkül vezetni. A túlköléstől zárba jött, ijedten tétovázó utcaseprő elgázolása — — — — —	49
Utcakeresztezésnél és nagyforgalmú utakon kötelező a lépésben hajtás. Jelzés elmulasztása, gyalogos elgázolása — — — — —	50
Soffőr felmentése. Szabályszerűen haladó, kivilágított autó összeütközése jobboldalon haladó, kivilágítatlan lovasszekérrel — — —	51
Belvárosi utca keresztezésénél sebes hajtás és jelzés elmulasztása folytán bekövetkezett súlyos testi sértésért enyhe a nyolcnapi fogház Huszonötéves kor nem enyhítő körülmény	52
Urvezető eltiltása örökre a gépkocsivezetéstől. Halálos baleset. Négyhavi fogház — — —	53
Urvezető is csak minősített gondatlanságot követhet el. Vezetéstől eltiltás — — — — —	54

Minősített gondatlan emberölés gépjárműveze- tői igazolvány hiányában — — — — —	55
Lassítási kötelesség sikos úton és útkeresztezés- nél. Urvezető újabb vizsgára kötelezése. El- tiltás. Közveszélyes vezetés. Enyhítő körülmé- mények — — — — —	55
Urvezető kerékpárost gázol halálra. Minősített gondatlanság, nem csupán a hivatalos soffőr gondatlansága. Túlnyomó enyhítő körülmé- nyek — — — — —	58
Ittas soffőr foglalkozástól eltiltása. Hajtási jo- gosítvány megvonása — — — — —	62
Gondatlan súlyos testi sértés. Motorkerékpár- vezetéstől egy évre eltiltás. Gépjárművezetői igazolvány lefoglalása és visszavonása — —	62
Kellő kanyarulat be nem tartása az utcasarkon. Gépjárművezetéstől eltiltás mellőzése — —	64
Súlyosító körülmény: „a vádlott Budapest köz- biztonságát veszélyezteteti“. Hatósági intézke- dések semmibebevételére hajlam — — — —	65
Súlyosító körülmények tömege: szokásos gyors- hajtó, közlekedési kihágásokért büntetetttség. Autó kerékpárost halálra gázol — — — —	66

## II. Rész.

### A legújabb bírói gyakorlat.

#### V. FEJEZET:

Az 1928/1932. évek kártérítési bírói gyakorlata	67
A gépkocsi jogosulatlan használójának károko- zásaért a tulajdonos nem felelős — — — —	67
10—15%-os munkaképességcsökkenés — — — —	68
Kártérítés elévülése — — — — —	68
A tulajdonos felelőssége a soffőrért. Büntető- ítélet szerepe a polgári perben — — — —	68
A kártérítés mértéke — — — — —	69
Kártérítés kizártsága — — — — —	69
Ijedős lovakra fokozottan ügyeljen tulajdono- suk is — — — — —	69
A feleség kártérítési igénye — — — — —	70
Büntetőítélet szerepe a polgári perben — — — —	70
Kereset megállapítása — — — — —	70
Feltűnő eltorzításnál eszmei kár — — — —	71
Kártérítés két veszélyes üzem működésénél — —	71





# **AZ AUTÓBALESET BÜNTETŐ- ÉS KÁRTÉRÍTÉSI JOGA**

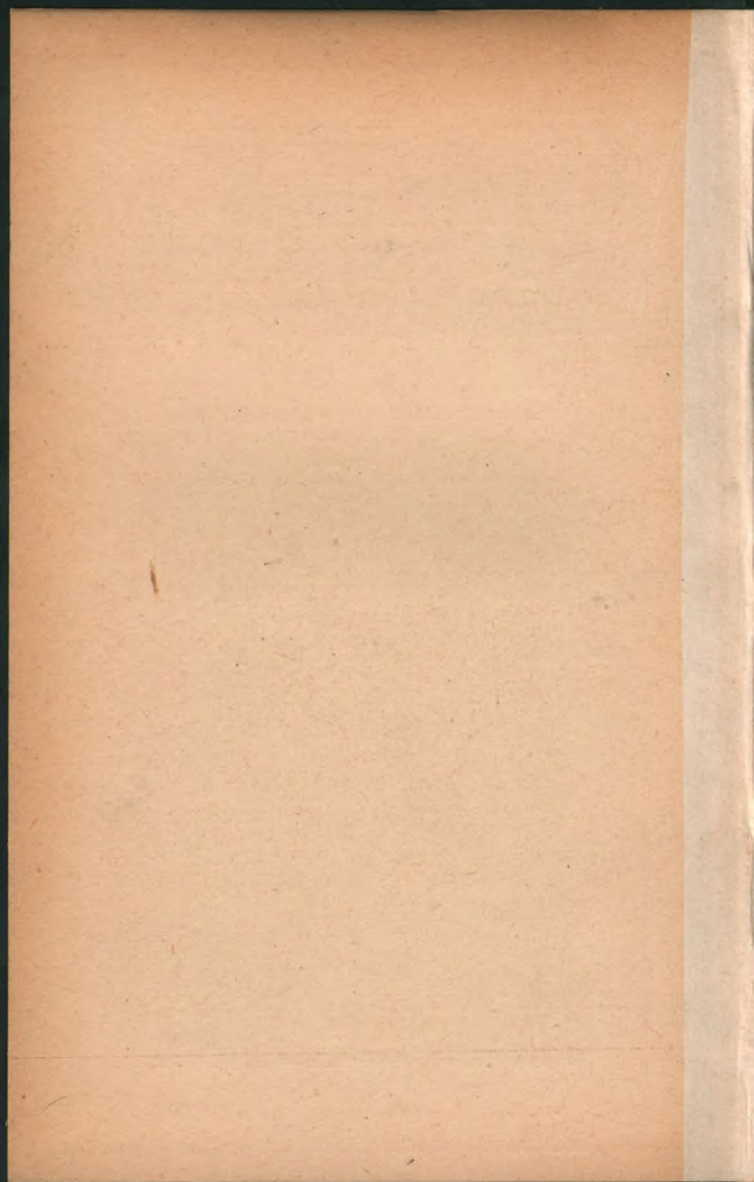
**AZ AUTÓTARTÓ. AZ ÚRVEZETŐ  
ÉS A SOFFŐR A BÍRÓSÁG ELŐTT**

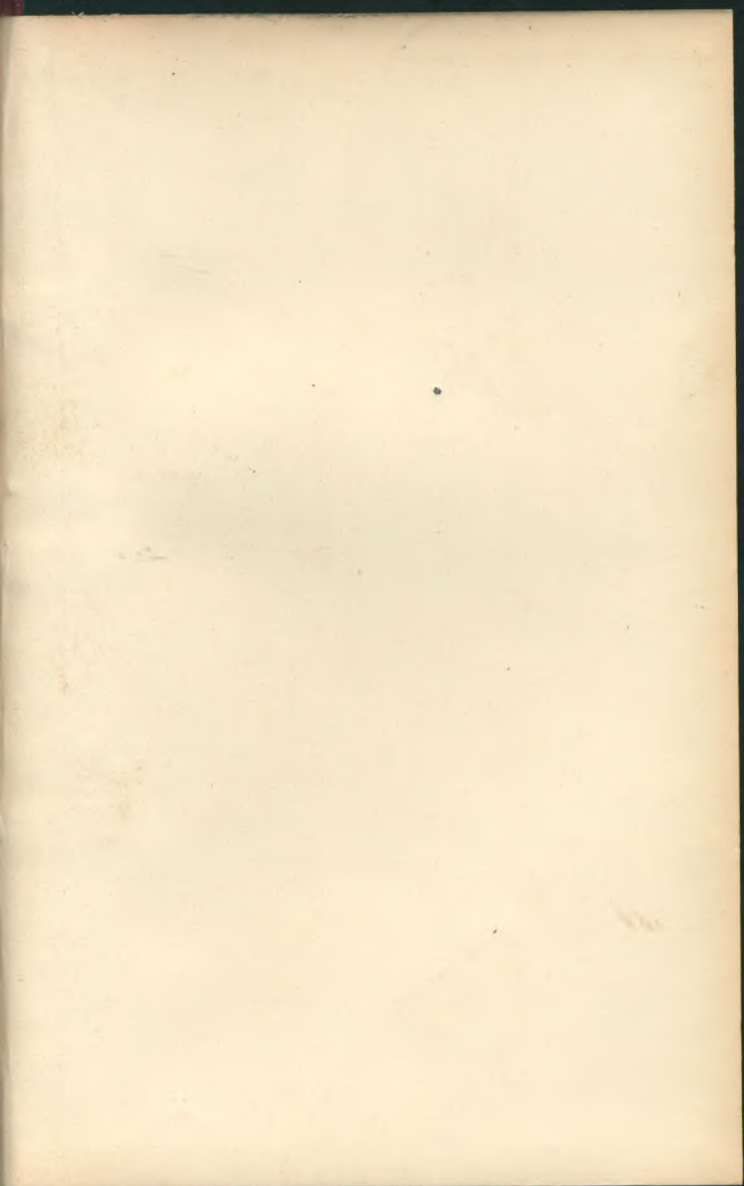
●  
**MÁSODIK BŐVITETT KIADÁS**  
●

**IRTA**  
**DR SÁNDORFY KAMILL**  
egyetemi magántanár,  
kir. kúriai bíró

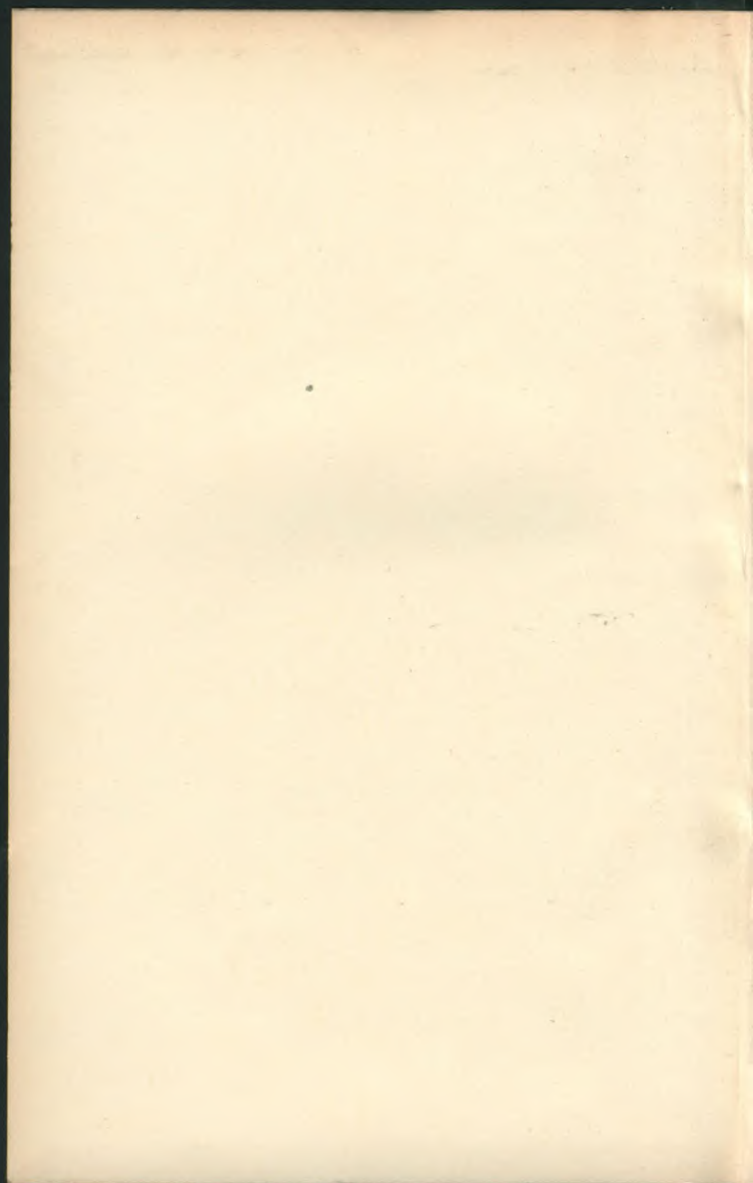
Kiadja :  
**LUNGER-féle KÖNYV- és LAPTERJESZTŐ  
VÁLLALAT**  
Budapest, IV., Kecskeméti ucca 6. szám

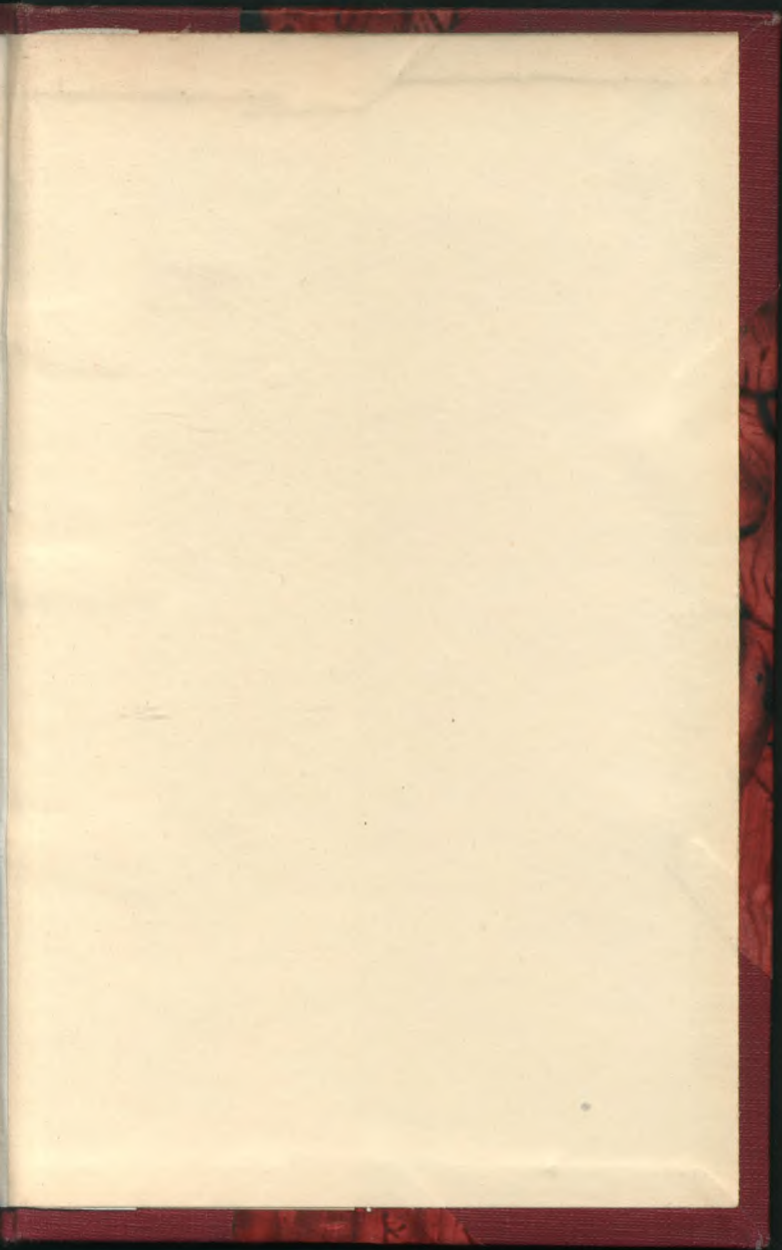




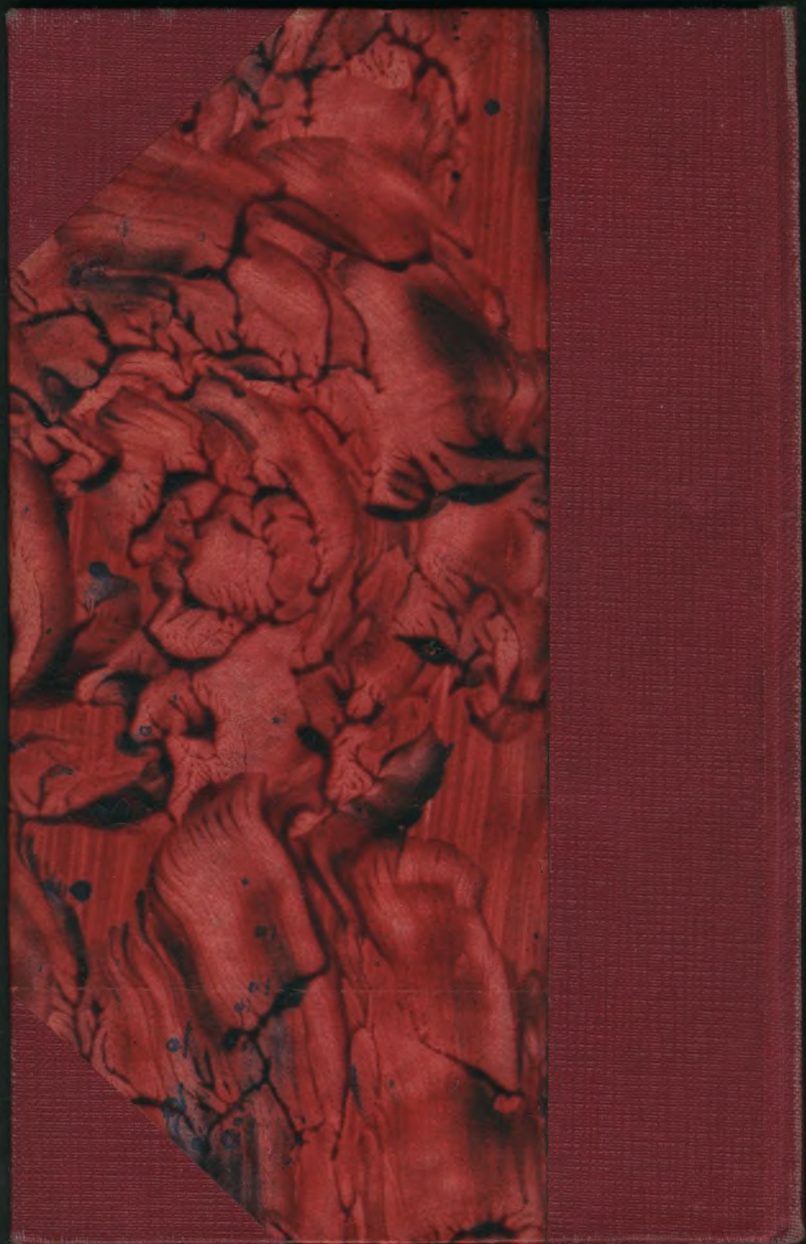












N M.

Sándoríy. Az autóbaloset káttérítési joga