

Okozatossági problémák az objektív felelősség körében

1. Az objektív felelősségről általában

A polgári jogi kártérítési felelősség rendszerében markáns helyet foglal el a tárgyi (objektív) felelősség, mely mind a felelősségi alap, mind a mentesülés tekintetében eltér a ma általánosnak tekintett vétkességi felelősségtől. A kártérítési felelősség alapja a veszélyes üzemi tevékenység kapcsán a különleges védekezés elmulasztása, amely az üzemben tartó kötelezettsége. Kár bekövetkezésekor pedig a károkozónak nem elegendő azt bizonyítani, hogy úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, hanem csak egyféleképpen mentesülhet: ha bizonyítani tudja, hogy a kár a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívüli külső és elháríthatatlan ok miatt következett be. E kardinális különbségek ellenére ma már meghaladott az a nézet, mely mereven szembeállítja a vétkességi és a tárgyi felelősséget, hiszen felróhatóságot alapoz meg a különös védekezés elmulasztása. A vétkességi és az objektív felelősség tulajdonképpen a polgári jogi felelősségi skála különböző, de egymással szomszédos pontjain helyezkednek el. A skálának kiinduló pontján az enyhe felelősséget találjuk (pl. az ajándékozó felelőssége), másik végén a fokozottnál is szigorúbb, abszolút kártérítési felelősséget (lásd atomkárok, úrkárok).¹ Természetesen az objektív felelősség érvényesülésekor is fenn kell állniuk a vétkességi alakzatnál megkövetelt feltételeknek: a jogellenes magatartásnak, a kárnak, az ezek közti okozati összefüggésnek és a „felróhatóságnak”, ami – ahogyan előbb tisztázásra került – ebben az esetben a különleges védekezés elmulasztásában áll. Továbbiakban az okozati összefüggéssel szeretnék bővebben foglalkozni Gyakorlati példákkal kívánom szemléltetni, hogyan alakult e felelősségi feltétel köre és bírói mérlegelése a legújabb hazai judikatúrában.

2. Okozati összefüggés a veszélyes üzemi felelősség gyakorlatában

A bírói gyakorlat nézetem szerint kulcsszerepet tölt be a veszélyes üzemi kártérítési felelősség megítélésében. Meghatározó funkciója volt és van magának a „veszélyes üzem” fogalmi körének kialakításában, mert a jogalkotó nem adott sem definíciót sem taxatív felsorolást tekintetben, hogy mely tevékenységeket kell fokozott veszéllyel járóknak tekintenünk. A jogalkalmazói munkának köszönhetően általánossá vált a felfogás, hogy a gépi meghajtású eszközök, nagy tehetetlenségi vagy mozgási energiát magába foglaló vagy éppen a túl kezdetleges tevékenységek általában veszélyes üzemeknek tekintendők. A bírói gyakorlatra várt annak meghatározása is, hogy ki tekintendő üzembentartónak, ki az akitől a fokozott védekezést elvárjuk. A Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiuma 40. számú állásfoglalásában tisztázta ezt a kérdést: azt kell üzembentartónak tekinteni, aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatja; a folytatás pedig ismétlődő, rendszeres és tartós tevékenységet jelent.

Nem volt könnyű dolga a jogalkalmazónak az okozati összefüggés tekintetében sem, hiszen az objektív felelősségi szabályok csak akkor alkalmazhatók, ha a kár és a fokozott veszéllyel járó tevékenység között kapcsolat van, tehát a kár a tevékenység fokozott jellegéből fakad. Legszemléletesebben talán a gépjárművek által okozott károk tekintetében ábrázolható e csak látszólag könnyen felismerhető összefüggés értelmezése. Napjainkig töretlenül látszik az az álláspont mely szerint a gépjármű főként mozgása miatt tekintendő veszélyes üzemnek. Legismertebb példa ennek szemléltetésére, hogy ha a vasútállomáson a vonat után szaladva valaki egy jeges szakaszon elesik és megsérül, akkor a vasút nem a Ptk. 345. §-ban szabályozott objektív felelősség alapján köteles helyt állni, hanem kötelezettségét a 339. §-ban szereplő vétkességi alapon kell elbírálni, és ha így megállapításra kerül, hogy a vasút mulasztást követett el, mert pl. nem volt felsőzva a peron, akkor köteles a kárt *vétkességi alapon* megtéríteni.²

Árnyaltabb helyzet állhat elő, ha a gépjárművet leállítják. Ilyenkor két alapvető esetet különböztethetünk meg: a működés közben valamiért megállt járműveket és az üzemen kívül helyett járműveket. A gyakorlat azt az álláspontot alakította ki, hogy míg az előbbi esetben a veszélyes üzemi jelleg nem szűnik meg addig, amíg a gépjárművet a továbbhaladás szándékával állítják le (pl. forgalmi lámpa piros jelzésénél), addig a második

1 V.ö.: Polgári Jog I–IV. Kommentár a gyakorlat számára, szerk. Petrik Ferenc; HVG-Orac Kiadó, Budapest, 1109. o.

2 Lásd még: Polgári Jog I–IV. Kommentár a gyakorlat számára, szerk. Petrik Ferenc; HVG-Orac Kiadó, Budapest, 1112. o. és A Polgári Törvénykönyv magyarázata I–II. szerk. Gellért György; Complex Kiadó, Budapest, 2007. 1263. o. valamint Eörsi Gyula: Kötelmi jog. Általános rész; Budapest, 1997. 288.o.

esetben az esetleges károsodás nincs összefüggésben a fokozottan veszélyes tevékenységgel.³ A bírói gyakorlatot mindenkoron áthatja annak a problémának a megoldása, hogy meddig tekinthető egy álló jármű veszélyes üzemnek. Minden esetben szükséges tisztázni azt a kérdést, hogy vajon meddig várjuk el az üzembentartótól a fokozott körülményt és vajon hol az a határ, ahol az objektív felelőssége megszűnik és esetleg csak vétkességi alapon lehet az üzembentartót felelősségre vonni. Adott jogesetben a károkozó a leállósávban az autójával megállt és annak ajtaját úgy nyitotta ki, hogy ezzel fellökte a mellette szabályosan közlekedő károsultat, aki esése következtében eltörte bal könyökét és csípőtáji zúzódásokat szenvedett.⁴ A károkozó felelősségbiztosítója arra való hivatkozással, hogy a kár nem a veszélyes üzem körében keletkezett megtagadta a kár megtérítését. Véleménye szerint az autó motorjának leállításával, a kulcsnak a gyújtókapcsolóból való kivételével és a parkolással a gépjármű veszélyes üzemi jellege megszűnt. Ehhez képest a bíróság azt az álláspontot tette magáévá, mely szerint a gépjármű üzemeltetése körébe beletartozik az abba való ki-és beszállás, illetve az ajtó kinyitása is. A konkrét esetben a gépjármű elhagyása nem történt meg így annak veszélyes üzemi jellege sem szűnt meg. Hivatkozott arra a korábbi esetre, melyben egy tehergépkocsi szabadult el lejtős úton, miután azt a sofőr sebességben hagyta és a kéziféket nem behúzva kiszállt az autóból. Ebben az utóbbi konkrét esetben azonban világosan kiderült, hogy a vezető csak átmenetileg szállt ki a járműből, a továbbhaladás szándékával és ezért nem is követett el mindent, hogy teherautót üzemen kívül helyezze.⁵ Ebben az ügyben azonban nem derül ki egyértelműen, hogy vajon azért állt-e meg az autóvezető, hogy végleg elhagyja az autót, vagy a leállósávban csak ideiglenes óhajtott tartózkodni. Kérdéses azonban, hogy ha az előbbi eset állt volna fenn, akkor is megalapozott lehet-e az az érvelés, mely szerint a motor leállításával stb. megszűnt a veszélyes üzemi jelleg. Az KRESZ⁶ szerint a jármű ajtaját a vezető csak akkor nyithatja ki, ha ezzel a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyónbiztonságot nem veszélyezteti.⁷ Tehát valamilyen felelőssége mindenképpen van a károkozónak. De vajon mi az a tevékenység, ami a teljes üzemen kívüli állapot eléréséhez szükséges? Vajon nem merül-e fel jogosan az az érvelés, mely szerint ha az úttest egy elválasztott, de a haladó forgalommal közvetlen közelségben lévő helyen parkoló jármű ugyanúgy veszélyes üzem kell hogy legyen, függetlenül attól, hogy milyen céllal vesztegel az adott helyen? Ez az érvelés azzal is alátámasztható, hogy a judikatúra által kialakított és elfogadott álláspont szerint a fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe beletartozik a mindenkori közlekedési helyzet.⁸

Másik, ehhez a problémakörhöz kapcsolódó Legfelsőbb Bírósági döntés alapját képező esetben a villanyszerelő munkavégzés közben életét veszítette, amikor a villanyoszlop, melyen a szerelést végezte kidőlt, ő a földre esett és halálos sérüléseket szenvedett.⁹ Hozzáértőzői kérték a bíróságot, hogy állapítsa meg az áramszolgáltatónak a Ptk. 345. § alapján fennálló felelősségét. Az alperes arra hivatkozott, hogy az elhunytat nem érte áramütés, ezért a felelőssége legfeljebb vétkességi alapon állhat fenn. A Legfelsőbb Bíróság a másodfokú bíróság érvelését tette magáévá, mely szerint a szolgáltató fokozott felelőssége nem csak az áram, mint energia tekintetében áll fenn, hiszen a villamos mű egységes, az erőmű, az átviteli és elosztó hálózat és a csatlakozó berendezés üzemben tartása együttesen minősül veszélyes üzemi tevékenységnek. Így a vezetékek tartóoszlopait is olyan állapotban kell tartania, hogy azok kidőlése ne fordulhasson elő. Ez az álláspont követi azt a korábbi döntést, mely szerint a gázszolgáltató objektív alapon felel a már közel 15 éve szabálytalanul beszerelt gáztűzhely által okozott kárért, ugyanis ha ez idő alatt a fokozott veszélyforráshoz kapcsolódó és a jogszabály által megkövetelt fokozott körülménnyel járt volna el, azaz eleget tett volna évenkénti ellenőrzési kötelezettségének, akkor a kár (több ember halála, sérülése és jelentős anyagi hátrány) nem következett volna be.¹⁰ Igaz ebben a korábbi ügyben gázrobbanás okozta a balesetet. Tehát könnyebb volt megtalálni a veszélyes jelleg és a kár közötti okozati összefüggést. Az eredeti példában felhozható érvek megítélését árnyalhatja azonban a korábbi klasszikus felfogás és a már fent említett iskolapélda: a vasút vagy az autóbusz veszélyes üzem, de ha az utas az állomáson veszteglő vonatról leesik, vagy a sínen megbotlik, vagy a buszmegállóban várakozó buszra való felszálláskor sérül meg a károsult; ilyenkor a következetes bírói gyakorlat egyértelműen amellel foglalt állást, hogy a veszélyes üzemre vonatkozó szigorúbb felelősségi szabály nem alkalmazható ezekben az esetekben, mert nincs meg az okozati összefüggés a kár és a veszélyes üzemi jelleg között.¹¹ Hasonlóan értékelhető véleményem szerint a Legfelsőbb Bíróság azon döntése, mely szerint a Volán buszon harmadik személy által elhelyezett és felrobbantott bomba következtében keletkezett kárért az üzembentartót nem terheli kártérítési felelősség, ugyanis az külső és elháríthatatlan ok miatt keletkezett,

3 V.ö.: Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve; Budapest, 1966. 284–285.o.

4 EBH2007. 1692

5 BH2005. 54

6 1/1975. (II. 5.) KPM-BM rendelet

7 1/1975. (II. 5.) KPM-BM rendelet 40. § (7)

8 V.ö.: BH 2002. 359

9 V.ö.: BH 2008. 183

10 V.ö.: BH 1997. 182

11 Lásd még: A Polgári Törvénykönyv magyarázata I–II. szerk. Gellért György; Complex Kiadó, Budapest, 2007. 1263. o.

azaz az okozati összefüggés kiüresedett, hiába a veszélyes üzemen következett be a robbanás, annak veszélyes üzemi jellegével az nem volt kapcsolatban.¹² Tehát elképzelhető lenne az a döntés is az eredeti példánkban, hogy az áramszolgáltató csak vétkességi alapon felelne a bekövetkezett kárért, és azt kellene vizsgálni, hogy az oszlop karbantartása tekintetében úgy járt-e el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. Viszont ha egy másik esetet vizsgálunk, mondjuk, ha az oszlop úgy dől ki, hogy áram alatt van és így valaki áramütést szenved, máris megalapozottnak tűnik az objektív alapon történő felelősségre vonás.

Végül álljon itt egy olyan ügy, amely bizonyítéka az okozati összefüggés egyre tágabb értelmezésének. Ebben a konkrét esetben egy autóversenyző augusztus 31-én megvásárolt egy kereskedőtől egy nagy értékű autót, arra felelősségbiztosítást nem kötött. Még ezen a napon vidékre utazott a következő versenye helyszínére, ahol a szállodában egy másik autó várta, hogy majd ezt használja a verseny ideje alatt. Így a korábban megvásárolt BMW-jét a szálloda zárt garázsában helyezte el, annak indítókulcsait a hotel alkalmazottjainak átadta és a másik gépjárművet vette használatba. A szálloda alkalmazottai szeptember 1-jén hajnalban a versenyző gépkocsiját kihozták a garázból. Az egyikük ittasan beült a volán mögé majd 173-195 km/órás sebességnél az uralmát elvesztette a gépjármű felett és az autóbuzsmegállóban várakozó áldozatot elütötte, aki a helyszínen életét veszítette. Az akkor hatályban volt 58/1991. Korm. rendelet alapján a Magyar Biztosítók Szövetsége a károsult jogutódjai részére a bekövetkezett kár összegét megfizette. Ezek után követelte a bíróságtól, hogy kötelezze az alpereseket, az autó tulajdonosát (I. rendű alperes) és a balesetet okozó alkalmazottat (II. rendű alperes) az általa megfizetett összeg megtérítésére. Lássuk, milyen érvek sorakoztathatók fel a bíróság meggyőzésére. A II. rendű alperes tekintetében a kérdés eldöntése nem nehéz: jogosulatlanul vette birtokba a gépkocsit, azzal ittasan, nagy sebességgel közlekedett, mely következtében halálos közúti balesetet okozott és ezzel bűncselekményt követett el. Az akkor hatályos jogszabály¹³ szerint a biztosító az általa kifizetett kártérítés összeg megtérítését követelheti attól a vezetőtől, aki a gépjárművet az üzembentartó vagy az egyébként jogosan használó engedélye nélkül vezette. Mind az elsőfokú, mind a másodfokú bíróság egyetértett azzal, hogy a kereset megalapozott a II. rendű alperessel szemben. Ahogyan egyetértett azzal is, hogy a kérelem megalapozatlan viszont az I. rendű alperes tekintetében. A jogerős ítélet szerint az I. rendű alperes a szállodában hagyott autóját nem kívánta használni és addig, amíg a mindösszesen pár órája tulajdonába került gépkocsira a kötelező felelősségbiztosítást meg nem kötötte, azt nem óhajtotta használni. A határozat értelmében őt a II. rendű alperes által okozott káresemény vonatkozásában sem felróhatóság, sem jogellenesség, sem ok-okozati összefüggés nem terheli, így a kártérítési felelősség sem. Ehhez képest a Legfelsőbb Bíróság a felülvizsgálati eljárásban hozott ítéletében a felperes érvelését elfogadta és kötelezte az alpereseket, hogy egyetemlegesen fizessék meg a felperes által követelt összeget. Megállapította, hogy mivel a gépkocsira vonatkozó felelősségbiztosítási szerződés megkötésének kötelezettsége az I. rendű alperest terhelte ennek elmulasztása volt az oka annak, hogy a baleset következményeként a felperes szolgáltatási kötelezettsége feléledt a károsulttal szemben. A bíróság álláspontja szerint a két alperes magatartása összefüggött a felperes kártérítési kötelezettségével, mert ha az I. rendű alperes eleget tesz szerződéskötési kötelezettségének, és ha a II. rendű alperes nem okozza a kárt, a felperes teljesítésére nem került volna sor.

Az eset vizsgálata során több kérdés felmerülhet. A klasszikus Eörsi Gyula-féle felfogás szerint, hogy ha a veszélyes üzem tolvaj kezére jut (ami véleményem szerint ebben a konkrét ügyben nyugodtan kijelenthető), és ő okoz balesetet, akkor az üzembentartói minőség megállapításánál azt kell vizsgálni, hogy az „eredeti” üzembentartó (tulajdonos) meggátolhatta volna-e a veszélyforrás ellopását.¹⁴ Meglátásom szerint a peradatokból világosan kiderült, hogy a tulajdonos mindent elkövetett annak érdekében, hogy a gépkocsit ne lopják el, azt meg éltszerűtlen lenne elvárni tőle, hogy arra számíton, hogy éppen a szálloda alkalmazottai lesznek azok, akik ellopják az autót. A másik kérdés, hogy vajon mennyire jogos az az elvárásunk, hogy a pár órája megvásárolt gépkocsira azonnal felelősségbiztosítást kössön a tulajdonos, úgy, hogy ezt szándékában állt megtenni és tudjuk, hogy addig nem is akarta használni a járművet. Ezzel szemben támasztható az az érv, hogy a hatályos jogszabály szerint közúti forgalomban olyan gépkocsi nem vehet részt, amely nem rendelkezik kötelező felelősségbiztosítással. Ugyan ez az érvelés a bíróság ítéletéből nem derül ki és emiatt lehet némi hiányérzetünk, de a gépkocsi új tulajdonosa még az eladótól sem hozhatná el elvileg az autót, hanem el kellene mennie a biztosítóhoz és meg kéne kötnie a kötelező felelősségbiztosítást és csak mindezek után ülhetne bele a gépjárműben és kezdené meg azt a forgalomban használni. Ez akkor is elvárt, ha a garázsa az utca másik oldalán van. Konkrét esetben (ahogyan a veszélyes üzemi felelősség körében egyáltalán nem) sem méltányolható az a szándéka, hogy addig nem akarta használni a gépkocsit, amíg nem kötötte meg a szerződést és az sem, hogy azon a napon közlekedett vele utoljára, amikor még az eladó által kötött korábbi felelősségbiztosítás nem szűnt meg. Az, hogy ilyen extrém

12 BH 2000. 200

13 58/1991. Korm. rendelet

14 Az üzembentartói kör meghatározásáról lásd még Eörsi Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve; Budapest, 1966. 270–276. o. Eörsi szerint egyértelműbb a helyzet, ha a tolvaj hosszabb ideje birtokolja a tárgyat, mert akkor az üzembentartói minőség átszáll rá.

helyzet előállhatott, éppen az élethelyzetek sokszínűségéből következik és így ennek kockázatát neki kell vállalnia. Vizsgáljuk meg azonban ennek a szabálynak a szigorú érvényesülését egy fiktív esetben. Az új tulajdonos a kereskedőtől vásárolt gépkocsiját ott hagyja annak telephelyén, és mivel a kereskedőnél kötelező felelősségbiztosítást nem lehet kötni a járműre, ezért a szabályok betartása jegyében elsétál a közeli biztosítóhoz és ott megkötí a szerződést. Am azalatt a bő egy óra alatt, amíg ő ezt intézte, a szabályosan a továbbhaladás szándéka *nélkül* leállított jármű a lejtős udvaron elszabadul és a telepről kigurulva elüt egy arra járó gyalogost a járdán. Természetesen fennáll a telep tulajdonosának is a felelőssége, hiszen nem zárta be a kaput és ezzel lehetővé vált, hogy a gépkocsi kiguruljon a járdára. És vajon fennáll a gépjármű új tulajdonosának is a felelőssége, aki jóhiszeműen, minden szabályt betartva ez idő alatt a felelősségbiztosítási szerződést köti? Felmerül a kérdés, hogy ilyen esetben vajon a károsult kárát egyáltalán köteles-e a MABISZ megtéríteni? Lehetséges, hogy a tulajdonost csak vétkességi alapon lehet felelősségre vonni, és akkor ebben az esetben elképzelhető, hogy ő mentesül és csak a kereskedő felel majd, mert nem úgy járt el ahogy az az adott helyzetben általában elvárható?

Az eredeti jogesetben a Legfelsőbb Bíróság arra hivatkozott, hogy „a két alperesi magatartás összefüggött a felperes kártérítési kötelezettségével, mert ha az I. rendű alperes eleget tesz szerződéskötési kötelezettségének, és ha a II. rendű alperes nem okozza a kárt, akkor a felperes teljesítésére nem került volna sor”. Egy megállapítást azért talán érdemes ebben a körben megtenni: az okozati összefüggésnek nem a felperes kártérítési kötelezettsége és az alperesek magatartása között kell fennállnia, hanem a bekövetkezett kár és a veszélyes üzemi jelleg között. Ugyan van okozati összefüggés ebben a körben is, de a Legfelsőbb Bíróság nem erre hivatkozik, hanem egy sokkal kevésbé megalapozott, és az üzembentartó felelősségét kevésbé indokoló megállapítást tesz. Mert megnyugtatóbb lehetett volna talán, ha a tisztázza a bíróság: ugyan a baleset bekövetkezése tekintetében valóban sem jogellenesség, sem felróhatóság, sem ok-okozati összefüggés őt nem terheli, de felróhatósága abban mégis van, hogy a felelősségbiztosítást nem kötötte meg a gépjárműre. Ennek azonban semmi köze a veszélyes üzemi jelleghez. Ha egyet is tudunk érteni a bírósággal abban a tekintetben, hogy ez a mulasztása neki felróható, akkor sem megnyugtató annak tisztázása, hogy ez hogyan viszonyul a veszélyes üzemi jelleghez. Természetesen az nyilvánvaló, hogy a gépjármű veszélyes üzem volt ebben a konkrét helyzetben is, az is nyilvánvaló, hogy a balesetet az okozta, az is tisztázott, hogy a tulajdonos az üzembentartó, de ez a minősége ideiglenesen meglátásom szerint megszűnt azzal, hogy az autót ellopták, annak ellenére, hogy ő minden tőle telhetőt és az adott körülmények között általában elvárható megtejt az ellopásának megakadályozására. Így bár felelősségbiztosítás nem volt az autón meglátásom szerint kizárólag a II. r alperes tehető felelőssé a kár megtérítése tekintetében.¹⁵

Elképzelhető akár az is, hogy a II. rendű alperes cselekményét elháríthatatlannak tekintjük. Ebben az esetben I. rendű alperes ismételten mentesülhet a felelősség alól. A veszélyes üzem üzembentartója (már ha esetünkben továbbra is a tulajdonost tekintjük annak, és ez a minősége nem száll át a tolvajra) ugyanis csak akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt a veszélyes üzem körén kívül eső és elháríthatatlan ok idézte elő. Jelen ügyben a külső ok egyértelmű: a II. rendű alperes nem állt sem alkalmazotti, sem megbízási viszonyban az tulajdonossal.¹⁶ Az elháríthatatlanság követelményének teljesülése már kissé árnyaltabb: vizsgálnunk kell, hogy a beavatkozást, milyen módon lehetett volna elhárítani. Itt megint csak az előbbi okfejtéshez juthatunk el: a tulajdonos az általában elvárható mértékben mindent elkövetett azért, hogy az autót ne lopja el senki. Igaz, az indítókulcsot magánál tarthatta volna. Mivel nem kellett arra számítania, hogy a szálloda által hivatalosan a gépkocsik tárolására fenntartott, lezárt parkoló őrzésével megbízott személyek fogják eltulajdonítani a járművet, ezért szerintem kijelenthetjük, hogy a tulajdonos mindent megtejt azért, hogy a gépkocsi ne kerüljön illetéktelen kezekbe.

Az ok-okozati viszony megítélése minden esetben egyedi, és általában nem egyszerű kérdés. A jogalkalmazónak szigorúan kell vizsgálnia, hogy vajon a kár bekövetkezése és a veszélyes üzemi jelleg között megvan-e ez a felelősséget megalapozó kapcsolat. Bár az okozati összefüggés felismerése látszólag könnyű, óvatosan kell bánni annak kiterjesztő értelmezésével. Mert így könnyen olyan megoldás születhet, amelynél gyakorlatilag lehetősége sincs az üzembentartónak a mentesülésre és a felelősség elmozdul a fokozott (tárgyi) kategóriából az abszolút felé.

15 V.ö.: Marton Géza: A polgári jogi felelősség, Budapest, 1993. 197. o.

16 Lásd még: Eörsi Gyula: Kártérítés jogellenes magatartásért; Közgazdasági és Jogi Kiadó; Budapest, 1958. 109. o.