

Pribula László*:A közút tartozéka: egy sajátos jogintézmény ellentmondásai

Debreceni Jogi Műhely, 2009. évi (VI. évfolyam) 1. szám (2009. január)

A polgári jogban többször is előfordul az a sajátos helyzet, hogy ugyanazzal a szóval jelölnek két különböző jogintézményt. A névazonosság általában nem jelent gyakorlati problémát, hiszen a szabályozási környezetből, az intézmény elnevezésének értelmezéséből legtöbbször egyértelműen elkülöníthetőek az azonos elnevezéssel illetett jogintézmények, másrészt arra is magyarázat adható, hogy a jogalkotó miért használta ugyanazt az elnevezést.

Elterjedt és közismert szerződési mellékkötelezettség a kötbér, amely lényege, hogy a kötelezett meghatározott pénzösszeg fizetésére kötelezheti magát arra az esetre, ha olyan okból, amelyért felelős, nem, vagy nem szerződésszerűen teljesít (Ptk. 246.§). Ugyanakkor a Ptk. 500. § ugyanezt a fogalmat használja a fuvarozás szabályainál a késedelem sajátos jogkövetkezménye meghatározásánál, amely szerint a késedelmes fuvarozó a késedelem tartamához mért, legfeljebb azonban a fuvardíjnak megfelelő összegű kötbért köteles megfizetni. Addig, amíg az általános értelemben vett kötbér minimál kárátalány jellegű, tehát egyrészt a kötbért a jogosult akkor is követelheti, ha kára nem merült fel, másrészt érvényesítheti – kivétel nélkül – a kötbért meghaladó kárát is. Ezzel szemben a késedelmes fuvarozás esetére meghatározott kötbér általános kárátalány jellegű, azaz - hasonlóan a bánatpénzhez illetve a szálloda felelőssége esetére meghatározott napi szobaár ötvenszeresét kitevő összeghez – a jogosult a kötbért meghaladó kárának megtérítését nem igényelheti – a fuvarozás esetében kivételesen mégis akkor, ha a fuvarozó a határidőben való teljesítéséhez fűződő érdek ismeretében írásban vállalta a határidő megtartását, és nem bizonyítja, hogy a késedelmet tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok idézte elő, továbbá ha a kötelezett a fuvarozást csak alkalomszerűen vállalta el.

A Ptk. a tulajdonjog megszerzésének esetei között szabályozza a beépítést, ennek értelmében ha valaki idegen anyaggal saját földjére vagy a használatában álló földre épít, beépítéssel megszerzi az anyag tulajdonjogát, de az anyag értékét köteles megtéríteni (Ptk. 136.§). Ugyanakkor a vállalkozás jogszabályi rendelkezései között a jogalkotó ugyanezen fogalommal is illeti azt az esetet, amikor egyes munkarészek a vállalkozó által eltakarásra kerülnek, és ezután az ellenőrzés a munka egy részének újbóli elvégzését tenné szükségessé, a jogszabály értelmében a vállalkozó köteles előzetesen megfelelő időben a megrendelőt a beépítésről értesíteni. Ha a megrendelő az értesítés ellenére az ellenőrzést elmulasztja, később a beépített munkarészt csak akkor ellenőrizheti, ha az újból végzett munkával kapcsolatos költségeket a vállalkozónak megfizeti (Ptk. 394.§). Itt a beépítés szó ugyan azonos, de egészen más rendeltetésű jogintézményekről lévén szó, az összetéveszthetőség gyakorlatilag kizárt.

Bonyolultabb a jogalkalmazás helyzete akkor, ha ugyanazt az elnevezést használja a jogalkotó két olyan jogintézményre, amelyek rendeltetése, célja, a jogrendben betöltött szerepe nagyon hasonló, de mégsem teljesen azonos. Ebben az esetben fennáll a veszélye annak, hogy a gyakorlat az azonos elnevezés miatt nehezen tesz különbséget a két jogintézmény között, holott a meglévő különbségek bizonyos körülmények között eltérő értelmezést igényelnek.

A következőkben a tanulmány röviden bemutat egy olyan gyakorlati problémát, amely azonos elnevezésű, hasonló jellegű, de mégsem azonos tartalmú két jogintézmény összevetéséből adódik.

A tartozék fogalmát egyrészt a Ptk. 95.§, másrészt – többek között – a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény is szabályozza – nem ugyanazzal a tartalommal, de a két jogintézmény hasonlóságára utalva.

A Ptk. 95.§ (2) bekezdése szerint a tulajdonjog kétség esetében kiterjed arra is, ami nem alkotórész ugyan, de a dolog rendeltetésszerű használatához vagy épségben tartásához rendszerint szükséges, vagy azt elősegíti (tartozék).

A tartozék fogalmát számos más jogszabály is használja, de a Ptk.-ban meghatározott tartozék intézményének megfelelően (így a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVII. törvény, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény vagy a földgázellátásról szóló 2003. évi XLII. törvény).

Ugyanakkor az 1988. évi I. törvényben meghatározott tartozék fogalom csak részben felel meg a Ptk. szerinti intézménynek. Ez a részbeni azonosság, egyidejűleg azonban elkülönülés a magyar jogrendszer egy sajátos, különös jogi megoldását eredményezte.

A törvény 47.§ k/ pontja szerint a közút tartozékának minősül a várakozóhely, pihenőhely, a vezetőoszlop, a korlát, az útfenntartási és közlekedésbiztonsági célokat szolgáló műszaki és egyéb létesítmény, berendezés (így különösen jelzőtábla, jelzőlámpa, segélykérő telefon, parkolójegy kiadó automata, sorompó), a zajárnyékoló fal és töltés, az út kezelője által létesített hóvédő erdősáv, fasor vagy cserjesáv (védelmi rendeltetésű erdő), valamint a közút határától számított két méter távolságon belül ültetett fa.

A törvény 2.§ (5) bekezdés szerint a törvénynek az utakra vonatkozó rendelkezéseit az út műtárgyaira és tartozékaira is alkalmazni kell.

A jogalkotó szándéka egyértelműen felismerhető: a közúti forgalom biztonsága érdekében szükséges lehet a tulajdonjog korlátozása. Elsődlegesen a közút mellett közvetlenül lévő területen elhelyezett vagyontárgyak, ott folytatott tevékenységek veszélyeztethetik a közúti közlekedést, így ha egy fa gallyazási munkálatait elmulasztják, a fa akadályozza a nagyobb járművek forgalmát, vagy a fáról az úttestre lehulló ágak közlekedési akadályt képeznek. Hasonlóan jellemzően ezen a területen kerülnek elhelyezésre a közlekedést irányító jelzőtáblák, a közlekedés biztonságát szolgáló létesítmények.

Kérdés azonban, hogy mindez köthető-e mereven egy adott távolsághoz, és mindez szükségessé teszi-e egy olyan jogintézmény fenntartását, amelynek elnevezését a jogalkotó eredetileg egészen más célra használta? A tulajdonjog korlátozásának a szükségessége ugyanis pusztán a megfelelő szabályozással biztosítható, de nem feltétlenül igényli mindez egy külön jogintézmény létrehozását. Belátható ugyanis, hogy a tulajdonjog korlátozására nem csak a bizonyos távolságra tekintettel, hanem általában a közlekedés biztonsága végett van szükség.

A jelenlegi szabályozás ellentmondásait a következőkben a tanulmány konkrétan az út tartozékát képező fa jogi megítélésével mutatja be.

Addig, amíg az első tartozék fogalmat a Ptk. a kezdetektől ismeri, az utóbbi intézményt az 1962. évi 21. törvényerejű rendelet vezette be, amely az út tartozékának nyilvánította a külterületen 1945. január 1. napja előtt létesített közutak részsújának külső szélétől számított 2 méteres sávon belül ültetett fákat, az összefüggő üzemi gyümölcsöshöz tartozók kivételével.

Ezt a jogszabályhelyet váltotta fel az 1988. évi I. törvény 47.§ k/ pontja, amely már általánosságban rendelkezett úgy, hogy az út tartozéka a közút határától számított 2 méter távolságon belül ültetett fa.

Ez a tartozék jogintézménye nem teljesen esik egybe a Ptk.-ban meghatározott tartozék lényegével. A Ptk. 95.§ ugyanis az alkotórész és a tartozék fogalmát a földolghoz kapcsolódó egyes mellékdolgok tulajdonjogának a rendezése végett határozza meg, így alkotórésznek minősítve azokat, amelyek valamely dologgal olyanképpen vannak tartósan egyesítve, hogy az elválasztással a dolog vagy elválasztott része elpusztulna, illetőleg az elválasztással értéke vagy használhatósága számottevően csökkenne – és ebben az esetben annak a kimondásával, hogy az alkotórész osztja a földolog jogi sorsát. A tartozék egy lazább kapcsolatot jelent, a törvény szerint az, amely a dolog rendeltetésszerű használatához vagy épségben tartásához rendszerint szükséges vagy azt elősegíti – és a tartozéokra a tulajdonjog csak kétség esetében terjed ki, hiszen a tartozék nem veszíti el önállóságát. Ez a jogi szabályozás megfelel a növedékre vonatkozó rendelkezéseknek, mely szerint a föld tulajdonosa megszerzi mindazoknak a dolgoknak a tulajdonjogát, amelyek utóbb váltak a föld alkotórészévé. Egy ingatlanon található fa egyértelműen az ingatlan alkotórésze és nem tartozéka. Az 1962. évi 21. törvényerejű rendelet azt a különleges jogi helyzetet állította elő, mely szerint ugyanaz a fa egyszerre az út tartozéka és az út mellett található földterület alkotórésze. Ezért is volt szükség a XXVI. számú Polgári Elvi Döntés létrehozására, hiszen vitatható volt, hogy a tartozék fogalma alapján a fa tulajdonjoga kit illet meg. A Legfelsőbb Bíróság XXVI. számú Polgári Elvi Döntése állást foglalt abban, hogy külterületeken az 1945. január 1. napja előtt létesített közút részsűjének külső szélétől számított 2 méter távolságon belül ültetett – összefüggő üzemi gyümölcsöshöz nem tartozó – fáknek a kezelése, fenntartása és pótlása az illetékes útfenntartó állami szervnek a joga és kötelessége. A fákat a földtulajdonos csak akkor vághatja ki, ha erre az útfenntartó állami szerv is engedélyt (hozzájárulást) ad, a kérdéses fák tulajdonjoga – ezekkel a korlátozásokkal – a földtulajdonost illeti, a földtől elvált fákkal a földtulajdonos rendelkezik. Az állásfoglalás kifejezetten felhívta arra a figyelmet, hogy a földben gyökerező fa kétségtelenül a föld alkotórésze, és mindaddig az is marad, amíg a földtől el nem választják. A fa tehát annak a tulajdona, akié maga a föld is. Kétségtelenül a föld alkotórésze a fa, így annak tulajdonjoga a föld tulajdonosát illeti meg. A törvényhozó az út menti 2 méteres sávban ültetett fákat az utak megfelelő használatának biztosítása érdekében fokozott védelemben kívánta részesíteni, a beültetés és a fák sorsát fokozott ellenőrzés alá kívánta vonni, ezért vezette be azt a rendelkezést, mely szerint ezeket a fákat az út tartozékának kell tekinteni. Ebből viszont az elvi döntés azt vezette le, hogy a fáknek a kezelése, fenntartása és pótlása az illetékes útfenntartó állami szervnek a joga és kötelessége. A fákat a földtulajdonos csak akkor vághatja ki, ha erre az útfenntartó állami szerv is engedélyt ad.

Látszólag jogi abszurditásnak tűnik, hogy a fa egyszerre legyen az út tartozéka és a földterület alkotórésze, ugyanakkor a korabeli jogalkalmazás és jogirodalom ezt természetesnek vette, és a szabályozás furcsa kettőssége a mai napig nem szűnt meg.

A tartozék ezen jogalkotói felfogása egy lényeges következtetlenséget eredményezett abban a tekintetben, hogy kinek a kötelezettsége az út tartozékát képező fák közlekedésbiztonsági szempontból történő gondozása.

Az 1988. évi I. törvény 34.§ (1) bekezdése szerint a közút kezelője köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen. Ugyanezen jogszabályhely (4) bekezdése értelmében a közút megrongálódását a közút kezelője köteles haladéktalanul kijavítani, és a közút forgalmának biztonságát veszélyeztető helyzetet elhárítani. A kijavításig és a veszélyhelyzet elhárításáig köteles a forgalomban résztvevőket a veszélyre figyelmeztetni, szükség esetén sebesség- vagy súlykorlátozást elrendelni, illetőleg a közutat lezárni.

A törvény 35.§ szerint az út kezelője a kezelői kötelezettségének megszegésével okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint köteles megtéríteni.

Az 1988. évi I. törvény végrehajtására kiadott 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet (Vhr.) 32.§ (4) bekezdése értelmében a közút melletti ingatlanon levő fákon és növényzeten az ingatlan tulajdonosa köteles az út állagának védelme és a közúti forgalom biztonsága érdekében a szükséges gondozási munkákat saját költségén elvégezni.

A Vhr. 33.§ (1) bekezdés b/ pontja szerint a közút mellett fekvő ingatlan tulajdonosa köteles saját költségén elvégezni az ingatlanán lévő fákon és növényzeten az út állagának védelme és a közúti forgalom biztonsága érdekében szükséges gondozási munkákat. Ugyanezen jogszabályhely (2) bekezdése szerint az (1) bekezdésben előírt kötelezettségek elmulasztása esetén az ingatlan tulajdonosát a közút kezelője a közlekedés biztonsága, illetőleg a közút állagának védelme érdekében szükséges intézkedések megtételére felszólíthatja, a felszólítás eredménytelensége esetében a közlekedési hatóság – a közút kezelőjének kérelmére – kötelezheti.

A fák védelméről, a tulajdonost a fák fenntartásával, gondozásával kapcsolatos kötelezettségekről részben a 21/1970. (VI. 21.) Kormányrendelet tartalmaz előírásokat. A Rendelet 1.§ (2) bekezdése b/ pontja szerint azonban a rendelet alkalmazási köre nem terjed ki az országos közutak területén található fákra, valamint a közút tartozékát képező fákra, továbbá külterületen a közút területének határától 10 méter távolságon belül álló fákra.

A tanácsi szervek kezelésében lévő közhasználatú zöldterületek fenntartásáról és használatáról rendelkező – a káresemény és az ítélet meghozatalának időpontjában még hatályban lévő - 2/1976. (I. 16.) ÉVM rendelet 2.§ (1) bekezdése szerint a közhasználatú zöldterületek fenntartásáról a települési önkormányzat gondoskodik. Ugyanezen jogszabályhely (2) bekezdése értelmében a közutak tartozékát képező fák, cserjék és bokrok közlekedésbiztonsági szempontból szükséges gondozását a közút fenntartója látja el.

A jogszabályhelyek logikai értelmezése szerint meglepő módon másképp szabályozza a jogalkotó a közút tartozékát képező fák gondozásának a kötelezettségét, ha a fa a helyi önkormányzat vagy egyéb személy tulajdonban áll.

Egyértelmű a jogszabályok rendelkezése abban az esetben, ha a fa a közút melletti ingatlanon található, de a közút határától számított 2 méteren kívül. Ebben az esetben nem minősül az út tartozékának, tehát speciális szabályozás sem vonatkozik rá. Az 1988. évi I. törvény és a Vhr. rendelkezéseiből egyértelmű, hogy a fa gondozási munkáit a közúti forgalom biztonsága érdekében az ingatlan tulajdonosa köteles elvégezni, a közút kezelője helyette a munkát nem végezheti el, jogszabályi kötelezettsége a szükséges intézkedések megtételére felszólítás, a felszólítás eredménytelensége esetében a közlekedési hatóság eljárásának kezdeményezése. Mindezzel együtt a közút kezelője köteles a forgalomban résztvevőket a veszélyre figyelmeztetni.

Az általános - kivételes szabályozás szerint azonban a jogalkotó speciális rendelkezéseket tartalmaz arra az esetre, ha a fa az út tartozékát képezi.

A tulajdonos kötelessége ugyanis általában a tulajdonjogát képező dolog fenntartásával, kezelésével kapcsolatos munkálatok elvégzése, beleértve az olyan munkálatokat, amelyek szükségesek ahhoz, hogy mások jogai sérelmet ne szenvedjenek, veszélybe ne kerüljenek.

A korabeli jogi szabályozás azonban az utak mentén elhelyezett fák kezelésével kapcsolatban sajátos megoldást vezetett be.

A Polgári Elvi Döntés csak a külterületen létesített közutak tartozékaival kapcsolatban foglalt állást, ugyanakkor ennek megfelelően a 2/1976. (I. 16.) ÉVM rendelet kifejezetten úgy rendelkezett – kivételt hozva létre az önkormányzatok jogelődje, a tanácsi szervek kezelésében lévő zöldterületek gondozásának a kötelezettsége alól -, hogy a közút tartozékát képező fák közlekedésbiztonsági szempontból szükséges gondozását a közút fenntartója látja el. A belterületen lévő utak esetében mindez azért nem jelentett lényeges problémát, hiszen az állam tulajdonában voltak a közutak, és gyakorlatilag kivétel nélkül az állam tulajdonában álltak a közutak melletti 2 méteres sávon belül elhelyezkedő földterületek is. A különbség mindössze annyi volt, hogy előbbi esetben a kezelő a közút fenntartója, utóbbi esetben a kezelő a tanácsi szerv volt.

A rendeletet a jogalkotó azt követően sem helyezte hatályon kívül, hogy az 1991. évi XXXIII. törvény rendelkezett egyes állami tulajdonban lévő vagyontárgyak önkormányzatok tulajdonba adásáról. A belterületi utak nagy része helyi közútnak minősül, amelynek kezelője az 1988. évi I. törvény 33.§ (1) bekezdés c/ pontja alapján a helyi önkormányzat. Ugyanakkor az országos közutak egy része átmehet belterületen, amikor a kezelő – ha a közút nem koncessziós szerződés alapján működtetett – elsődlegesen a közútkezelő közhasznú társaság.

A közút tartozékára vonatkozó rendelkezések azért is voltak sokáig idejétmúltak, mert az 1988. évi I. törvény részletes rendelkezéseket tartalmazott a közút melletti ingatlanok használatáról, és nem kötötte a szabályokat meghatározott távolsághoz. Mivel az 1990. évi LXV. törvény (Ötv.) 103.§ (4) bekezdése értelmében a tanács és szervei jogutóda a helyi önkormányzat, a 2/1976. (I. 16.) ÉVM rendelet az önkormányzati tulajdonú, de a közút tartozékát képező fák gondozása alól teremt kivételt – mindezen szabályozás ellentmondásait felismerve a jogalkotó 2009. január 1. napjától a rendeletet hatályon kívül helyezte, azonban mintegy 20 évig hatályban volt, még azután is, hogy az Alkotmány a tulajdoni formák teljes egyenlőségének elvére helyezkedett.

Miután azonban ez a speciális szabály hatályon kívül helyezésre került, megszűnt a közút tartozékára vonatkozó szabályozásnak a polgári jog eredeti tartozék jogintézményével való kapcsolódása. Ettől kezdődően sokkal inkább csak közjogi jellege maradt, amely talán már a „tartozék” elnevezést sem indokolja. Az út tartozékával kapcsolatban ugyanis a hatályos szabályozás már nem ad az út tulajdonosa, kezelője számára olyan többletjogosultságot, amely pusztán a tartozék minőség miatt a tulajdonostól több jogosítványt vonna el, mint ami a közlekedés biztonságával kapcsolatban indokolt.

Azaz, a közút kezelőjének változatlanul az elsődleges kötelezettsége a közút biztonságáról való gondoskodás, amely alapján másodlagosan – a közlekedési hatóság eljárásának kezdeményezésével – a szükséges intézkedéseket meg kell tennie, amennyiben a tulajdonos elsődleges azon kötelezettségének, hogy a tulajdonát képező vagyontárgy a közlekedés biztonságát ne veszélyeztesse, nem tesz eleget. Mindez azonban független a vagyontárgy „tartozék” jellegétől, adott esetben ugyanis pl. a közúttól számított 6 méteres távolságban lévő fa is veszélyes lehet a közlekedés biztonságára. A jogalkotó ezzel együtt közjogi korlátozásokat vezethet be a közlekedés biztonsága érdekében - így a közút területén, a közút felett és mellett tilos elhelyezni olyan jelet, jelzést, egyéb tárgyat és berendezést, amely a közúti jelzésekkel összetéveszthető, a láthatóságot akadályozza, alkalmas arra, hogy a közlekedők figyelmét elterelje, vagy a közlekedés biztonságát egyéb módon veszélyezteti, illetve tilos továbbá elhelyezni - a járda, a gyalogút és a kerékpárút kivételével - a közút területén, a közút felett, továbbá a közút lakott területen kívüli szakasza mellett reklámtáblát, reklámhordozót és egyéb reklámcélú berendezést, kivéve ha kizárólag a közlekedés biztonságát elősegítő közérdekű tájékoztatást tartalmaznak (1988. évi I. törvény 12.§ (3) bekezdés), vagy a közút kezelőjének hozzájárulása szükséges külterületen a közút

tengelyétől számított ötven méteren, autópálya, autót út és főútvonal esetén száz méteren belül építmény elhelyezéséhez, kő, kavics, agyag, homok és egyéb ásványi nyersanyag kitermeléséhez, valamint a közút területének határától számított tíz méter távolságon belül fa ültetéséhez vagy kivágásához (1988. évi I. törvény 42/A. § (1) bekezdés a) pont).

A hatályos jogrendszer mára teljesen feleslegessé tette a tartozék ezen meghatározását, ugyanis a közúti közlekedés biztonsága indokoltá teheti a közút melletti területeken folyó tevékenységek korlátozását – de nem feltétlenül a tartozék minőségéhez kapcsolódóan.

Az út tartozékának a szerepe lényegében a gépjárművek üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004 (VI.8.) Korm. rendelet egy előírása szempontjából szükséges még. A rendelet 15.§ (3) bekezdése szerint a Kártalanítási Számla kezelőjének kártalanítási kötelezettsége nem terjed ki az ismeretlen gépjárművel a károsult gépjárműben, az útban, az út tartozékát képező közlekedési műtárgyakban okozott károkra. A jogszabályhely célja azonban megoldhatóvá teszi, más megfelelő szövegezéssel, az intézmény kiiktatását is.

Összefoglalás

A polgári jog több esetben használja ugyanazt a fogalmat különböző jogintézmények elnevezéséhez (kőbér, beépítés). Mindez általában nem jelent értelmezési nehézséget, hiszen legtöbbször egyértelműen elkülöníthetőek az azonos elnevezéssel illetett jogintézmények, másrészt arra is magyarázat adható, hogy a jogalkotó miért használta ugyanazt az elnevezést.

A tartozék fogalmát a közismert Ptk.-ban szereplő, a dologkapcsolatok egyik gyakori intézményének elnevezésén kívül, többek között, az 1988. évi I. törvény is használja. A jogalkalmazás szempontjából mindez azért okoz nehézséget, mert az út tartozékának fogalma ugyan ráépül a Ptk. általános tartozék fogalmára, de az intézmény mégsem egészen ugyanaz.

A tanulmány szerint a jogalkotó azon célja, hogy a közlekedés biztonsága a tulajdon korlátozását jelentse, nem teszi indokoltá ezen jogintézmény további fenntartását. A korlátozás ugyanis nem csupán a vagyontárgynak a közúttól számított meghatározott távolságához, hanem a vagyontárgynak a közlekedés biztonságára történő hatásához kapcsolódik. A jelenlegi szabályozás számos logikai ellentmondáshoz és gyakorlati problémához vezethet.

Summary

In the legal terminology of private law several times the same definition is used for addressing the same legal institution (e.g. default penalty, in-building). In most of the cases there is no problem to separate these institutions and we can also give an explanation why legislator used the same terminology.

The definition of accessory is used for a special group of article groups in the Hungarian Civil Code and also used in the Act I. of 1988. From the angle of judicature it is problematic as even if the definition of road accessory is build upon the general terminology of accessory in the Civil Code, the two legal institutions are not the same.

In the essay we would like to emphasize that the safety of traffic does not give a decent reason why we have to restrict the proprietary rights with using the institution of road accessory. This restriction is in a close connection with not only the distance from the public road but the effect of the property to the safety of traffic. The valid regulations may cause illogical contradictions and judicature problem.

* A szerző a DE-ÁJK egyetemi docense és a Debreceni Városi Bíróság bírója