

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

MÁV ÁBE

JOGALKOTÁS - JOGALKALMAZÁS

Szerző:

Vámosiné dr. Marunák Ágnes

Budapest, 2013.

Tartalom

Bevezetés

Kötelező felelősségbiztosítás

A MÁV ÁBE

Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete

A Felügyeleti ellenőrzés

A Felügyelet intézkedései

MÁV ÁBE megszűnése

A Felügyelet belső szakmai vizsgálata

A jogalkalmazás dilemmái

MABISZ

Kártalanítási Alap

Európai Bíróság

Kártérítési perek a Kúrián

Kártérítési perek - magyar károsultak

Kártérítési perek - Külföldi károsultak

Az Alkotmánybíróság 83/2011. (XI.10) AB határozata

A mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megszüntetésére tett intézkedések

A 2012. évi CLXII. törvény

Összegzés

Előszó

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatban egészen 2008. augusztus 16. napjáig nem hittük el, hogy előfordulhat olyan helyzet, hogy egy biztosító az általa biztosított károkozó helyett ne álljon helyt. A változást a rendkívül alacsony kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási árakat kínáló MÁV Általános Biztosító Egyesület (a továbbiakban MÁV ÁBE) fizetéképtelenné válása, tevékenységi engedélyének visszavonása, és megszűnése eredményezte. Erre az új helyzetre a jogalkotónak is reagálni kellett, mivel ekkor derült ki, hogy vannak nem szabályozott jogviszonyok az eddig zártnak hitt rendszerben. Azonban a jogbiztonság elvéből következően visszamenőleges hatályú jogszabályok nem születhettek, ezért a jogalkalmazás dilemmájává vált a bizonytalan jogi helyzetből eredő jogviszonyok, kártérítési perek megoldása. A megnyugtató megoldásra az Alkotmánybíróság, és a Kúria (korábban Legfelsőbb Bíróság) vonatkozó döntései ellenére is 2012. november 5. napjáig kellett várni. Ezen a napon fogadta el az Országgyűlés a MÁV Általános Biztosító Egyesülettel kötött kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéseken alapuló kártérítési igények érvényesítésével kapcsolatos szabályokról szóló 2012. évi CLXII. törvényt, amely az egykori egyesületi tagok megnyugvására szolgálva anyagi felelősséget nem teremtett visszamenőlegesen.

Az állampolgári jogok országgyűlési biztosának álláspontja szerint „a jogállam alapvető eleme a jogbiztonság, amely feltételezi, illetve megköveteli az egyes jogintézmények - így a gépjármű felelősségbiztosítás rendszere és egyes elemei - működésének kiszámíthatóságát. Különösen is érvényesül ez a követelmény a kötelezően igénybe veendő közszolgáltatások esetében. A jogbiztonság sérül ugyanis akkor, ha az állam - bármilyen okból - nem tudja az általa előírt szolgáltatások igénybe vételét garantálni.”¹

A biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény (a továbbiakban: Bit.) hatályba lépésekor egy európai színvonalú, a felügyeleti rendszert jól körülíró, joghézagot nem tartalmazó jogszabály megalkotását várta a szakma, valamint a jogalkalmazók. Ez olvasható ki a törvény indoklásából is, amely szerint „összességében az új törvény elősegíti a biztosítási piac hatékonyabb működését, garanciális elemeket tartalmaz a piaci résztvevők, így elsősorban az

¹ Prof. Dr. Szabó Máté: Közlekedési projekt 2010/3., Budapest, Országgyűlési Biztos Hivatala, 2010., 73-74. o.

ügyfelek érdekeinek védelmében, a biztosítók piaci részvételét nem korlátozva erősíti a felügyeleti ellenőrzést.” A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó általános szabályok a Bit-ben kerültek elhelyezésre, míg a különös szabályait külön jogszabály tartalmazta, illetve tartalmazza ma is.

„A nem-életbiztosítási üzletág bevételein belül (...) meghatározó szerepe volt/van a gépjármű-biztosítási díjbevételeknek.”² Éppen ezért nagy jelentősége van annak, hogy a gépjármű-biztosítás milyen módon van szabályozva. A gépkocsikkal kapcsolatos biztosítások egy része kötelező jellegű, más része szabadon választható. A hatályos jogszabály a kötelező-felelősségbiztosítást törvényi szinten, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (a továbbiakban Kgfbtv.) szabályozza részletesen, míg a polgári törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvényben (a továbbiakban Ptk.) valamennyi felelősségbiztosításra vonatkozó általános szabályokat találhatunk. A Kgfbtv. 2010. január 1. napjától hatályos jogszabályunk, előtte kormányrendeleti szinten szabályozta a jogalkotó ezt a jogintézményt. Az új törvény azonban már a korábbi jogszabály hiányosságait figyelembe véve, valóban zárt rendszert próbál teremteni annak érdekében, hogy ne következhesen be a jövőben olyan helyzet, amelyben egy biztosító úgy tud megszűnni, hogy ezáltal mind az érvényes biztosítással rendelkező károkozók, mind a károsultak hátrányos helyzetbe kerüljenek.

² Biztosítási Szemle 2009. januári száma: Kovács Norbert: Gépjármű-biztosítási tendenciák 1995-2006.

Kötelező felelősségbiztosítás

A magyar magánjogban - ahogy a legtöbb mai jogrendszerben - általános alapelv „a szerződéses szabadság elve, amely tulajdonképpen 'négy szabadságot' jelent:

- a felek szabadon dönthetnek arról, hogy kívánnak-e szerződést kötni
- szabadon választhatják meg azt, hogy kivel kívánnak szerződni
- nincs típuskényszer
- a felek a szerződés tartalmát szabadon állapíthatják meg (Ptk. 200. § (1)

bekezdés).”³

Az Alkotmánybíróság több határozatában kifejtette, hogy a szerződéses szabadság önálló alkotmányos jog, de nem alapjog, ezért a jogalkotó korlátozhatja a szerződéses szabadságot, amennyiben az szükséges, igaz csak törvényi vagy kormányrendeleti szinten. Ilyen korlátozást alkalmaz a jogalkotó a kötelező felelősségbiztosítások esetében, így a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetében is, amely tekintetében a felhatalmazást a Bit. 105. § (1) bekezdése tartalmazza. Ennek értelmében törvény rendelkezhet csak a szerződési szabadság korlátozásáról. Ezt a potenciális károsultak, illetve a potenciális károkozók érdeke indokolja a veszélyes üzemek, vagy veszélyes üzem és természetes személy találkozásánál.

A polgári jogon belül a vagyonjoghoz, azon belül a kötelmi joghoz tartozik a felelősségbiztosítás. A Ptk. 559. §-a határozza meg a felelősségbiztosítás általános szabályait. Eszerint a felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított követelheti, hogy a biztosító a szerződésben megállapított mértékben mentesítse őt olyan kár megtérítése alól, amelyért jogszabály szerint felelős. Sajátossága a felelősségbiztosításnak, hogy a biztosító a biztosítási összeget nem a vele szerződő félnek, hanem a károsultnak köteles kifizetni, ugyanakkor a károsult nem léphet fel közvetlenül a biztosítóval szemben. Tulajdonképpen a károkozó és a felelősségbiztosítója egyetemleges kötelezettséggel tartoznak a károsult felé,⁴ ezért a károsult bármelyikük teljesítését el kell, hogy fogadja. Ezáltal a felelősségbiztosítás védi a károkozó és a károsult vagyoni érdekeit is. Ahogyan azt az Alkotmánybíróság is megfogalmazta, a biztosító

³ Dr. Kovács Zsolt: Biztosítási közjog Kézikönyv a gyakorlat számára, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 2006. 261. o.

⁴ BDT2011. 2514. I.

szolgáltatása tipikus praestare (készenléti, helytállási) kötelezettségnek minősül.⁵ A biztosítási szerződés lényege a felelősségbiztosításnál a kártelepítés módja.

További sajátossága a felelősségbiztosításnak, hogy a biztosítót a biztosított szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása nem mentesíti a teljesítés alól, de ilyen esetben utólag, vagyis a károsult kártalanítását követően a vele szerződött féltől visszakövetelheti a kifizetett összeget.

A felelősségbiztosítások egy speciális, talán a legjelentősebb, de mindenképpen legismertebb ágát a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alkotja. Éppen a kiemelkedő jelentőségére figyelemmel a jogalkotó már nem alsóbb szintű jogszabályban, hanem külön törvényben, a Kgfbtv-ben szabályozta ennek speciális szabályait. A veszélyes üzemek találkozásánál mindenképpen szükség volt a kötelezően elrendelt biztosításra. Részletszabályait miniszteri rendeletek tartalmazzák. Ez a törvény 2010. január 1. napján lépett hatályba, tehát egy viszonylag új törvényről van szó, amelyet az elmúlt több mint 2 évben több alkalommal módosított a jogalkotó.

A 2010. január 1-jén hatályba lépő új törvény esetében az elsők között kell megemlíteni, hogy az előző jogszabállyal ellentétben pontosan meghatározta, hogy a biztosítási kötelezettség alapján kötelező felelősségbiztosítást főszabályként a gépjármű üzembentartója köteles kötni, és csak az üzembentartó hiányában köteles a tulajdonos. Valamint további lényeges változás, hogy a 12 hónapos szerződéses időszak a továbbiakban már nincs a naptári évhez kötve. *„Egyértelműbbé, követhetőbbé válik a díjfizetés, a szerződés létrejöttének és megszűnésének szabályozása, egyúttal összhangba kerültek a kockázatviselés meghatározásával.”*⁶

A Kgf. 28. § (1) bekezdése alapján a Ptk-val ellentétesen rögzíti a törvény, hogy a károsult közvetlenül a biztosítónál jogosult kárigényét érvényesíteni.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás nevéből is egyértelmű, hogy nem önkéntesen választható biztosításról van szó, mert a törvény értelmében gépjármű a közúti forgalomban csak akkor vehet részt, ha üzemben tartója érvényes gépjármű-felelősségbiztosítással rendelkezik. Ugyanakkor ez a biztosítás a biztosító oldaláról is kötelező, mert főszabályként a biztosító sem utasíthatja vissza az ügyfél szerződéskötésre irányuló kérelmét.

⁵ 83/2011. (XI.10) AB határozat Indokolás III/1.

⁶ Kgf. kommentár

A MÁV ÁBE

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén a jogalkalmazás számára az utóbbi évek legnagyobb problémáját a MÁV ÁBE megszűnése okozta.

A MÁV ÁBE egyesületi formában működő biztosító társaság volt. A Bit. 10. § (2) bekezdés c) pontja szerint a kölcsönös biztosító egyesület esetén a Ptk-t és az egyesülési jogról, a közhasznú jogállásról, valamint a civil szervezetek működéséről és támogatásáról szóló 2011. évi CLXXV. törvényt (a továbbiakban: Etv.) kell figyelembe venni.

Ma hazánkban egyetlen olyan biztosító társaság működik egyesületi formában, amelyik a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás piacán részt vesz. Ezt a biztosítási formát alapvetően megkülönbözteti a többitől az, hogy kölcsönösségi alapon működik, amely kizárólag tagjaival köt biztosítást a Bit. 19. § (1) bekezdése szerint. „A biztosítási jogviszony szerződőjének, illetve biztosítottjának önálló egyesületi tagsággal kell rendelkezni, ugyanakkor a biztosítás kedvezményezettje, illetve az a biztosítottnak nem minősülő személy, aki részére a biztosító teljesít, lehet nem egyesületi tag is. (...) A veszélyközösség tagjai (a biztosítottak) alkotják magát a biztosítót is.”⁷ A törvény az esetleges veszteségek fedezésére lehetővé teszi, hogy pótlólagos befizetési kötelezettséget írjon elő a legfelsőbb szerv. Ugyanakkor az egyesületi tagok egyenlőségének elvére ilyen esetben is figyelemmel kell lenni. De a belső ellenőrzéséről is a társaságnak magának kellett gondoskodnia, tehát a tagoknak kellett erről is felelős döntést hozni a korábbi szabályozás szerint. A ma hatályos szabályozás - éppen a kialakult helyzet miatt - az Igazgatótanács feladatává teszi mindezt.

„A MÁV ÁBE egyesület alapszabálya (4.1. pont és 5.1.2. pont) szerint a tag jogosult és köteles az alapszabályban meghatározott módon, annak előírásait megtartva, az egyesület tevékenységében részt venni. Az egyesület legfőbb szerveként működő közgyűlés kizárólagos hatáskörébe tartozik az Intéző Bizottság és az Ellenőrző Bizottság két közgyűlés közötti munkájáról szóló beszámoló elfogadása is.”⁸ Figyelemmel az egyesületi formára, a tagoknak, akiknek az

⁷ Dr. Kovács Zsolt: Biztosítási közjog Kézikönyv a gyakorlat számára, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 2006. 91. o.

⁸ 83/2011. (XI.10) AB határozat Indokolás III/3.2.

alapszabályt meg kellett kapniuk, tudniuk kellett arról, hogy a belső ellenőrzést a tagságnak magának kell ellátnia.

A kölcsönös biztosító egyesület a többi, biztosítóként működhető társasági formához képest egyszerűbb feltételek mellett alakulhat, illetve működhet a biztosítási piacon. Éppen ezen okok miatt nem folytathat bármilyen biztosítási tevékenységet. „A hitel- és kezesi biztosítási ágazat szakmai sajátosságai, követelményei és kiemelkedően nagy kockázata, valamint a viszontbiztosításba vételi tevékenység különös szabályai indokolják, hogy a törvény nem teszi lehetővé az egyesület számára az e területeken való működést.”⁹

A kölcsönös biztosító egyesület sajátossága továbbá, hogy nem nyereségorientált biztosító, ezért a Bit. 23. §-a - bizonyos korlátok között ugyan, de - rendelkezik a tárgyévi nyereség tagok részére történő visszafizetéséről.

Kölcsönös biztosító egyesület esetén a tagok pénzbeli hozzájárulásának az induló tőke 70%-át ki kell tennie, és tevékenységi engedélyt kizárólag akkor kaphat, ha a pénzbeli hozzájárulást teljes mértékben befizették.

Az egyesületi formában működő társaságok felett az állami felügyeletet az Et. alapján a bíróság és az ügyészség látja, illetve látta el a régi jogszabály értelmében is. A bíróság jegyzi be az egyesületet a nyilvántartásba, illetve az egyesület tagja a bírósághoz fordulhat, amennyiben az egyesület valamely szerve törvénytörő határozatot hozott. Az ügyészség pedig törvényességi felügyeletet gyakorol a társaság felett, melynek során bírósághoz is fordulhat a törvényes működés biztosítása érdekében. A biztosító egyesületek felett azonban az állami felügyeletet nem a bíróság és az ügyészség, hanem a Felügyelet látja el.

⁹ Bit. kommentár

Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete

A Bit. meghatározásában felügyeleti hatóság a biztosító, biztosításközvetítő, biztosítási szaktanácsadó felügyeletét jogszabályi felhatalmazás alapján ellátó szervezet. A magyar jogrendszerben a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletéről szóló 2010. évi CLVIII. törvény (a továbbiakban Psztv.) 4. § i) pontja alapján a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (a továbbiakban Felügyelet) látja el a Bit. hatálya alatt álló szervezetek állami felügyeletét. Ez már a korábbi szabályozás szerint is így volt, 2000. április 1. napja óta a Felügyelet tölti be többek között a Bit-ben meghatározott felügyeleti hatóság szerepét. A Felügyelet mai szabályozása szerint fejezeti jogosítványokkal felhatalmazott költségvetési szerv, melyre nézve feladatot csak törvény vagy törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabály írhat elő.

2009 áprilisában a Biztosítási Szemlében Farkas István, a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete felügyeleti tanácsának akkori elnöke egy vele készült interjúban úgy nyilatkozott, hogy a „megváltozott világgal a pénzügyi felügyeletek hatáskörének is módosulnia kell. Nem elég, ha a hatóságok csak akkor avatkoznak be, ha már megtörtént a baj, a megelőzés is szükséges.”¹⁰ Éppen ezért a Bit. sok szabálya éppen a megelőzést próbálja biztosítani.

„A Felügyelet törvényben kijelölt feladatai alapján a Felügyeleti Tanács a Felügyelet céljait, feladatait a következőképpen fogalmazta meg:

A Felügyelet az Európai Unió felügyeleti közösségének tagjaként, az integrálódó pénzügyi piacon

- biztosítja a pénzügyi piacok megbízható, folyamatos és átlátható működését;
- erősíti a pénzügyi piacok iránti bizalmat;
- előmozdítja a pénzügyi piacok tisztességes versenyen alapuló fejlődését;
- védi a piaci szereplők jogos érdekeit;
- szolgálja a fogyasztói döntések kockázatának csökkentését a szükséges információk hozzáférhetőségének biztosításával;

¹⁰ Biztosítási szemle 2009. áprilisi száma: Kihívások előtt a Felügyelet

- aktívan részt vesz a pénzügyi bűnözés visszaszorításában.”¹¹

A Psztv. 4. § (1) bekezdés i) pontja alapján a Felügyelet látja el a biztosító társaságok működésének engedélyezését, tevékenységének engedélyezését, törvényes működésének ellenőrzését, az esetlegesen a helytelen működés miatt szükségessé váló eljárások lefolytatását, nyilvántartási feladatokat.

A Bit. eredeti szabályozásában a 168-169/A. §§-aiban határozta meg a Felügyelet jogállását, és feladatait, azonban ezeket a szabályokat a ma hatályos szövegben nem találjuk, mert azokat ma a Psztv. tartalmazza. Ugyanakkor a felügyeleti ellenőrzésre vonatkozó szabályokat a Bit. tartalmazza továbbra is.

A Felügyeleti ellenőrzés

A felügyeleti ellenőrzést korábban teljes körűen a Bit. szabályozta, azonban a ma hatályos szabályozása részben a Bit-ben, részben a Psztv-ben lelhető fel olyan módon, hogy a szabályozás egyre inkább a Psztv-be kerül át. Éppen ezért a felügyeleti ellenőrzés szabályai együttesen értelmezhetők csak.

A felügyeleti ellenőrzés részben már a kétlépcsős engedélyezési eljárásban is megjelenik, mivel sem az alapítási-, sem a tevékenységi engedély megadásához szükséges kérelem tekintetében nem automatikus a Felügyelet munkája, hanem mérlegelési joga van, és vizsgálni köteles a jogszabályoknak való megfelelést a társaságnak.

A felügyeleti ellenőrzés egyik fő elemét a biztosítók folyamatos, törvényi kötelezettségként leírt adatközlési kötelezettsége biztosítja. A Felügyelet elnökének adja meg a hatályos szabályozás a jogosultságot arra, hogy a biztosítók belső adatszolgáltatásának rendjét rendeletben állapítsa meg.

A felügyeleti ellenőrzés másik elemét a Felügyelet által lefolytatott átfogó ellenőrzési eljárás adja.

¹¹ Biztosítási Szemle 2009. januári száma: Tájékoztató a PSZÁF kockázatlappú felügyelési módszertanáról

Az adatközlési kötelezettsége a biztosítóknak lehet jogszabályon alapuló rendszeres és eseti, illetve felügyeleti határozaton alapuló eseti adatszolgáltatás. Jogszabályon alapuló rendszeres adatszolgáltatás keretében a biztosító társaság elkészíti éves beszámolóját, évente egy alkalommal a tevékenységét értékelő belső, nyilvánosságra nem kerülő jelentést, és az aktuáriusi jelentést, továbbá negyedévenként a tevékenységének legfontosabb jellemzőire vonatkozó jelentést, és ezeket megküldi a Felügyelet részére. A negyedévenként megküldött jelentésben a biztosító társaságnak számot kell adnia az adott időszakra vonatkoztatva a nagykockázatokról, nagykárokról, a szavatoló tőkééről, a saját tőkééről és a biztosítástechnikai tartalékok becsült értékéről. Mindezeket túl a Felügyelet határozatban is előírhat adatszolgáltatási kötelezettséget kötelező, de eseti jelleggel is. Eseti jelleggel tipikusan akkor ír elő a Felügyelet adatszolgáltatási kötelezettséget, amennyiben „a felügyelet szervezet működése valamely rendkívüli körülmény okán a „normális működéshez” képest folyamatos figyelmet követel.”¹²

Amennyiben az adatszolgáltatás alapján valamilyen problémát tár fel a Felügyelet, beavatkozhat a biztosító társaság tevékenységébe, és a probléma nagyságától függő intézkedést alkalmazhat. A folyamatos adatszolgáltatás alapján a Felügyelet abban a helyzetben van, hogy ellenőrizni tudja a jogszabályszerűséget, valamint a biztosító társaságok gazdasági teljesítményét, ezáltal biztosítani tudja a biztosító társaság által vállalt biztosítási termékek tekintetében a mindenkori biztonságos teljesítést.

A Felügyelet ma hatályos ellenőrzési eljárása keretében átfogó ellenőrzési eljárást folytat le, célvizsgálatot vagy témavizsgálatot végez. Az átfogó ellenőrzés keretében teljes körű vizsgálatot folytat le a Felügyelet. A részvénytársasági formában működő biztosító egyesület esetében tartalmaz a Psztv. olyan megkötést, hogy ötévenként átfogó ellenőrzési eljárást folytat le. A többi biztosító társaság esetében - így a kölcsönös biztosító egyesület esetében is - az átfogó ellenőrzési eljárást a Felügyelet háromévenként folytatja le. Ennek részeként a Felügyelet helyszíni ellenőrzést is tart a biztosító társaságoknál, nem csak a rendelkezésére álló adatokból informálódnak.

„A felügyeleti vizsgálat megállapításait a hatóság határozatban rögzíti. Az ellenőrzést lezáró határozat megállapítások és kötelezetéseket is tartalmaz. E kötelezések teljesítését a

¹² Dr. Kovács Zsolt: Biztosítási közjog Kézikönyv a gyakorlat számára, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 2006. 397. o.

Felügyelet ellenőrzi, ezen „utóellenőrzés” formáját azonban a Felügyelet megválaszthatja, s a teljesítésről adatszolgáltatás vagy utóvizsgálat keretében is meggyőződhet.”¹³

Amennyiben a társaság a Felügyelet határozatában foglaltaknak nem, vagy késedelmesen tesz eleget bírsággal sújtható a biztosító társaság. A bírságolásra a biztosító társasággal szemben jogszabálysértő magatartás esetén is módja van a Felügyeletnek.

Amikor azonban olyan helyzet áll elő, amely veszélyeztetheti a biztosító társaság prudens működését, a Felügyelet a Psztv. 58. §-a alapján, ellenőrzési eljárása során független könyvvizsgálót vagy egyéb szakértőt rendelhet ki.

A Felügyelet az ellenőrzési eljárás során annyiban korlátozott, hogy a biztosító társaságok ügyfeleinek adatait csak a szükséges mértékben vizsgálhatja. Igaz, a törvény nem határozza meg, hogy a szükséges mérték mit jelent, azt a Felügyelet esetenként dönti el.

A Felügyelet eljárás végén hozott határozatával szemben jogorvoslati joggal a bírósághoz lehet fordulni. Ez a fellebbezés többnyire halasztó hatályú, kivéve, ha az intézkedésre az érdekeltek jogi vagy gazdasági érdekeinek védelme miatt halaszthatatlanul szükség van.

A Felügyelet mulasztása esetén a biztosító társaság a Fővárosi Törvényszékhez fordulhat, amely kötelezheti a Felügyeletet az eljárás lefolytatására.

A Felügyelet intézkedései

„Már a Bit. első változatának hatályba lépésekor, 1996-ban felmerült az igény, hogy a jogalkotó - kicsit a büntető jogszabályokban található szabályozáshoz hasonló elvek alapján - pontosan határozzon meg „büntetési tételeket”, vagyis hogy a jogalanyok, a felügyelt szervezetek tudják, mely hiba, kötelezettségszegés, etc. esetében melyik, s milyen súlyú szankcióra számíthatnak. A Bit. nem állított fel ilyen „büntetési” regisztert, s a Psztv. is csak elveket rögzít e tekintetben.”¹⁴ A kiszabott büntetésnek arányosnak kell lennie, és az objektív és szubjektív

¹³ Dr. Kovács Zsolt: Biztosítási közjog Kézikönyv a gyakorlat számára, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 2006. 398. o.

¹⁴ Dr. Kovács Zsolt: Biztosítási közjog Kézikönyv a gyakorlat számára, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 2006. 457. o.

tényezőket is figyelembe kell vennie a Felügyeletnek. Kétféle elévülési időt határoz meg a Psztv. Részben az objektív elévülési időt, amely szerint a szabályszegéstől számított 5 éven túlmenően nem lehet szankciót alkalmazni, részben a szubjektív elévülési időt, amely szerint a szabályszegésnek Felügyelet tudomására jutásától számított 2 éven belül van lehetőség intézkedés alkalmazására.

Az alkalmazandó intézkedésekkel kapcsolatban a Psztv. szabályait a biztosító társaságok tekintetében a Bit. kiegészíti. A Bit. 195. § (1) bekezdése határozza meg, hogy az intézkedés esetleges alkalmazásának az a célja, hogy a biztosító társaságok a kötelezettségeiket teljesítsék, az ügyfelek érdekeit megóvják, és a jogszabályoknak, valamint a Felügyelet határozatainak működésük és tevékenységük megfeleljen. A Felügyelet szankcióként intézkedést, kivételes intézkedést vagy bírságot alkalmazhat.

„A régi Bit. - a jogbiztonság elvének megfelelőbb, a jogalanyok által is kiszámíthatóbb módon - szétválasztotta a rendes és a „rendkívüli” intézkedéseket - utóbbiak alkalmazását szigorúan meghatározott feltételek beálltához, biztosítási szükséghelyzethez kötve. Az új Bit. - bár a Psztv. szétválasztása utal rá - nem határozza meg a „rendes” és a kivételes intézkedések körét (miképpen a bírságot sem választja külön, hanem azt - egyébként helyesen - az intézkedések egy fajtájának tekinti).”¹⁵

A Bit. 195. § (1) bekezdése felsorolást tartalmaz az alkalmazható intézkedések tekintetében. A törvény az enyhébb intézkedésektől a súlyosabb intézkedésekig veszi végig a lehetséges szankciókat valamennyi, a Bit. hatálya alá tartozó szervezet tekintetében, így a kötelező felelősség-biztosítási termék forgalmazására engedéllyel rendelkező biztosító társaságokra is.

A legenyhébb szankció a biztosító társaságokra nézve kötelező jogszabályokban foglalt feltételeknek való megfelelésre való kötelezés. Erre az intézkedésre tipikusan csak kisebb súlyú szabályszegés esetén kerül sor, és csak első esetben.

¹⁵ Dr. Kovács Zsolt: Biztosítási közjog Kézikönyv a gyakorlat számára, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 2006. 458. o.

A következő, hogy a Felügyelet által meghatározott napirenddel össze kell hívnia a biztosító társaságnak a közgyűlést vagy a taggyűlést. A Felügyelet tipikusan abban az esetben él ezzel a szankcióval, amennyiben a legfőbb szerv határozatára van szükség ahhoz, hogy az végrehajtható legyen, mivel szükség van a tagok akaratára is. Ilyen esetben a Felügyelet csak a napirendet határozza meg, nem határozhatja meg, hogy a legfőbb szerv ülésén milyen döntés szülessen, azonban, ha a meghozott határozattal a törvényes működést nem állítja helyre a társaság, a Felügyelet súlyosabb szankciót alkalmaz. A régi Bit. ezt a szankciót a rendkívüli intézkedések közé sorolta, mivel a Felügyelet ritkán él ezzel az eszközzel.

Ezt követi a felügyeleti bírság megfizetésére kötelezés. Ez a szankció azért tekinthető enyhének, és a Felügyelet azért él vele ritkábban, mivel a visszatartó ereje igen kicsi. Ugyanakkor a Bit. 196. § (1) bekezdése pontosan meghatározza azokat az eseteket, amikor a felügyeleti bírság kiszabásra kerülhet.

Szankcióként a Felügyelet felfüggesztheti a részvénytársaság, illetve a szövetkezet esedékes osztalékának kifizetését is. Ez azonban csak átmeneti jellegű lehet, mivel amennyiben eredményre vezet, nincs rá a továbbiakban szükség, amennyiben azonban nem vezet eredményre, szigorúbb szankciók szükségesek.

Amennyiben a jogszabálysértés valamely, a biztosító társaságnál feladatot ellátó személy tevékenységével van összefüggésben, a biztosító vezető állású személyének, egyéb vezetőjének és könyvvizsgálójának felmentését, az alkalmazott felelősségre vonását kezdeményezheti a Felügyelet. Ez azonban nem azt jelenti, hogy akivel szemben a Felügyelet felelősségre vonást kezdeményezett, azt felelősségre is vonja a társaság, mivel ebben a kérdésben nem a Felügyelet, hanem a társaságon belül ilyen jogkörrel rendelkező testület vagy személy hozhat döntést.

A biztosító társaság instabil pénzügyi helyzetének megszüntetése céljából a Felügyelt előírhatja szanalási terv, pénzügyi terv, illetve pénzügyi helyreállítási terv benyújtását.

A Felügyelet felfüggesztheti valamely biztosítási termék terjesztését, amennyiben úgy ítéli meg, hogy a valamilyen szempontból jogszabálysértő biztosítási termék jogszabályszerűvé tehető.

Amennyiben azonban úgy látja a Felügyelet, hogy nem lehet helyrehozni a jogszabálysértő állapotot, megtilthatja egyes biztosítási termékek terjesztését.

Amennyiben olyan mértékű tőkehiány alakul ki a társaságnál, ami veszélyezteti a működését, a kifizetéseket, és láthatóan a biztosító társaság már nem képes helyrehozni a stabil működést, a Felügyelet korlátozhatja, illetve megtilthatja a biztosítónak a biztosítástechnikai tartalékai és a szavatoló tőkéje feletti szabad rendelkezési jogát. Ezzel együtt minden esetben felügyeleti biztos kinevezésére is szükség van, mivel máskülönben a társaság működése lehetetlen lenne. Az engedély nélküli biztosítási tevékenység folytatását a Felügyelet megtilthatja.

A Felügyelet szükséghelyzetben felügyeleti biztost rendelhet ki. A Bit. a 216. §-ában pontosan meghatározza, hogy mi minősül szükséghelyzetnek. Ilyen esetben a Felügyelet más intézkedéseket is alkalmazhat természetesen, de felügyeleti biztost csak szükséghelyzetben lehet kirendelni, vagyis ez egy utolsó kísérlet lehet még a törvényes működés helyreállítására a felszámolást megelőzően. Erre az intézkedésre ritkán kerül sor, és tulajdonképpen eddig csak biztosító egyesületnél került alkalmazásra.

A Felügyelet kötelezheti a biztosítót - átvételre vállalkozó másik biztosító esetén - biztosítási állományának átruházására. Az új szabályozásba már nem került be az, hogy csak szükséghelyzetben legyen erre a szankcióra lehetőség, de ezzel együtt csak igen ritkán él ezzel az intézkedéssel a Felügyelet. Nehézsége ennek az intézkedésnek, hogy az állomány átruházására csak az átadó társaságot kötelezheti a Felügyelet, azonban az átvevő társaságot nem, így nem biztos, hogy lesz átvevő biztosító.

A biztosító társaságok gyakran élnek a kiszervezés lehetőségével valamely résztevékenység tekintetében. Amennyiben a kiszervezés, vagy a kiszervezetett tevékenység ellátása nem jogszabályszerű, amely miatt esetlegesen a biztosító ügyfele hátrányos helyzetbe kerül, a Felügyelet a tevékenység kiszervezését megtilthatja.

A Felügyelet a biztosító első számú vezetőjének meghallgatását rendelheti el. Tekintettel arra, hogy a felsorolásban ez az intézkedés az utolsók között szerepel, ebből látható, hogy erre már csak igen súlyosan jogszabálysértő esetben kerül sor.

Amennyiben az előzőekben leírt, és alkalmazott intézkedések nem vezettek eredményre, de még némi remény lehet a szabályos működés helyreállítására, a Felügyelet a kiadott tevékenységi engedélyt részben vagy egészben felfüggesztheti. Ez a felfüggesztés maximum hat hónapig tart.

Amennyiben azonban ez sem vezet eredményre, vagy már eleve látható, hogy a szabályos működést nem lehet helyreállítani, a Felügyelet végső soron a kiadott tevékenységi engedélyt visszavonhatja, illetve a kiadott alapítási engedélyt is visszavonhatja, azonban ezzel már maga a biztosító társaság szűnik meg. A kétlépcsős engedélyezés hatása nyilvánul meg az utolsó két intézkedés külön pontba sorolásánál, azonban kevés érdemi különbség van a kettő között. Végső soron mindkettő hatása ugyanaz, vagyis az alapszabályban rögzítetten biztosítási tevékenységet ellátó biztosító társaság megszűnik, hiszen a tevékenységi engedély visszavonása esetén a társaság biztosítási tevékenységet már nem folytathat, míg az alapítási engedély visszavonása a biztosító felszámolását vagy végelszámolását is jelenti egyben. ¹⁶

Külön helyen szabályozza a törvény a másik tagállamban székhellyel rendelkező biztosító fióktelepe tekintetében az alkalmazható intézkedéseket, mivel a szabályszerű működésre történő felszólítást követően - amennyiben a törvényes működés nem állt helyre - a Felügyeletnek a székhely szerinti tagország felügyeleti hatóságát kell értesítenie, illetve ott kell kezdeményezni a szükséges intézkedéseket. A Bit. pontosan meghatározza azokat az intézkedéseket, amelyeket akkor alkalmazhat a Felügyelet a másik tagállamban székhellyel rendelkező biztosító fióktelepével szemben, ha a székhely szerinti tagállam felügyeleti hatóságának intézkedései nem vezettek eredményre.

Amennyiben a Felügyelet az alapítási engedélyét visszavonta a biztosító társaságnak, végelszámolásra vagy felszámolásra kerül sor.

¹⁶ Dr. Kovács Zsolt: Biztosítási közjog Kézikönyv a gyakorlat számára, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 2006. 456-466. o.

MÁV ÁBE megszűnése

2008 tavaszán a fentebb felsorolt intézkedések közül többel is megpróbálkozott a Felügyelet. Megalakulásától kezdve összesen 15 alkalommal kötelezte a Felügyelet a társaságot a törvényes működés helyreállítására, azonban kevés eszköz állt rendelkezésére. Az utolsó intézkedések között pénzügyi terv elkészítésére hívta fel a Felügyelet a MÁV ÁBE biztosítót, de a társaság nem tudott elfogadható pénzügyi tervet bemutatni, ezért felfüggesztette a MÁV ÁBE kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási tevékenységét. A közgyűlés ezt követően leszavazta a pótbefizetést, ezért felügyeleti biztost rendelt ki a Felügyelet. A felügyeleti biztos a biztosítási állomány átruházásával próbálkozott, amire azért nem kerülhetett sor, mert nem volt átvevő biztosító társaság. Több alkalommal is napirendi pont volt a közgyűlésen a pótbefizetés, azonban azt mindannyiszor elutasította a tagság. Végül a MÁV ÁBE tevékenységi engedélyét a Felügyelet 2008. augusztus 15. napján a J-II-71/2008. számú határozatával, a Bit. 26. § b) pontja alapján visszavonta, ezzel a biztosító megszűnt.

A régi egyesületekről szóló törvény értelmében felszámolási eljárás lefolytatására nem volt mód, mivel a csődeljárásról és a felszámolási eljárásról szóló 1991. évi XL. törvény (a továbbiakban csődtv.) hatálya nem terjedt ki az egyesületekre. A ma hatályos Et. értelmében a csőd-, a felszámolási-, valamint a végelszámolási eljárás rendelkezéseit - a gazdasági társaságok analógiájára - civil szervezetekre is alkalmazni kell.

Ebben az időszakban fogalmazódott meg a Felügyeletnél a biztosító garancia alap létrehozásának szükségessége.

Mindebből következik, hogy a MÁV ÁBE biztosítottai a Felügyelet nyilvánosan közzétett határozatai ellenére kizárólag a legolcsóbb ajánlatot figyelve mégis ezzel a biztosítóval kötöttek szerződést, és nem voltak figyelemmel az egyesületi formából adódó kötelezettségeikkel annak ellenére sem, hogy az alapszabályt minden tag meg kellett, hogy kapja. A „MÁV ÁBE biztosítottai a biztosító egyesületnek nem „ügyfelei”, hanem egyesületi tagjai voltak, így a MÁV ÁBE-re nem úgy kellett volna tekinteniük, mint rajtuk kívül álló független, piaci alapon működő szolgáltatóra,

hanem mint egy, az önkéntes tagság elve alapján létrejött nonprofit szervezetre, melynek tevékenységében részt kellett volna vállalniuk (döntéshozatal, ellenőrzés stb.).¹⁷

¹⁷ 83/2011. (XI.10) AB határozat Indokolás III/3.2.

A Felügyelet belső szakmai vizsgálata

A Felügyeleti Tanács elnöke 2008. július 17. napján belső szakmai vizsgálat lefolytatását rendelte el a MÁV ÁBE-val kapcsolatos felügyeleti intézkedések célszerűségére, hatékonyságára és szakmai megalapozottságára vonatkozóan.

A szakmai felülvizsgálat megállapította, hogy a Felügyelet részéről jogszabálysértés nem történt, és a jogszabályok alapján előírt egyetlen hatósági lépés sem maradt el. Olyan felügyeleti mulasztás sem történt, amely elkerülhetővé tette volna a MÁV ÁBE megszűnését.

Ugyanakkor megállapította a vizsgálat azt is, hogy a MÁV ÁBE esete kapcsán nem valósult meg a kockázatok megfelelő azonosítása, azok kezelésének szigorú megkövetelése, a következetesebb jogérvényesítés és engedélyezési gyakorlat. A Felügyelet egyes szervezeti egységei között nem volt meg a megfelelő együttműködés és összhang.

A legnagyobb problémát a vizsgálat a MÁV ÁBE vezetőjében látta, ennek kapcsán pedig megállapította, hogy a hagyományos ellenőrzési technikák, módszertanok a személyi kockázatok felügyeléséhez nem voltak megfelelők. A törvényes működés helyreállítása érdekében hozott határozatok nem lettek fokozatosan egyre szigorúbbak, nem feleltek meg teljesen a Felügyelet intézkedési politikájának.

Megállapításra került, hogy a biztosítók felügyeletét segítő módszertanok, eljárásrendek, a rendkívüli helyzetek esetén alkalmazandó eljárások fejlesztést igényelnek. Szükség van a megfelelő belső szabályozottságra, ami nem volt meg ebben az időszakban.

Végző soron azt is megállapította a vizsgálat, hogy a biztosító egyesület tevékenységi engedélyének visszavonása után felmerülő problémákra, kérdésekre, valamint ezek megfelelő módon történő kezelésére a Felügyelet nem volt eléggé felkészülve.¹⁸

¹⁸ PSZÁF tájékoztató a MÁV ÁBE kapcsán tett felügyeleti intézkedések szakmai vizsgálatáról

A jogalkalmazás dilemmái

A MÁV ÁBE vagyon elszámolási eljárása során kiderült, hogy az egyesület vagy csak késve, vagy egyáltalán nem tudja megfizetni a tagjai által okozott károkat. A MÁV ÁBE Alapszabályának 9.2. pontja szerint a megszűnt egyesület vagyona a volt tagokra száll át, akik e vagyon erejéig, felelnek az egyesület tartozásaiért. Ez a tagok szempontjából azt is jelenti, hogy ők az egyesület veszteségeiért saját vagyonukkal nem felelnek, csak az egyesületi vagyon erejéig.

Az egyesületi tagok által okozott balesetek károsultjai közül azok, akiknek a MÁV ÁBE nem fizetett, de casco biztosítással is rendelkeztek, a saját biztosítójukhoz fordultak a kárrendezés érdekében. Erre azonban csak abban az esetben volt lehetőség, ha a vagyonbiztosítás és a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás ugyanannál a biztosítónál volt. Miután ezek a biztosítók kifizették a biztosított károsult kárát, a kifizetett pénzt a MÁV ÁBE-től akarták behajtani, aki azonban részben fedezethiány, részben a más biztosítók által kifizetett magasnak tartott rezsioradíjak miatt nem teljesített. Ezt követően ezek a biztosítók pert indítottak a MÁV ÁBE és a károkozó ellen.

A Kúria a Pfv.VI.22.414/2011/8. számú eseti döntésében mondta ki, hogy amennyiben a károsult rendelkezett is vagyonbiztosítással, nem volt köteles azt igénybe venni, ez nincs összefüggésben a Ptk. 340. § (1) bekezdése szerinti kárenyhítési kötelezettségével, mivel a károsult szabad belátása szerint döntheti el, hogy a casco biztosítása terhére téríti-e meg a kárát. Ez a károkozó szempontjából nem jelent nagy változást, mivel annyi történik, hogy a kárért helytálló vagyonbiztosító a Ptk. 558. § (1) bekezdése alapján törvényi engedményesként a károsult helyébe lép, és ő érvényesítheti igényét a károsulttal és a MÁV ÁBE-val szemben.

Nagyobb bajban voltak azonban azok a károsultak, akik nem rendelkeztek casco biztosítással, vagy a casco biztosításuk és a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításuk más biztosítónál volt. Ezek a károsult személyek megpróbálták a MABISZ-hoz fordulni a kárak megtérítése iránt, amely nem járt eredménnyel, majd pert indítottak a MÁV ÁBE és a károkozó ellen.

Az első nagy eldöntendő kérdést a joggyakorlat számára az jelentette, hogy a tevékenységi engedélyének visszavonását követően a MÁV ÁBE, vagy a vagyon elszámolási eljárással megbízott társaság rendelkezik-e perképességgel. Mert amennyiben nem rendelkezik perképességgel a társaság vagy a vagyon elszámolója, úgy a már megindult pereket meg kell szüntetni. Ezt a kérdést a Legfelsőbb Bíróság a 2/2008. számú KPJE határozatában rendezte.

A legfőbb ügyész álláspontja szerint a kialakult helyzetben a helyes jogértelmezés az lenne, ha a Biztosító Egyesület a tevékenységi engedélyének visszavonásával jogutód nélkül megszűnne, de az egyesület felszámolására kijelölt személy a törvényben meghatározott feladatához kötötten az egyesület képviselőjeként a továbbiakban ellátja a vagyon felszámolásával kapcsolatos feladatait, és a hitelezők által indított perekben az egyesület képviselőjeként jár el.

A Legfelsőbb Bíróság a jogalkalmazók számára kötelező jogegységi határozatának rendelkező részében kimondta, hogy „a társadalmi szervezet hitelezői követeléseiket magával a társadalmi szervezettel szemben érvényesíthetik, e perekben a társadalmi szervezetet a felszámoló képviseli. A társadalmi szervezet bírósági nyilvántartásból való törlésére csak akkor kerülhet sor, ha a felszámoló igazolja a hitelezők kielégítését, és azt, hogy a megmaradt vagyont az alapszabályban, vagy a társadalmi szervezet legfelsőbb szervének döntésében kijelölt személynek (szervezetnek) átadta, vagy azt, hogy a hitelezők kielégítése után a társadalmi szervezetnek vagyona nem maradt.” Erre a döntésre a Legfelsőbb Bíróság a társadalmi szervezetek megszűnésére vonatkozó akkor hatályos szabályozás hiányosságai miatt a társasági jogot alapul véve a joganyag rendszertani összefüggéseinek egybevetésével jutott. Erre a döntésre azért csak rendszertani egybevetéssel tudott eljutni, mert az egyesületi formában működő biztosító társaságra nézve szabályozást tartalmaz a Bit, az akkor hatályos Et. (az egyesülési jogról szóló 1989. évi II. törvény), valamint a Ptk. is, azonban a szabályozás ellentmondásos, a megszűnés esetére pontos, követhető szabályozást nem tartalmaz. A MÁV ÁBE Alapszabálya a 9.2.2. pontjában rendelkezett a megszűnés esetére a vagyonfelosztás elveiről és az annak során alkalmazandó kielégítési sorrendről.

Mindennek ellenére a pontos kielégítési sorrend meghatározása is további problémát jelentett, hosszú ideig tartott ennek a kidolgozása is. A Hitelintézeti Felszámoló Nonprofit Kft. 2012. 08. 22. napján adott tájékoztatása szerint a kielégítési sorrend a következő:

I. A biztosítási szerződésekből származó kötelezettségek

a, A betegbiztosítási szerződésből eredő kötelezettségek, továbbá a balesetbiztosítási szerződésből, illetve felelősségbiztosítási szerződésből eredő járadékfizetési kötelezettségek teljesítése.

b, A megszűnési eljárás kezdő időpontjáig, 2008.08.15-ig bejelentett biztosítási események alapján elismert szolgáltatások teljesítése.

c, Az előre befizetett és 2009.12.15-ig bejelentett biztosítási díjak kifizetése.

d, Egyéb jogcímen (2008.08.16. - 2009.12.15-ig) bejelentett kötelezettségek teljesítése.

II. A nem biztosítási szerződésekből származó, 2009.12.15-ig bejelentett kötelezettségek.

A jogegységi határozatot követően is egymástól alapvetően eltérő ítéletek születtek ezekben a perekben. A joggyakorlat nem volt egységes.

A Kúriára várt annak a jogkérdésnek is az eldöntése, amire a MÁV ÁBE vagyonszámlolója próbált hivatkozni a mentesülés érdekében, hogy a biztosító egyesület esetében irányadó-e a Cstv. 37. §-a, vagyis ha a károsult a törvényben meghatározott határidőn belül nem jelenti be kártérítési iráni igényét, úgy az igénye elenyészik-e. A Kúria a Pfv.VI.22.111/2011/4. számú határozatában a felülvizsgálati eljárás során kimondta, hogy ilyen esetben nem lehet a Cstv-t alkalmazni, mivel a kár keletkezésének időpontjában még nem volt ennek jogszabályi alapja. A MÁV ÁBE károsultjai esetében az egyesületre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni, valamint a 2/2008. számú Közigazgatási-polgári jogegységi határozatot. A jogegységi határozat pedig igényérvényesítési határidőt nem állapít meg. Az egyesület tényleges megszűnésére csak akkor kerülhet sor, ha a vagyon elszámolási eljárás befejeződött, és valamennyi hitelező igénye rendezésre került.

További problémaként merült fel, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatban csak a károkozó biztosítója és a MABISZ által kezelt Kártalanítási Számla perelhető. Ugyanakkor a károkozókkal szemben a Ptk. általános felelősségi szabályai szerint, valamint a felelősségbiztosítás szabályai alapján is megindításra kerültek az eljárások. A károkozók ugyanakkor arra hivatkoztak, hogy ők nem perelhetők a Kgfbtv. elődjét képező, akkor hatályban lévő, a

gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI.8.) Korm. rendelet (a továbbiakban R.) 8. §-ában foglaltak miatt, amely éppen a károsultak fokozott védelme érdekében a 8. §-ban lehetővé tette a károsultak számára a felelősségbiztosító közvetlen perlését.

A bírósági döntések egymástól sok esetben alapvetően eltértek, hosszú ideig nem volt egységes jogalkalmazás ezekben a perekben. Született olyan eseti döntés, amely kimondja, hogy az érvényes felelősségbiztosítással rendelkező károkozó nem kötelezhető az okozott kár megtérítésére, erre csak a biztosító, valamint a MABISZ kötelezhető. Ennek a döntésnek az alapját az képezi, hogy a károkozó biztosított azzal, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást megkötötte, díjait fizette, és nem szándékosan okozott balesetet, úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. Továbbá az Alapszabályból következően a károkozó biztosított saját vagyonával nem felel az okozott károkért, csak az egyesület vagyona erejéig.

Volt határozat, amely szerint a MÁV ÁBE volt tagjai csak akkor tartoznak anyagi felelősséggel az általuk okozott károk tekintetében, ha a kár káreseményenként meghaladja a dologi károknál az 500 millió, a személyi sérüléseknél a 1,5 milliárd forintot, vagyis azt az összeget, amennyit a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésről szóló kormány rendelt határozott meg arra, hogy meddig köteles helytállni a biztosító a károkért.

A legtöbb ítélet szerint a biztosító egyesület és az ügyfelei pertársak, így a kárt szenvedett autós bármelyiküktől kérheti a pénzt. Ennek jogalapját a biztosító a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási rendelet adja a biztosító egyesület kötelezése tekintetében, valamint a Ptk. 345. §-án alapul a volt egyesületi tag kötelezése. Előfordult, hogy egyetemleges kötelezettként kötelezte a bíróság a tagot, valamint a biztosító egyesületet, de előfordult olyan is, hogy kifejezetten kimondta, hogy nem egyetemleges kötelezettségről van szó.

Több ítélet kötelezi az egyesület volt ügyfeleit is fizetésre.

A Ptk. 345. §-án alapuló kötelezés

A Ptk. 345. § (1) bekezdése alapján aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles azt ebből eredő kárt megtéríteni. A „Ptk. úgy rendelkezik, hogyha a kárt fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatásával okozták, akkor a felelősség nem vétkességen alapul, hanem vétkességtől független, objektív jellegű. A felelősség alóli mentesülésre csak az ad alapot, ha a kárt a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső, elháríthatatlan ok idézte elő.”¹⁹ Az objektív jellegből következően a felelősséget a jogellenesség, a kár valamint a kettő között fennálló okozati összefüggés alapozza meg. A negyedik elem, a károkozó vétkessége nem feltétele a kártérítési felelősség megállapításának a veszélyes üzem működéséből eredő károk megtérítésének szabályozásánál. Az okozati összefüggés is speciális, mert a kárnak összefüggésben kell lennie a tevékenység veszélyes voltával, abból kell következnie. Amennyiben nem abból következik, a kártérítési felelősségre az általános szabályok lesznek irányadók. A PK 38. kifejezetten ki is mondja, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatása közben keletkezett károk megtérítése körében a Ptk. 345. § és 339. §-aiban foglalt rendelkezések együttesen is alkalmazhatók.

A veszélyes üzem által okozott károk tekintetében a felelősség a veszélyes üzemi tevékenység folytatóját terheli. „A gyakorlat ezt a személyt üzembentartónak nevezi.”²⁰

¹⁹ Dr. Petrik Ferenc: Kártérítési jog, Budapest, HVG Orac Lap- és Könyvkiadó Kft., 2002., 106. o.

²⁰ Ujváriné Antal Edit: Felelősségtan, Miskolc, Novotni Kiadó, 2000., 101. o.

MABISZ

„Az első biztosítás-szakmai érdekképviseleti szervezetet, a Biztosító Intézetek Országos Szövetségét (BIOSZ) 35 hazai részvénytársaság alapította meg; működését 1919. március 20-án kezdte meg.

A BIOSZ három évtizeden keresztül működött, azonban a háború utáni monopólium kialakulásával működése és funkciója értelmetlenné vált; 1948. szeptember 30-án jogutód nélkül megszűnt és felszámolták.

A biztosítási monopólium négy évtizede a szövetségi tevékenységgel összefüggő, elsősorban nemzetközi feladatokat a felügyeleti szerv (PM), illetőleg az Állami Biztosító (mint a PM Biztosítási Főigazgatósága), majd 1986-tól a Hungária Biztosító Nemzeti Irodája látta el. (Hazánk 1962-ben csatlakozott - a szocialista országok közül elsőként - a Zöld Kártya nemzetközi megállapodáshoz.)

A Magyar Biztosítók Szövetségét (Mabisz) 1990. november 14-én hozta létre Budapesten az akkor hazánkban működő 6 biztosító, valamint az alapítás alatt álló további 3 társaság (+ egy magánszemély.) A Mabisz 1991. január 1-jén kezdte meg hivatalos működését.

A Szövetséget a Fővárosi Bíróság - az egyesületi törvény alapján - országos szakmai érdekképviseleti szervezetként vette nyilvántartásba, az alapítás időpontjára visszamenő hatállyal.

1997-ben a kormány kezdeményezésére törvénytervezet született a Szövetség szakmai kamarává történő átalakításáról, a javaslatot azonban - alkotmányossági megfontolások, és az akkor már aktuálissá váló európai integráció okán - a jogalkotás elvetette, de a törvényhozás közjogi jogosítványokkal és feladatokkal ruházta fel a Mabiszt.”²¹

A Szövetség 2008. augusztus 15-től törölte tagjai sorából a MÁV Általános Biztosító Egyesületet, mivel működési engedélyét a PSZÁF visszavonta.

²¹ Trunkó Barnabás: A MABISZ 2008. évi tevékenységéről és további céljairól, Biztosítási Szemle 2009. április

A MABISZ megalakulása óta egyre több közfeladat ellátásával bízták meg. Ezek közül a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatban a következőket kell kiemelni:

- *Kártalanítási Számla kezelése:* A kgfbtv. hatályba lépését megelőzően a Bit. által definiált - Garanciaalap -, amelynek fogalmát ma a kgfbtv. 3. § 22. pontja határozza meg a 84/5/EGK irányelv 1. cikkében foglaltaknak megfelelően. Eszerint a kártalanítási számla az e törvény szerinti biztosítók által létrehozott és folyamatosan finanszírozott pénzalap, amelynek feladata a biztosítási kötelezettség ellenére biztosítással nem rendelkező üzemben tartó gépjárműve által vagy az e törvényben meghatározott korlátozásokkal az ismeretlen üzemben tartó gépjárműve által, valamint az ismeretlen gépjárművel okozott károk megtérítése, amennyiben a kötelezettségvállalás országa Magyarország. A Kártalanítási Számla tehát a károsultakat védi abban a helyzetben, amennyiben olyan gépjárművel okoznak kárt részükre, amely nem rendelkezett kötelező felelősségbiztosítással. Ilyen esetben a károsult kártérítési igényével közvetlenül a Kártalanítási Számla kezelőjével, tehát a MABISZ-szal szemben is érvényesítheti igényét. Azonban a MABISZ a kárt csak olyan mértékben köteles megtéríteni, amilyen mértékben a károsult a kárának megtérítését a társadalombiztosítás vagy vagyon- és felelősségbiztosítás alapján nem követelheti. Az ilyen módon átvállalt fizetési kötelezettségből eredő kárának megtérítését a MABISZ az üzembentartótól, illetve a károkozótól követelheti.

Kártalanítás Szervezet működtetése: A Kártalanítási Szervezet definícióját szintén a kgfbtv-ben találjuk. A 3. § 23. pont szerint a Kártalanítási Szervezet a gépjármű-felelősségbiztosítási tevékenységet végző biztosítók által a székhelyük szerinti tagállamban működtetett szervezet, amelynek feladata a belföldi károsult más tagállam területén telephellyel rendelkező gépjármű üzemeltetéséből eredően a zöldkártyarendszer valamely országában elszenvedett kára kapcsán a károkozó biztosítója vagy annak kárrendezési megbízottja kárrendezésének elmaradása esetén a kárigények elbírálása és kielégítése e törvényben meghatározott esetekben.

„A belföldi károsult más EU-tagállamban elszenvedett, és a szabályozott módon meg nem térülő kárainak elbírálására és kielégítésére létrehozott intézmény működtetése. Az intézményt szintén a 4. irányelv hozta létre. (...) A Kártalanítási Szervezet beavatkozására főleg akkor kerül sor, ha a kárrendezés során a 4. Irányelv által megszabott

határidők elhúzódnak, illetve, ha a külföldi károkozó felelősségbiztosítójának nincs Magyarországon kárrendezési megbízottja.”²²

Információs Központ kezelése, működtetése: A Kgfbtv. 3. § 16. pontja szerint az Információs Központ a gépjármű üzemeltetésével harmadik személyeknek okozott károkból eredő kárigények érvényesítése érdekében adatok közlése és e törvényben meghatározott egyéb feladatok ellátása érdekében létrehozott szervezet.

Az Információs Központtal kapcsolatban a MABISZ feladat „a gépjárművek üzemeltetése során harmadik személynek okozott károkból eredő igények érvényesítéséhez szükséges adatok kezelése és egyéb feladatok ellátása, valamint azok - EU-irányelvek által előírt - nemzetközileg is igénybe vehető működtetése. Az EU 4. sz. gépjármű-biztosítási irányelvvel létrehozott új intézmény, melynek működtetésre a Bit. a Mabiszt jelölte ki”²³, majd az új Kgfbtv-ben került szabályozásra.

- *Nemzeti Iroda működtetése:* A Kgfbtv. 3. § 27. pontja határozza meg a Nemzeti Iroda fogalmát. Eszerint a Nemzeti Iroda az e törvény szerinti biztosítók szervezete, amely ellátja a nemzetközi gépjármű-biztosítási megállapodásból és a kapcsolódó egyezményekből eredő koordinációs, kárrendezési és elszámolási feladatokat

A MABISZ feladata a Nemzeti Irodával kapcsolatban „a nemzetközi gépjármű-biztosítási egyezményekből (Zöld Kártya megállapodás) eredő koordinációs, kárrendezési- és elszámolási feladatokat ellátó szervezet működtetése.”²⁴ A Nemzeti Irodának nemzetközi egyezményekből származó garancia kötelezettsége volt a külföldi Zöldkártya Irodák felé a MÁV ÁBE biztosítottjai által külföldön okozott, de a biztosító által fizetéseképtelensége miatt már nem rendezett kárügyekben. Erre tekintettel a MABISZ az ilyen károkat kifizette, majd ennek megtérítése iránt pert indított a MÁV ÁBE-nél biztosított károkozókkal szemben.

- *Kártalanítási Alap kezelése:* A kgfbtv. 3. § 21. pontjában foglalt definíció szerint a Kártalanítási Alap az e törvény szerinti biztosítók által létrehozott és finanszírozott pénzalap, mely azon biztosítónál (a továbbiakban: felszámolás alatt álló biztosító) a károkozás időpontjában biztosítási fedezettel rendelkező üzemben tartó gépjárművével okozott károk megtérítését fedezi, mellyel szemben a Bit. szerinti felszámolási eljárás megindult. Ennek létrejöttét a MÁV ÁBE megszűnését követően felmerült problémák indukálták. A jogalkotó a gyakorlatban felmerült, és korábban nem szabályozott azon

²² Trunkó Barnabás: A MABISZ 2008. évi tevékenységéről és további céljairól, Biztosítási Szemle 2009. április

²³ Trunkó Barnabás: A MABISZ 2008. évi tevékenységéről és további céljairól, Biztosítási Szemle 2009. április

²⁴ Trunkó Barnabás: A MABISZ 2008. évi tevékenységéről és további céljairól, Biztosítási Szemle 2009. április

helyzet megoldására hozta létre a Kártalanítási Alapot, amikor egy biztosító társaság jogutód nélküli megszűnésekor nincs elég tartaléka a kötelezettségei teljesítéséhez. A Kártalanítási Alapot a jogalkotó a jövőre nézve hozta létre, nem visszamenőleges hatállyal, így a MÁV ÁBE megszűnéséből eredő károk rendezéséhez ez az alap nem nyújt segítséget.

Kártalanítási Alap

Éppen a MÁV ÁBE megszűnését követően kialakult tisztázatlan jogi helyzet volt az, amely ennek az intézménynek a mihamarabbi bevezetését indokoltta tette. Ennek nyomán hozta létre a jogalkotó a Kártalanítási Alapot az új Kgfbtv-ben, azonban ez az alap nem visszaható hatállyal nyújt fedezetet az okozott károkra, így a MÁV ÁBE ügyfelei a károk fedezetére ebből az alapból nem juthattak pénzhez.

A garancia alap azonban csak egy végső megoldás, amikor már más lehetőség a törvényes működés helyreállítására nincs. „A költségkihatások ellenére ezért szélesebb értelemben pozitív hatással lehet a piacra a fogyasztói bizalom erősítésén keresztül.”²⁵

A Kgfbtv. meghatározza a Kártalanítási Alap fogalmát. Ezt a jogintézményeket a Kgfbtv. vezette be, ezt a korábbi kormányrendelet nem ismerte.

A *Kártalanítási Alap* a Kgfbtv. szerinti biztosítók által létrehozott és finanszírozott pénzalap, mely azon biztosítónál (a továbbiakban: felszámolás alatt álló biztosító) a károkozás időpontjában biztosítási fedezettel rendelkező üzemben tartó gépjárművével okozott károk megtérítését fedezi, mellyel szemben a Bit. szerinti felszámolási eljárás megindult (Kgfbtv. 3. § 21. pont). Emellett figyelembe kell venni a Kgfbtv. 29. § (3) bekezdését is, amely szerint a Kártalanítási Alap fedezi a károsultnak a felszámolás alatt álló biztosítóval szemben fennálló követelését a biztosítási szerződésben, valamint e törvényben a kárigények érvényesítésével kapcsolatos rendelkezések figyelembevételével.

A Kártalanítási Alapot a MABISZ kezelésébe adja a törvény.

Magyarországon tehát a Kártalanítási Alap olyan jogintézmény lett, ahová a biztosítók előre és folyamatosan teljesítenek befizetését, nem csak utólag, valamelyik biztosító fizetéseképtelenné válását követően. Ennek az Ex ante finanszírozásnak az előnyei, hogy

- „a majdan inszolvenssé váló cégek legalább valamennyi hozzájárulást teljesítenek a rendszerhez, ez különösen azoknál a modelleknél visz arányosabb

²⁵ Lencsés Katalin: Biztosítási garanciaalapok - távoli terv vagy napi realitás? Biztosítási Szemle LIV. évfolyam, 2008. 2. szám 22. oldal

teherviselést a rendszerbe, ahol az alaphoz történő hozzájárulás mértékét a biztosító kockázatával arányosítják,

- az alapok könnyebben hozzáférhetőek, aminek fogyasztóvédelmi szempontból van jelentősége,

- az alapba történő folyamatos befizetés kiküszöböli a ciklikusság problémáját.”²⁶

A hatályos szabályozás szerint a biztosítók a tárgyévi díjbevételeik arányában kötelesek a Kártalanítási Alapba befizetni.

²⁶ Lencsés Katalin: Biztosítási garanciaalapok - távoli terv vagy napi realitás? Biztosítási Szemle LIV. évfolyam, 2008. 2. szám 23. oldal

Európai Bíróság

Az állampolgári jogok országgyűlési biztosának „álláspontja szerint a 2008-ban hatályos közösségi szabályozás, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 72/166/EGK tanácsi irányelv 3. cikke alapján - miszerint minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkeznek gépjármű-felelősségbiztosítással -, az állam felelőssége fennáll a gépjármű-felelősségbiztosítási rendszer működtetéséért. Az állami kártérítési kötelezettség azonban bírósági úton csak akkor kényszeríthető ki, ha egy a károkozóval szembeni kártérítési perben a tagállami (hazai) bíróság előzetes döntéshozatali kérelmet terjeszt az Európai Bíróság elé a hivatkozott irányelv 3. cikke közvetlen hatályának megállapítása végett, és amely kérelem alapján az Európai Bíróság a jogszabályhely közvetlen hatályát megállapítja.”²⁷

Jelenleg az Európai Bíróság előtt folyamatban van a MÁV ÁBE megszűnését követően kialakult helyzettel kapcsolatban egy eljárás, mivel a Fővárosi Bíróság egy konkrét ügyben az Európai Bírósághoz fordult. A Fővárosi Bíróság azt kérdezi, hogy Magyarország a történelem időpontjában megfelelően átültette-e a nemzeti jogába a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó uniós szabályokat, és ha nem, úgy a hibás jogalkotás miatt kártérítési felelősséggel tartozik-e a MÁV ÁBE azon tagjainak, akik a biztosító helyett maguk álltak helyt az általuk okozott károkért.

Paolo Mengozzi, az Európai Unió Bíróságának jelen ügyre kijelölt főtanácsnoka szerint nem volt köteles létrehozni Magyarország egy olyan alapot az uniós jog alapján, amely megtérítené a károkat a fizetéseképtelenné vált biztosító helyett.

Az ügyben még nem született jogerős határozat, de a magyar jogalkotó 2012. november 20. napjával létrehozta ezt az alapot, amely a MÁV ÁBE-nél biztosított károkozók helyett köteles helytállni.

²⁷ Prof. Dr. Szabó Máté: Közlekedési projekt 2010/3., Budapest, Országgyűlési Biztos Hivatala, 2010., 74. o.

Kártérítési perek a Kúrián

Habár Magyarországon nincs precedens jogrendszer, ennek ellenére a jogalkalmazók számára a Kúria döntései az egységes jogértelmezés tekintetében vezérfonalul szolgálnak.

Kártérítési perek - magyar károsultak

A Kúria, illetve korábban még Legfelsőbb Bíróságként is több eseti döntésében is úgy határozott, hogy a károsult, vagy vagyonbiztosítója a károkozó és a MÁV ÁBE egyetemleges megtérítési kötelezettsége alapján érvényesítheti igényét.

A Legfelsőbb Bíróság 2011 novemberében elvi éllel meghozott döntésében, a BH 2012.11. számú döntésében mondta ki, hogy Ptk. 345. § (1) bekezdése értelmében a károkozó köteles az általa a fokozott veszéllyel járó tevékenysége körében okozott kár megtérítésére. Ez a kötelezettsége attól függetlenül fennáll, hogy van-e olyan biztosító, amely a felelősségbiztosítás szabályai szerint a keletkezett kárért helytállni köteles. Ez abból is következik, hogy a kártérítés általános szabályai szerint az okozott kárt a károkozó köteles megtéríteni a károsult részére. Az a körülmény, hogy a károkozó rendelkezik felelősségbiztosítással, az csak az ő szempontjából könnyebbség annyiban, hogy a kárt át tudja hárítani a felelősségbiztosítójára. Mindezek alapján a Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy a károsult vagy vagyonbiztosítója - amennyiben a felmerült kárt megtérítette a károsult részére - a felelősségbiztosító mellett a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással rendelkező károkozót is perelheti a magasabb szintű jogszabály, a Ptk. rendelkezései szerint fennálló deliktuális felelőssége alapján. A Legfelsőbb Bíróság elvi éllel mondta ki ebben az eseti döntésében, hogy a kártérítési felelősség lényege, hogy a vétlen károsult kárának meg kell térülnie, így ha van a kárért felelőssé tehető személy, akkor a kár vagy annak egy része nem maradhat a károsult terhén. A károkozó és a felelősségbiztosítója - mint egyetemleges kötelezettek - egyetemlegesen felelnek az okozott kárért.

Mindenkinek jó megoldás persze nem születhetett, mivel a kialakult helyzet a károkozó részéről azért volt problémás, mivel ő folyamatosan fizette a kötelező gépjármű-

felelősségbiztosítását, mégsem térítette meg helyette a biztosító az általa okozott kárt, ahogy azt a szerződés megkötésekor vállalta.

A károsult részéről azért problémás ez a megoldás, mert bár jogszerűen követelheti az okozott kár megtérítését a károkozótól, a károkozó fizetési képességétől függ, hogy valaha hozzájut-e a felmerült kárának ellenértékéhez.

A tényleges megoldást egy biztosító garanciaalap létrehozása jelentette a jövőre nézve, azonban ez nem jelent megoldást a MÁV ÁBE károsultjai számára.

Kártérítési perek - Külföldi károsultak

A MÁV ÁBE biztosítottja által külföldi károsultnak okozott károkat a MABISZ a Zöld Kártya egyezmény alapján a Nemzeti Iroda útján megtérítette, mivel ilyen esetben nem a magyar szabályokat kell alkalmazni, hanem a nemzetközi egyezményt kell alapul venni. A Zöld Kártya egyezmény azonban - ahogy a magyar szabályozás sem - nem szabályozta azt az esetet, amikor egy biztosító csődbe megy. Ennek ellenére a Zöld Kártya egyezmény alapján a MABISZ-nak fizetési kötelezettsége állt fenn a Nemzeti Iroda útján, mivel nem volt olyan biztosító, amelyik a külföldi károsult kárát megtérítette volna. A MABISZ a megtérítést követően ugyanúgy, mint a magyar károsultaknak a casco biztosítás alapján fizető biztosítók, az egyesületi tag károkozót perelte a megfizetett kártérítés kifizetése iránt.

Az Alkotmánybíróság 89/2011. (XI.10.) AB határozata is foglalkozott ezzel a kérdéssel, mivel az indítványozók szerint alkotmányellenes a MABISZ azon joggyakorlata, hogy a külföldi károsultak részére teljesít kifizetést, míg a magyar károsultak részére megtagadja a teljesítést. Az Alkotmánybíróság ezt nem találta megalapozottnak, ezért az indítványt visszautasította. Döntését azzal indokolta, hogy a Zöld Kártya egyezmény alapján a MABISZ a Nemzeti Iroda útján „megtérítési kötelezettséggel tartozik minden tagbiztosítója (így a MÁV ÁBE) által biztosított hazai telephelyű gépjárművel valamely tagállamban okozott, az adott tagállam nemzeti irodája által kifizetett kártérítési összegért, amennyiben az adott tagbiztosító (MÁV ÁBE) a megtérítési kötelezettségének

nem tesz eleget.”²⁸ A MABISZ megtérítési kötelezettsége egyezményes kötelezettség, amely a viszonyosság és kölcsönösség alapján áll fenn. Ezért össze sem lehet hasonlítani a magyar károsultak és a külföldi károsultak jogi helyzetét.

A MABISZ által a károkozók ellen indított peres eljárások tekintetében a Kúria eseti döntéseiben elutasította a MABISZ megtérítési igényét. A Kúria 2012. február 28. napján kelt Pfv.VI.21.564/2010/6. számú határozatában ezt a döntését azzal indokolja, hogy a MABISZ megtérítési igénye csak akkor állna fenn, ha jogszabály kifejezetten így rendelkezne, azonban nincs ilyen rendelkezés a magyar jogrendszerben. A károkozó nem kötelezhető megtérítésre a Ptk. 361. § (1) bekezdése alapján, mivel a károkozó biztosított nem jutott vagyoni előnyhöz a MABISZ rovására. Ilyen alapon a MABISZ csak a MÁV ÁBE-val szemben érvényesíthet követelést. Nem alapíthatja a MABISZ a követelését a Ptk. 558. § (1) bekezdésére sem, mivel az általa megfizetett kárt nem mint vagyonbiztosító térítette meg a károsult részére. Megállapítja a Kúria ebben a határozatában, hogy a Nemzeti Iroda és a Kártalanítási Szervezet feladatai nem ugyanazok, elkülönült rendeltetésű pénzalapok, és jogi értelemben sem átjárhatók egymás között, erre figyelemmel a Kártalanítási Szervezetre vonatkozó szabályozást nem lehet alkalmazni a Nemzeti Irodára annak ellenére sem, hogy a kezelő szerve mindkettőnek a MABISZ.

A külföldi károsultak tekintetében 2012. május 22. napján született meg az elvi határozat a Kúria részéről a Pfv.VI.21.885/2011. számú döntés, a MABISZ felperesnek a Ronix Trans Kft. és társa alperesek elleni kártérítés megfizetése iránti ügyében.

Az ítélet indokolásában kifejtette, hogy a jelen ügyben a MABISZ a károsult jogait gyakorolva nem érvényesíthet igényt a volt MÁV ÁBE tag biztosított károkozóval szemben. A MABISZ ugyanis az ügyben mint Nemzeti Iroda járt el és a Nemzetközi Gépjárműbiztosítási Egyezmény, az ún. Zöldkártya Egyezmény alapján, valamint a Nemzetközi Irodák egymás közötti viszonyait szabályozó Belső Szabályzat alapján térítette meg a kárösszeget az Angol Nemzeti Irodának. Emellett a MABISZ akkor is köteles a magyar gépjármű által az említett egyezmény hatálya alá tartozó külföldi országokban okozott károk megtérítésére, ha ismeretlen marad a gépjármű üzemeltetője. A fentiekből következően a MABISZ-t megtérítési igény a károkozó személlyel

²⁸ 83/2011. (XI.10) AB határozat rendelkező rész III/5. pont

szemben csak akkor illeti meg, ha a károkozó helyett helytállni köteles tagbiztosító, vagyis jelen esetben a MÁV ÁBE is élhetett volna ilyen igénnyel. A jelen ügyben ez nem állott fenn.²⁹ A másodfokon eljáró bíróság jogerős ítéletében megállapította, hogy a Ptk. 286. § (2) bekezdése alapján a MABISZ törvényi engedményesként nem jogosult igényt érvényesíteni a biztosított károkozóval szemben.

A Kúria ebben a határozatában is hivatkozik arra az állandó joggyakorlatra, amely szerint amennyiben a károsult maga indít pert a neki okozott kár megtérítésére, akkor a polgári jogi kártérítési szabályok szerint kötelezhető a károkozó a megtérítésre, azonban a MABISZ megtérítési igénye eltér ettől, arra nem lehet a polgári jogi kártérítési szabályokat alkalmazni.

A Kúria álláspontja szerint annak van jogi jelentősége, hogy a MABISZ milyen jogszabályi rendelkezések alapján térítette meg a károsult kárát. A jelen ügyben a MABISZ "mint Nemzeti Iroda járt el, vagyis az ún. Zöldkártya Egyezményből eredő koordinációs- kárrendezési és elszámolási feladatait látta el. A Bizottság 2003. július 28-i 2003/564/EK határozatával közzétett Belső Szabályzat szabályozza a Nemzeti Irodák egymás közötti viszonyait. A Belső Szabályzat 6. Cikkének (1) bekezdése értelmében minden Nemzeti Iroda garantálja, hogy tagjai visszatérítenek bármely összeget, amelyet a baleset helye szerinti ország irodája, vagy az által e célra kijelölt megbízott ügynök az 5. Cikk rendelkezéseivel összhangban követel. A Belső Szabályzat rendelkezései szerint tehát a Nemzeti Iroda a tagbiztosítók garantőrjeként jár el azon ország Nemzeti Irodájával szemben, amely országban a baleset történt és azt magyar károkozó okozta. A MABISZ Nemzeti Irodaként megtérítésre köteles akkor is, ha a károkozó személye ismeretlen marad, illetve a károkozónak nincs felelősségbiztosítása. Függetlenül tehát attól, hogy egyes Nemzeti Irodák aláíratnak-e a károsultakkal engedményezési okiratot, a Nemzeti Irodák együttműködésének alapja, az egymás közötti megtérítés jogcíme nem az engedményezés." Megállapítja a Kúria, hogy a MABISZ-nak csak olyan esetben lehet megtérítési igénye emiatt a biztosított károkozóval szemben, amennyiben a MÁV ÁBE-nak is lenne, ugyanakkor a MÁV ÁBE-val szemben érvényesítheti megtérítési igényét.

²⁹ A Kúria Sajtótitkárságának közleménye, Budapest 2012. május 31.

A Kúria elvi jellegű határozatával a külföldi károsultak esetében nem tette lehetővé a MABISZ megtérítési igényét, így ezen károk megfizetésére a MABISZ legfeljebb a MÁV ÁBE-től számíthatna.

Az Alkotmánybíróság 83/2011. (XI.10) AB határozata

Az Alkotmánybíróság a 83/2011. (XI.10) AB határozatban foglalkozott a MÁV ÁBE biztosító körül felmerült alkotmányossági kérdésekről részben kérelemre, részben hivatalból. Ennek során megállapította, hogy nem alkotmányellenes az a szabályozás, hogy csak 2010. január 1. napjától szabályozza a jogalkotó a Kártalanítási Alapot, és annak visszamenőleges hatályáról nem rendelkezik, ugyanakkor megállapítja, hogy „az Országgyűlés mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenességet idézett elő azzal, hogy nem szabályozta a 2010. január 1-je előtt felszámolás alá került biztosítóval kötött kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésen alapuló kártérítési igényeknek a kockázatközösség elvén alapuló érvényesíthetőségét.”³⁰

Az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a jogalkotó nem láthatja előre a későbbiek során felmerülő problémákat. Megállapította, hogy a MÁV ÁBE fizetésképtelensége számos változást eredményezett jogrendszerben.

- 2010. január 1. napjától létrehozta a jogalkotó a Kártalanítási Alapot,
- 2009. január 1. napjától a Bit. 22. § (1) bekezdése értelmében a biztosító egyesületnek már az alapszabályban rendelkeznie kell arról az esetről, ha a biztosító fizetésképtelenné válna a szolgáltatás csökkentésével, illetve a tagok által teljesítendő kötelező pótlólagos befizetéssel,
- 2009. december 26. napjától a biztosító egyesület tekintetében is a csődtv. rendelkezéseinek alkalmazását írta elő a Bit. 217. § (1) bekezdésében.

A jogállam alapvető eleme a jogbiztonság, amely a biztosítási jogviszonyban azt jelenti, hogy a biztosítás rendszerének kiszámíthatónak és előre láthatónak kell lennie. Ugyanakkor az, hogy a jogszabály által 2008-ban biztosított eszközök nem voltak elégségesek az egyébként szabad piacgazdaságban működő biztosító társaság fizetésképtelen helyzetének elkerülésére, nem minősíthető alkotmányellenes súlyú mulasztásnak, mivel nem volt előre látható, erre a jogalkotónak sem kellett számítania. A jogalkotónak sem lehet feladata valamennyi előre nem látható veszély maradéktalan felismerése, ezek megelőző kezelése az Alkotmánybíróság álláspontja szerint.

³⁰ 83/2011. (XI.10) AB határozat Indokolás III/4.5.

Ugyanakkor megállapítja az Alkotmánybíróság azt is, hogy mivel a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnál a szerződési szabadság részben korlátozott, mivel az állam kötelezi a magánszemélyt a szerződés megkötésére, a jogalkotónak különböző garanciákkal kell létrehoznia ennek a jogintézménynek a rendszerét, és eszerint is kell működtetnie. A kötelező biztosítási rendszer esetében a befizetés fejében a biztosított személy a rendszer fokozottabb stabilitását várhatja el. A törvénnyel elrendelt kötelező befizetést nagymértékű állami garanciavállalás legitimálhatja. De ez nem jelent az állam oldalán megnyilvánuló kártérítési vagy más felelősséget, mivel az előrelátás hiánya nem róható fel a jogalkotónak. A határozat végső soron megállapítja, hogy nem következik a jogbiztonság követelményéből, hogy a jogalkotónak visszamenőleges kötelezettsége állna fenn, vagy az államnak magának kellene helytállnia a biztosító helyett, és az sem, hogy a Kártalanítási Alapot kellene használnia. Ugyanakkor a jogalkotó nincs elzárva attól a lehetőségtől, hogy olyan kötelező kockázatközösséget hozzon létre az egykori MÁV ÁBE tagjai között, amely köteles lenne a felmerült, de ki nem fizetett károkat megtéríteni pótbefizetések útján. A törvényhozónak ugyanis egyensúlyt kell teremtenie a károsultak, károkozók, biztosítók érdekei között úgy, hogy - a kötelező biztosítás körében - a kockázatközösség elve érvényesüljön a 2010. január 1-je előtt felszámolás alá került biztosítók esetében is.³¹

A határozathoz dr. Bragyova András alkotmánybíró párhuzamos indokolást írt, amely szerint a mulasztás megállapítását nem a jogbiztonság elvére kell alapozni, hanem az általános egyenlőségi szabályra. Véleménye szerint „mivel a rendszer a biztosítottak magánjogi (deliktualis, illetve veszélyes üzemi, Ptk. 345. §) felelősségéhez igazodik, a biztosítottak megmaradnak a végső felelősnek.” Dr. Bragyova András alkotmánybíró abból indul ki, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás zárt rendszer, amelyen belül pontosan szabályozott jogviszonyok vannak, és ezen jogviszonyok minden szereplője biztos lehet abban, hogy a neki okozott kár meg fog térülni, illetve az általa okozott kárt a biztosító meg fogja téríteni mindenképpen. A problémát éppen az okozta, hogy a rendszer mégsem volt kellőképpen zárt a biztosító egyesület tekintetében, ezáltal a biztosított károkozók és a károsultak is rosszabb helyzetbe kerültek, mintha biztosítással nem is rendelkezett volna a károkozó, mert ebben az esetben a Kártalanítási Számla az okozott kárt megtéríti, és károztól csak a kártérítés összegét követelheti, míg a biztosítási díjat nem.

³¹ 83/2011. (XI.10) AB határozat Indokolás III.

Ugyanakkor éppen a mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség kimondásával nem értett egyet dr. Balsai István alkotmánybíró, valamint dr. Pokol Béla alkotmánybíró, akik különvéleményt csatoltak a határozathoz. Ebből is jól látszanak a kialakult jogi helyzetnek a társadalmat is megosztó nehézségei.

A mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megszüntetésére tett intézkedések

„Az Alkotmánybíróság hivatalból eljárva megállapítja, hogy az Országgyűlés mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenességet idézett elő azzal, hogy nem szabályozta a 2010. január 1-je előtt felszámolás alá került biztosítóval kötött kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésen alapuló kártérítési igényeknek a kockázatközösség elvén alapuló érvényesíthetőségét.

Az Alkotmánybíróság felhívja az Országgyűlést, hogy jogalkotói feladatának 2012. június 30-ig tegyen eleget.”³²

Az Alkotmánybíróság döntését követően érdekegyeztetés kezdődött. Pintér György, az Indra elnöke egy vele készült interjúban úgy nyilatkozott, hogy „három megoldás körvonalazódik: a volt MÁV ÁBE tagokat pótbefizetésre kell kötelezni, a kgfb törvény szerinti kártalanítási alaplól fizetik ki a károkat, illetve az állam - a költségvetésből - rendezi a károkat.”³³

A Kormány határidőre elkészítette az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló törvénytervezetet, amelyben eleget tesz az Alkotmánybíróság határozatában előírt jogalkotói feladatának, azonban a tervezet soha nem került elfogadásra. A tervezet alapján a még meg nem térített megalapozott kártérítési igények tekintetében 100.000,- Ft erejéig a károkozó természetes személy üzemben tartó tagok, 2.00.000,- Ft erejéig a nem természetes személy üzemben tartó tagok viselik önrészesedés címén. Kimondja a tervezet, hogy a károkozó üzemben tartó tag a károsultnak köteles megfizetni az önrészesedést. Az önrészesedésen túlmenően felmerülő kártérítési igényt az egyesület köteles megtéríteni olyan módon, hogy a szükséges többletforrást fele-fele arányban a központi költségvetés és a MABISZ előlegezi meg az egyesület számára. Kimondja továbbá a tervezet, hogy a kártérítési igények megtérítése során késedelmi kamat nem jár, valamint azt is, hogy az egyesületnek előre megfizetett, de kockázatviseléssel meg nem szolgált díjakra az azt befizető tagok igényt nem támaszthatnak.

A tervezet a még meg nem térített kártérítésről szól, ebből az is következik, hogy a lezárt ügyekre nem vonatkoznak az új szabályok. Ez a szabályozás további egyenlőtlenséget

³² 83/2011. (XI.10) AB határozat rendelkező rész 4. pont

³³ Biztosítási Szemle: Fizetniük kell a MÁV ÁBE ügyfeleknek?, 2012. március 13.

eredményezett volna a jogrendszerben, a jogbiztonságban. Az akkor folyamatban lévő pereket pedig igyekeztek elhúzni a felek, mivel vártak egy olyan alap létrehozására, ami megfizeti a károkat, illetve amennyiben a tervezet szerinti szabályozás emelkedik törvényerőre, úgy hátrányosabb helyzetbe kerülnek azok a biztosított károkozók, akik esetében a peres eljárás lezárul, mivel a BH 2012.11. alapján várhatóan egyetemlegesen lesznek kötelesek megtéríteni a károkat a megszűnt biztosítóval.

A 2012. évi CLXII. törvény

A mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenességet végül 2012. november 5. napján szüntette meg az Országgyűlés, amikor elfogadásra került a MÁV Általános Biztosító Egyesülettel kötött kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéseken alapuló kártérítési igények érvényesítésével kapcsolatos szabályokról szóló 2012. évi CLXII. törvény (a továbbiakban: MÁV tv.), amely nem a korábbi tervezetben kidolgozott szabályokat léptette életben. A MÁV tv. 2012. november 9-én került kihirdetésre, hatályba lépésére e dátumot követő 15. napon került sor.

A MÁV tv. hatályos szabályai szerint a MABISZ köteles megfizetni a MÁV ÁBE részére a károk rendezéséhez szükséges mértékű pénzeszközöket, amelyből a MÁV ÁBE kielégítési sorrendben köteles kifizetni a még ki nem fizetett, vagy részben kifizetett károkat. A kifizetésre váró károkat a felszámolóknak kellett felmérnie. Minderre létrehoz a jogszabály egy Technikai számlát, amelyre a MABISZ felhívására a biztosítók tárgyévi díjbevételeik arányában teljesítenek befizetést. A Technikai számla létrehozásával a törvény hatálybalépésekor még bíróság előtt volt, 180 napon túl lezáruló károkra külön alapot kellett képezni.

A MÁV ÁBE megszűnése miatt adósi pozícióba kerülő károkozók ügyében végrehajtás innentől nem volt indítható, a már megindult végrehajtás az adós kérelmére szünetel.

A kártérítési igényeket ilyen módon közvetlenül a MÁV ÁBE-val szemben kell érvényesítenie a károsultnak.

A Felügyelet már 2012. november 16. napján a honlapján közzétett hirdetményben felhívta a károsultak figyelmét a MÁV tv-re, és tájékoztatta az érintetteket a teendőikről. Ezt követően 2013. január 21-én sajtóközleményt adott ki arról, hogy az Egyesület vagyonszámlója megkezdte a kárkifizetések teljesítését.

A Felügyelet sajtóközleményében pontosan meghatározta a jogosultak körét. „A törvény szerint kárkifizetés jár azoknak, akiknek a MÁV ÁBE-val kgfb szerződéses jogviszonyban álló üzembentartó károkozó gépjárművével okoztak kárt; akik károkozó gépjármű üzemben tartójaként

a MÁV ÁBE helyett fizettek kártérítést károsultnak; akik harmadik személyként (így biztosítóként) a MÁV ÁBE vagy a károkozó helyett fizettek kártérítést károsultnak. Megalapozott kártérítési igénynek számít különösen a MÁV ÁBE vagyonszámolója által nyilvántartásba vett, elismert vagy nem vitatott követelés; azok a kárigények, amelyeket a bíróság a MÁV ÁBE-vel vagy a károkozó gépjármű üzemben tartójával szemben jogerősen megítélt; illetve azok a jogalapjukban elismert követelések, amelyek összegéről a MÁV ÁBE és a hitelező 2013. május 8. -ig megállapodik.”³⁴

³⁴ Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete, Sajtóközlemény - 2013. január 21. Budapest

Összegzés

„Ha az állam kötelezően előírja bizonyos szolgáltatások igénybe vételét, akkor arról is gondoskodnia kell, hogy az érintettek élhessenek vele, és a szolgáltató hibájából ne érje kár őket. Szabó Máté ombudsman megállapította, hogy a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletének intézkedései nem voltak elégségesek abban a folyamatban, amely a MÁV Általános Biztosító Egyesület működési engedélyének visszavonásához vezetett.”³⁵ Mindez megalapozza az ombudsman szerint az állam felelősségét. Az állam részben el is ismerte felelősségét a jogszabályi formát nem öltött tervezetben, azonban a mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenességet megszüntető jogszabályban mindez már nem tükröződik. A hatályos jogszabály a biztosítási piac szereplőire hárította valamennyi kár kifizetését.

A joggyakorlat, a jogalkalmazás az elmúlt 4 év alatt kimunkálta a jogi válaszokat a felmerült problémákra, rendezetlen jogi helyzetekre, azonban a MÁV ÁBE fizetéképtelenné válása sok jogkövető magatartást folytató természetes és nem természetes személy számára okozott kárt. S habár a MÁV tv. a károkozók és a károsultak számára is megnyugtató módon rendezte a kialakult jogi helyzetet, azonban a biztosítók szempontjából ugyanezt nem mondhatjuk el, mivel olyan kár megfizetéséért kellett ennek következtében helyt állniuk, amelyet sem közvetlenül, sem közvetve nem ők okoztak. Ezáltal, habár a MÁV ÁBE tagjai mentesültek az utólagos fizetési kötelezettségük alól, de végtére is elmondhatjuk, hogy a hatályos szabályozás okán valamennyi gépkocsi üzembentartója fizeti a MÁV ÁBE megszűnése által keletkezett, általa meg nem fizetett károkat, hiszen a biztosítók díjbevétele a biztosítottak befizetéséből származik.

³⁵ Ombudsmani jelentés