

**PÁZMÁNY PÉTER KATOLIKUS EGYETEM  
JOG- ÉS ÁLLAMTUDOMÁNYI KAR  
JOG- ÉS ÁLLAMTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA**

**DOKTORI ÉRTEKEZÉS**

**dr. Pataky Tibor Csaba**

**A KÖTELEZ GÉPJÁRM -FELEL SSÉGBIZTOSÍTÁS  
TOVÁBBFEJLESZTÉSÉNEK LEHET SÉGEI**

**Témavezet :**

**Dr. Fábián Ferenc PhD  
egyetemi docens**

**Budapest  
2017**

## TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS.....	7
2.	A KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ-FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁSRÓL ÁLTALÁBAN ...	14
3.	A MAGYAR SZABÁLYOZÁS ÉS TOVÁBBFEJLESZTÉSE .....	20
3.1.	A magyar gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozásának kezdetei.....	20
3.2.	A hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás első fejlődési periódusának jelentősebb szabályai és azok módosításai.....	22
3.2.1.	Az első hazai általános jogszabály és fontosabb módosításai.....	22
3.2.1.1.	Az ex lege biztosítás bevezetése.....	22
3.2.1.2.	A megtérítendő károk köre.....	23
3.2.1.3.	A korlátlan fedezet indirekt bevezetése .....	24
3.2.1.4.	A közvetlen igényérvényesítés kizártsága .....	24
3.2.1.5.	A jogszabályi engedmény és visszkereseti igény meghatározása .....	25
3.2.1.6.	A végrehajtási rendelet.....	25
3.2.1.7.	A külföldi jogviszonyokat szabályozó kormányrendelet főbb szabályai.....	25
3.2.1.8.	A szabályozás értékelése.....	28
3.2.2.	Az 1970. évi kormányrendelet és főbb módosításai.....	28
3.2.2.1.	A biztosítási fedezet kiterjesztése.....	29
3.2.2.2.	A gépjárműversenyekre vonatkozó biztosítás bevezetése .....	32
3.2.2.3.	A közvetlen igényérvényesítés lehetőségének megteremtése .....	32
3.2.2.4.	A visszkereseti igény esetköreinek a bővítése.....	33
3.2.2.5.	A benzinárba épített biztosítási díj rendszerének bevezetése 1982-től.....	34
3.2.2.6.	A végrehajtási rendelet lényegesebb szabályai .....	36
3.2.2.7.	A kormányrendelet és módosításainak az értékelése.....	37
3.3.	A második fejlődési szakasz szabályai és jelentősebb módosításai .....	39
3.3.1.	Átállás a szerződéses rendszerre.....	39
3.3.2.	A biztosítási fedezet kérdései.....	42
3.3.3.	A biztosítóval szembeni igényérvényesítés egyes kérdései.....	44
3.3.4.	A MABISZ létrehozása és jogállásának a kérdései.....	45
3.3.5.	A biztosítási díj meghatározásától a díjliberalizációig .....	48
3.3.6.	A bonus-malus rendszer bevezetése és módosításai.....	49

3.3.7.	A gépjármű üzemeltetésével okozott kár fogalma.....	52
3.3.8.	A biztosítási díj megfizetésének egyes kérdései.....	54
3.3.9.	Előzetes kockázatviselés bevezetése.....	55
3.3.10.	A szünetelés jogintézménye .....	55
3.3.11.	A biztosítási szerződés érdekmúlással történő megszűnésének a kérdései.....	55
3.3.12.	A kizárások körének a bővítése .....	56
3.3.13.	A visszkereseti igényre vonatkozó szabályok megváltoztatása .....	56
3.3.14.	A biztosított tájékoztatási és káresemény bejelentésére vonatkozó kötelezettsége....	58
3.3.15.	Az 1991. előtt keletkezett károk megtérítésére vonatkozó speciális szabályok.....	58
3.3.16.	A magyar jog alkalmazásának a kimondása .....	58
3.3.17.	Szabályozás bevezetése az üzemben tartó halála esetére.....	59
3.3.18.	Szerződéskötési kötelezettség megszűnt szerződés esetén, valamint azonos időszakra szóló újabb biztosítási szerződés kérdése.....	59
3.3.19.	A kárképviselőre vonatkozó szabályok bevezetése .....	59
3.3.20.	A kárrendezési megbízottra és a kárrendezés határidejére vonatkozó szabályok .....	59
3.3.21.	A biztosítási szerződés felmondására vonatkozó szabályok rögzítése .....	60
3.3.22.	A súlyos személyi sérülés fogalmának bevezetése.....	60
3.3.23.	Az ismeretlen gépjármű fogalmának meghatározása .....	61
3.3.24.	Joghatósági szabály beiktatása .....	61
3.3.25.	A biztosítási fedezet fennállásának ellenőrzése .....	62
3.3.26.	A biztosítási szerződés díj nemfizetés miatti megszűnésével kapcsolatos bírói gyakorlat ingadozása.....	62
3.3.27.	A fizetéképtelenné vált biztosítóval kapcsolatos kérdések.....	62
3.3.28.	Egyéb módosítások.....	66
3.3.29.	A szabályozás és módosításainak az értékelése .....	66
3.4.	A harmadik fejlődési periódus, vagyis a 2009. évi LXII. törvénynek és módosításainak a lényegesebb újításai .....	68
3.4.1.	A biztosítási szerződés érvényességével és létrejöttével kapcsolatos szabályok részletezése .....	68
3.4.2.	A flottaszerződésre vonatkozó szabályok meghatározása .....	69
3.4.3.	A biztosítási fedezet növelése .....	70
3.4.4.	Biztosítási időszak kezdő időpontjának a megváltoztatása.....	71
3.4.5.	A díjtarifát érintő szabályozás .....	72
3.4.6.	Díj nemfizetés esetén a biztosító kötelezettségeinek a meghatározása .....	73

3.4.7.	A reaktiválás intézményének a bevezetése és hatályon kívül helyezése .....	74
3.4.8.	A fedezetlenségi díj szabályainak a meghatározása .....	75
3.4.9.	A kártérítési igény érvényesítésére vonatkozó szabályok módosulása .....	76
3.4.10.	A Gfbt. 32/A. § és 32/B. § szabályozásának változásai.....	77
3.4.11.	A regressz igényre vonatkozó szabályok változásai.....	79
3.4.12.	A fizetéseképtelenné vált biztosítók helyetti helytállás bevezetése .....	80
3.4.13.	A Kártalanítási Számlára vonatkozó szabályok változása .....	81
3.4.14.	Az ismeretlenség fogalmának a bővítése .....	81
3.4.15.	A szünetelésre vonatkozó szabályok módosulása .....	81
3.4.16.	A biztosítási kötelezettség alóli mentesítés szabályainak bevezetése .....	82
3.4.17.	A kötvénynyilvántartásra és a kártörténeti nyilvántartásra vonatkozó főbb szabályok és azok változásai .....	83
3.4.18.	Az ASTRA Biztosító csődje miatti jogi problémák orvoslása.....	84
3.4.19.	Párhuzamosságok a Gfbt. és a Ptk. szabályai között .....	85
3.4.20.	Egyéb újítások és átmeneti szabályok.....	87
3.4.21.	A Gfbt. végrehajtási rendeleteinek lényegesebb rendelkezései .....	89
3.4.21.1.	A kötvénynyilvántartó szerv kijelölése.....	89
3.4.21.2.	A bonus-malus rendszer szabályainak meghatározása .....	89
3.4.21.3.	A gépjármű-kategóriák meghatározása.....	91
3.4.21.4.	A felelősségbiztosítási fedezet igazolására vonatkozó szabályok.....	92
3.4.21.5.	A Kártalanítási Alapra, a Kártalanítási Számlára és a MABISZ elkülönített szervezeti egységre vonatkozó végrehajtási jogszabályok.....	92
3.4.21.6.	A díjtarifa felügyeleti honlapon történő közzétételére vonatkozó szabályok .....	94
3.5.	A hazai szabályozás továbbfejlesztésének kérdései .....	95
3.5.1.	Ki köthet biztosítási szerződést?.....	95
3.5.2.	A gépjármű elidegenítése és a biztosítási szerződés megszűnésének a kérdése .....	96
3.5.3.	Ugyanarra a biztosítási időszakra kötött szerződés jogi problémái.....	99
3.5.4.	A helytállási kötelezettség – avagy jogharmonizációs mulasztás .....	100
3.5.5.	A díjnemfizetés és a biztosítási szerződés megszűnésének kérdései.....	102
3.5.6.	A biztosító értesítési kötelezettsége a kötvénynyilvántartó szerv felé és a kötvénynyilvántartó szerv eljárásának fejlesztése.....	105
3.5.7.	A Gfbt. 27. §-a módosításának problémái .....	106
3.5.8.	A Gfbt. 32/A. § és 32/B. § jogi kérdései.....	108
3.5.9.	A Kártalanítási Számla kezelőjének megtérítési igénye .....	112

3.5.10.	A Kártalanítási Szervezettel szembeni keresetindítás kérdése.....	114
3.5.11.	Legyen-e önrész? .....	116
3.5.12.	A direkt kárrendezés kérdései .....	118
4.	AZ UNIÓS SZABÁLYOZÁS ÉS TOVÁBBFEJLSZTÉSE .....	121
4.1.	Az uniós jogharmonizáció története és bírósági gyakorlata.....	121
4.1.1.	A Strasbourgi Egyezmény.....	121
4.1.2.	Az első gépjármű-biztosítási irányelv.....	123
4.1.2.1.	Az irányelv rendelkezései .....	123
4.1.2.2.	Az Európai Bíróság döntései.....	127
4.1.3.	A második gépjármű-biztosítási irányelv.....	131
4.1.3.1.	A minimális fedezet bevezetése .....	131
4.1.3.2.	A garanciaalap létrehozása.....	132
4.1.3.3.	A kizárások korlátozása .....	133
4.1.3.4.	Egyéb rendelkezések.....	133
4.1.3.5.	Az Európai Bíróság gyakorlata .....	134
4.1.4.	A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv .....	142
4.1.4.1.	Az irányelv rendelkezései .....	142
4.1.4.2.	Az Európai Bíróság határozatai.....	144
4.1.5.	A kiegészítő irányelv .....	161
4.1.6.	A negyedik gépjármű-biztosítási irányelv .....	162
4.1.6.1.	A külföldön elszenvedett baleset károsultjai igényérvényesítésének megkönnyítése .....	162
4.1.6.2.	A kárrendezési határidő bevezetése.....	164
4.1.6.3.	Az információs központ és a kártérítési testület feladatai.....	164
4.1.6.4.	Az irányelv bírói gyakorlata.....	166
4.1.7.	Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv .....	169
4.1.7.1.	Az első gépjármű-biztosítási irányelv módosítása .....	169
4.1.7.2.	A második gépjármű-biztosítási irányelvvel összefüggő módosítások .....	170
4.1.7.3.	A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv módosítása.....	171
4.1.7.4.	A negyedik gépjármű-biztosítási irányelv továbbfejlesztése .....	172
4.1.7.5.	Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv végrehajtása .....	173
4.1.7.6.	Az Európai Bíróság döntései.....	173
4.2.	A konszolidált irányelv és bírósági gyakorlata .....	175

4.3.	A konszolidált irányelv továbbfejlesztésének a lehetőségei .....	179
4.3.1.	A korlátlan fedezet kérdése .....	179
4.3.2.	A súlyos személyi sérülés – biztos, hogy ugyanazt jelenti?.....	180
4.3.3.	A kárrendezési megbízott szerepének egyes kérdései .....	182
4.3.4.	Az ügyvédi munkadíj megtérítése .....	183
4.3.5.	A vontató és a vontatmány – ki téríti meg a kárt? .....	185
4.3.6.	A fizetéképtelenné vált biztosítók esetén a kártérítés kérdése.....	189
4.3.7.	Elévülési szabályok az irányelvben? .....	191
4.3.8.	Az IEVR javaslata .....	192
4.4.	A PEICL és a gépjármű-biztosítási irányelv .....	195
5.	JAVASLAT EGY ENSZ EGB EGYEZMÉNYRE .....	198
5.1.	A tervezet szerinti alapelvek .....	198
5.2.	Hogyan lehetne megvalósítani? .....	203
6.	ÖSSZEFOGLALÁS .....	204
6.1.	A magyar szabályozással kapcsolatos javaslatok.....	204
6.2.	Az uniós szabályozással összefüggő javaslatok .....	210
	IRODALOMJEGYZÉK .....	212
	RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE .....	231
	FELHASZNÁLT JOGESETEK JEGYZÉKE .....	234
	SAJÁT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE .....	238

## 1. BEVEZETÉS

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás igen jelentős szerepet tölt be a nem életbiztosítási ágon belül mind a szerződésállomány<sup>1</sup>, mind a díjbevétel<sup>2</sup> tekintetében. Tehát a mindennapjainkat nagymértékben befolyásolja a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, melynek szabályai nemcsak a biztosító és biztosított közötti viszonyban bírnak jelentőséggel, hanem a károsult és a károkozó felelősségbiztosítója közötti viszonyban is. Ez azonban nemcsak hazánkra vonatkozik, hanem az Európai Unióban, sőt az Európai Gazdasági Térségben<sup>3</sup> is így van.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozását tekintve nemcsak a nemzeti jogszabályok és joggyakorlat vizsgálata szükséges, hanem a széles szabályozási területet érintő gépjármű-biztosítási irányelvek következtében az Európai Unió jogszabályait és bírósági gyakorlatát is tekintetbe kell venni.

Amikor ezzel a témakörrel kezdtem el foglalkozni még egyetemista koromban, akkor döbbsentem rá arra, hogy ugyan számos kutatás folyik a kártérítési jogot érintően, azonban a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás témája kevésbé került a vizsgálódás keresztútjébe. Ezért döntöttem úgy a jogászdiplomám megszerzését követően, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással behatóbban kívánok foglalkozni, mind elméleti, mind pedig ügyvédként gyakorlati síkon.

Tekintettel arra, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás témakörében tudomásom szerint Magyarországon még nem született doktori értekezés, a kutatásom célja egyrészt az, hogy feldolgozzam a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás hazai szabályozásának a történetét, továbbá bemutassam a jelenleg hatályos szabályozást, valamint a szabályozás továbbfejlesztése érdekében de lege ferenda javaslatokat tegyek. A doktori érkezésemben

---

<sup>1</sup> A Magyar Nemzeti Bank, vagyis az MNB adatai szerint 2015. év végén 4.459.876 darab volt a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási állomány. Ugyanez az adat 2014. év végén 4.245.476 darab, míg 2009. év végén 3.989.489 darab volt. Tehát a trend egyértelműen növekvő. Forrás: <http://www.mnb.hu/felugyelet/idosorok/iii-biztositasi-piaci-szervezetek/biztositoi-idosorok>; letöltve: 2016. február 27.

<sup>2</sup> Az MNB adatai szerint 2015-ben a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjbevétele 96,322 milliárd forint volt, míg 2014-ben 81,939 milliárd forint, 2013-ban 74,862 milliárd forint és 2012-ben 74,870 milliárd forint volt. Vagyis megállapítható, hogy 2015 előtt nem vagy alig nőtt a díjbevétel, míg 2015-ben viszonylag jelentős díjbevétel növekedés figyelhető meg. Forrás: <http://www.mnb.hu/felugyelet/idosorok/iii-biztositasi-piaci-szervezetek/biztositoi-idosorok>; letöltve: 2016. február 27.

<sup>3</sup> A gépjármű felelősségbiztosítási irányelvek EGT relevanciájúak. Lásd részletesen a 4. fejezetben.

kifejezetten a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás speciális szabályaival (*lex specialis*) kívánok foglalkozni, vagyis nem célja a kutatásomnak az, hogy a polgári jogi háttérszabályokat elemezzem.

Másrészt a kutatási célom az, hogy az Európai Unió gépjármű biztosítási irányelveinek a fejlődéstörténetét feldogozzam részletesen elemezve az Európai Bíróság gépjármű biztosítási irányelvekkel kapcsolatos joggyakorlatát. Továbbá fontos célja a kutatásomnak, hogy a jobbítás érdekében de lege ferenda javaslatokat fogalmazzak meg a tekintetben, hogy az Európai Unió szintjén a jelenleg hatályos gépjármű-biztosítási irányelv szabályai hogyan fejleszthetők tovább. E körben is a kutatásom célja a gépjármű biztosítási irányelvek speciális szabályainak a vizsgálata, vagyis nem térek ki részletesen egyéb uniós jogszabályokra, amik ugyan a gépjármű-felelősségbiztosítást érinthetik, de általános biztosítási szabályokat határoznak meg.

Jelen dolgozatomban tehát arra a kérdésre keresem a választ, hogy Magyarországon és az Európai Unió szintjén szükséges-e továbbfejleszteni a szabályozást, s amennyiben erre a kérdésre igen a válasz, akkor pedig mely szabályok továbbfejlesztése indokolt. Azt gondolom, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás jelentőségére tekintettel hasznos egy ilyen kutatás lefolytatása. Ebben annak is szerepe van, hogy az Európai Unióban 2009-ben született meg a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv<sup>4,5</sup>, ami lényegében a 2005-ig elfogadott szabályok egységes szerkezetbe foglalt változata, vagyis megérett az idő arra, hogy az Európai Bizottság ezen témakörrel ismét foglalkozzék, így talán a dolgozatom tézisei akár az európai uniós jogalkotás során is felhasználhatók.

A kutatásom tudományos előzményét képezik a magyar szabályozást illetően különösen Lábady Tamás: *Fejezetek a felelősségbiztosítás köréből* (Szikra Nyomda, Pécs, 1989) című könyve, Asztalos László György: *Biztosítási Kézikönyv* (BOI, Budapest, 1997) című munkája, továbbá Bálint Györgyi – Dögei Sándor: *A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozásának változásai* (Saldo, Budapest, 1998) és Forgács Zoltán – Fekete Attila: *Gépjárművek biztosítása és vámszabályai* (Saldo, Budapest, 2003) című monográfiai, mely művek gyakorlati szempontból is vizsgálták e témakört. Említést érdemelnek még a teljesség

---

<sup>4</sup> A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv)

<sup>5</sup> Jelen dolgozatomban a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv) rövidített elnevezéseként a konszolidált irányelv megjelölést is alkalmazom.



igénye nélkül Novotni Zoltán tanulmányai<sup>6</sup>, Olasz Nándor<sup>7</sup>, Benedek Károly<sup>8</sup>, Molnár Ambrus<sup>9</sup>, Kiss Ferenc Kálmán<sup>10</sup> és Trunkó Barnabás<sup>11</sup> publikációi. Ugyanakkor a jelenleg hatályos magyar szabályozásra vonatkozóan átfogó tanulmány vagy monográfia még nem jelent meg, legfeljebb néhány szakcikk<sup>12</sup> foglalkozott egyes részletkérdésekkel.

Az Európai Unió irányelveket illetően a hazai szakirodalomban ugyan néhány publikáció fellelhető<sup>13</sup>, azonban a gépjármű biztosítási irányelvek teljes körű bemutatására, a szabályainak és uniós bírói gyakorlatának az elemzésére még nem került sor. A német szakirodalomban ugyan születtek kézikönyvek<sup>14</sup> a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás témakörében, mely művek a gépjármű-biztosítási irányelvek szabályait és részben bírói gyakorlatát is érintik, azonban ezen szakkönyvekben sem teljes körű a téma feldolgozása, hanem ezen

<sup>6</sup> Lásd például Novotni Zoltán: A gépjármű üzemeltetői felelősség néhány problémája, *Biztosítási Szemle*, 1976. évi 8-9. szám 240-244. o., Novotni Zoltán: A felelősségbiztosítás, különösen a gépjármű felelősségbiztosítás problematikájának áttekintése, *Jogtudományi Közlöny*, 1991. évi 11-12. szám 261-270. o., Novotni Zoltán: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, *Jogtudományi Közlöny*, 1992. évi 1. szám 15-19. o.

<sup>7</sup> Olasz Nándor: A baleseti kártérítési felelősségre, valamint a gépjárművek kötelező felelősségbiztosítására vonatkozó szabályok összefüggései a reparáció és a prevenció szempontjából, *Magyar Jog*, 1974. évi májusi szám 286-293. o. és Olasz Nándor: Észrevételek a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának szabályozásáról, *Magyar Jog*, 1975. évi március-április szám 183-191. o.

<sup>8</sup> Benedek Károly: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szerződéses rendszere, *Magyar Jog*, 1991. évi júliusi szám 407-411. o. és Benedek Károly: Még egyszer a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról, *Magyar Jog*, 1992. évi júniusi szám 335-337. o.

<sup>9</sup> Molnár Ambrus: A felelősségvállaló nyilatkozat jogi minősítése, *Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat* 2001. évi 2. szám 9-15. o., Molnár Ambrus: A gépjármű felelősségbiztosítás határesetei, *Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat*, 2001. 3. szám 9-15. o. és Molnár Ambrus: Az ismeretlen és lopott gépkocsival okozott károk megtérítése, *Gépjármű Kárrendezési joggyakorlat*, 2003. évi 3. szám 27-34. o.

<sup>10</sup> Lásd többek között Kiss Ferenc: A felelősségi fajták a hazai felelősségbiztosítási módozatokban, *Biztosítási Szemle*, 1973. évi 5. szám 180-187. o., Kiss Ferenc Kálmán: Felelős-e a GFB biztosítást nem kötő gépkocsi tulajdonos az autótólvaj okozta kárért? *Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat* 2001. 4. szám 27-34. o. és Kiss Ferenc Kálmán: A nem biztosított gépjárművel okozott kárért a MABISZ-szal, mint a Kártalanítási Számla kezelőjével szemben fennálló helytállási kötelezettségről a Legfelsőbb Bíróság ítélezési gyakorlatának tükrében, *Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat*, 2005. évi 2. szám 2-10. o.

<sup>11</sup> Trunkó Barnabás: Gépjárműbiztosítás 2000, *Gazdaság és Jog*, 1997. évi márciusi szám 15-18. o., Trunkó Barnabás: Négy keréken 2000 felé (a gépjárműbiztosítás aktuális kérdései), *Collega*, 1998. évi 4. szám, Melléklet 29-31. o., Trunkó Barnabás: Új kötelező felelősségbiztosítási szabályok, *Cégvezetés*, 2001. évi 2. szám 36-40. o., Trunkó Barnabás: Magyar biztosításügy és az EU-csatlakozás, *Fejlesztés és Finanszírozás*, 2004. évi 4. szám 82-85. o.

<sup>12</sup> Lásd például Szvitan Krisztián: Anomáliák a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás jogi szabályozásában, *arsboni*, 2014. augusztusi közzététel, <http://www.arsboni.hu/anomaliak-a-kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-jogi-szabalyozasaban.html>; letöltve: 2015. augusztus 13. és Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) *Biztosítási Szemle*, [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.html), letöltve: 2010. január 31.

<sup>13</sup> Lásd például Kovács Zsolt: Az Európai Közösség biztosítási irányelvei II. rész, *Biztosítási Szemle*, 1995. évi 2. szám 20-31. o., Kiss Ferenc Kálmán: Az Európai Bíróság biztosítási ügyekben hozott határozatainak margójára, *Biztosítási Szemle*, 2004. évi 8. szám 15-19. o., Kiss Ferenc Kálmán: Új utakon az európai kártérítési gyakorlat szabályozásában, *Biztosítási Szemle*, 2005. évi 11-12. szám 9-13. o.,

<sup>14</sup> Feyock, Hans – Jacobsen, Peter – Lemor, Ulf D.: *Kraftfahrtversicherung*, C. H. Beck, München, 2002., Feyock, Hans – Jacobsen, Peter – Lemor, Ulf D.: *Kraftfahrtversicherung*, C. H. Beck, München, 2009. és Stiefel, Ernst ó Maier, Karl – Riedmeyer, Oskar: *Kraftfahrtversicherung*, C. H. Beck, München, 2010.

szakkönyvekben a hatályos szabályozás alapján a gyakorlati kérdések megválaszolását tűzték ki célul. Továbbá külföldi szerzők, különösen Ulf D. Lemor<sup>15</sup> és Hugo Hauptfleisch<sup>16</sup> tanulmányai érdemelnek kiemelés a kutatási előzmények között.

A kutatási téma feldolgozása során elsősorban elemző, leíró, történeti és összehasonlító módszert alkalmazok. Nagy hangsúlyt fektetek arra, hogy a magyar szabályozást történetét bemutassam és elemezzem, sőt egyes kérdések tekintetében a felmerülő joggyakorlati problémákra is rávilágítsak, mely joggyakorlati problémák egy része időközben meghaladtá vált, más részük azonban kihatással van a jelenlegi szabályozásra és gyakorlatra. A jelenleg hatályos magyar szabályozást mind elméleti, mind pedig gyakorlati nézőpontból elemzem, sőt a hatályos szabályozást abból a szempontból is vizsgálom, hogy vannak-e olyan magyar szabályok, amik ellentétben állnak a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelvvel, vagyis jogharmonizációs mulasztás megállapítható-e a magyar jogalkotó részéről egyes kérdések tekintetében. A gépjármű-biztosítási irányelvek fejlődésének a bemutatása fontos számomra azzal, hogy a jogtörténeti vizsgálódást az Európa Tanács keretében megalkotott Strasbourgi Egyezmény elemzésével kezdem, ugyanis ez a nemzetközi egyezmény az uniós gépjármű-biztosítási irányelvek megalkotására jelentős hatást gyakorolt. Az Európai Unió Bíróságának a gépjármű-biztosítási irányelvekkel kapcsolatban született döntéseit is vizsgálat tárgyává teszem. A dolgozat készítése során a jogszabályi környezet elemzése mellett kiemelt figyelmet fordítok a jogalkalmazói gyakorlat bemutatására. Ezen túlmenően nemcsak a bírói gyakorlat bemutatására és elemzésére törekszem, hanem egyes problémákra olyképpen mutatok rá, hogy a biztosítási feltételeket is elemzem.<sup>17</sup> Ugyan a dolgozatom kereteit az meghaladná, hogy a magyar szabályozást teljes egészében összehasonlítsam más országok szabályival, azonban ahol ez fontosnak és hasznos mutatkozik, egyes országok szabályait is legalább részben bemutatom és elemzem, hogy a következtetéseimet tágabb látószögéből tudjam levonni.

---

<sup>15</sup> Lemor, Ulf: Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie – Inhalt, Umsetzung und offene Fragen, *Neue Juristische Wochenschrift*, 2002. évi 50. szám 3666-3669. o., Lemor, Ulf D.: Ein weiterer Schritt in Richtung Europa, *Versicherungswirtschaft*, 2006. évi 1. szám 18-24. o. és Lemor, Ulf D.: Haftungsrecht und Schadenregulierung in der Schweiz, *Straßenverkehrsrecht*, 2006. évi 8. szám 290-292. o.

Lemor, Ulf D.: *Road Accidents – The Victim's Guide to Europe*, AVUS, 2008.

<sup>16</sup> Hauptfleisch, Hugo – Hirtler, Verena: Die 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (KH-RL), *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 2005. évi 12. szám 388-390. o., Hauptfleisch, Hugo: Die 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (KH-RL), *Deutsches Autorecht*, 2006. évi 10. szám 560-562. o. és Hauptfleisch, Hugo: Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz, *Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 2015. évi 2. szám 45-52. o.

<sup>17</sup> A biztosítási feltételeket elsősorban a modern technika vívmányainak felhasználásával az Interneten keresztül értem el.

A kutatási területemhez az anyaggyűjtést már egyetemi hallgatóként elkezdtem, ugyanis 2005-ben ösztöndíjjal egy hónapos szakmai gyakorlatot tölthettem el egy angliai ügyvédi irodában, melynek során nemcsak az angol ügyvédi tevékenységgel ismerkedhettem meg, hanem az ügyvédi iroda könyvtárát is használhattam. A 2006/2007. tanév téli félévét ERASMUS ösztöndíjjal a Potsdami Egyetem Jogtudományi Karán végeztem el, s ez is kitűnő alkalom volt arra, hogy szabadidőmben jelen dolgozatom alapját képező témában anyagot gyűjtsek, jegyzeteket készítsek. A jogi egyetem elvégzése után a PhD képzés keretében is az adott egyetemen elérhető hazai és nemzetközi szakirodalmat feldogoztam, beleértve az elérhető elektronikus adatbázisokat is. 2012-ben pedig a bonni székhelyű Deutsche Stiftung für internationale rechtliche Zusammenarbeit e.V. ügyvédi hospitációs ösztöndíját nyertem el, melynek keretében mintegy hat hetes szakmai gyakorlatot tölthettem el Németországban, és emellett kutatásokat folytattam a Bonni Egyetem Jogtudományi Karán is. Továbbá a hazai könyvtárközi kölcsönzés lehetőségét is kihasználtam a szakirodalom beszerzése érdekében.

A kutatásaim során arra a megállapításra jutottam, hogy noha a biztosításon belül a legmagasabb fokú jogharmonizáció a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetében figyelhető meg, azonban az egyes tagállamok szabályai ennek ellenére számos vonatkozásban jelentősen eltérőek. Tehát azt nem tartom megvalósítható célnak még középtávon sem, hogy az Európai Unióban, vagy akár az Európai Gazdasági Térségben a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás egésze tekintetében teljesen egységes szabályok szülessenek meg.

Következésképpen a kutatásaim során arra fókuszáltam, hogy az eddig elért hazai és európai uniós vívmányok alapján szerves fejlődés keretében miként lehet még továbbfejleszteni a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályait. E témakörben különös figyelmet szenteltem annak, hogy a károsultak pozíciója miként javítható még inkább, ugyanis fontosnak tartom azt, hogy a közúti közlekedési balesetek károsultjai minél hamarabb hozzájussanak az őket megillető, megfelelő kártérítési összeghez.

Jelen dolgozotomban a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás magyar jogszabályokban és az európai uniós irányelvekben megjelenő szabályait és ezek gyakorlatát vizsgálom. Vagyis terjedelmi okokból a zöldkártyarendszer szabályaival – akármennyire is érdekes és fontos szabályokról van szó – nem tudok foglalkozni, valamint hasonlóképpen meghaladja a dolgozatom kereteit azon szabályoknak az elemzése, amik a polgári jogi kártérítésről szólnak, vagyis arról, hogy milyen jogalapi szabály alapján köteles a károkozó a kárt megtéríteni. Az

ugyan igaz, hogy igen érdekes a francia *loi Badinter*<sup>18</sup> szabályozása<sup>19</sup>, azonban ez mégis jogalapi szabály, ami legfeljebb egy külön tanulmányban dolgozható fel.

A dolgozatomban először a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás általános kérdéseivel foglalkozom. A következő fejezetben a magyar szabályozás történetét mutatom be és elemzem. Egyrészt ezt azért tartom szükségesnek, mivel a hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás történetének ilyen mértékű elemzése ismereteim szerint nem történt meg, másrészt pedig fontosnak tartom a múlt megismerését annak érdekében, hogy a jelenlegi szabályozás is átfogóan érthetővé váljon, valamint a de lege ferenda javaslatok megtétele során is előnyt jelent, ha a korábbi szabályozást is figyelembe tudom venni. A hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás történetének elemzését követően a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény szabályait mutatom be és elemzem, majd pedig e fejezet végén a hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésével kapcsolatos téziseimet fejtem ki. A kutatásaim alapján álláspontom szerint a hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás három nagy fejlődési szakaszra osztható: Az első fejlődési periódus az ex lege biztosítással fémjelzett időszak, ami 1959-től 1991-ig tartott, míg a második fejlődési szakasz az 1991-től 2009-ig tartó időszakot öleli fel, ami a kormányrendeletekkel szabályozott szerződésen alapuló gépjármű-felelősségbiztosítás szabályait tartalmazta. A harmadik fejlődési szakasz a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvénnyel kezdődött el, mely fejlődési szakaszra nemcsak a törvényi szintű szabályozás a jellemző, hanem az is, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés szabályai az általános polgári jogi biztosítási szabályoktól önállósulni kezdtek.<sup>20</sup> A dolgozat negyedik fejeztében az Európai Unió<sup>21</sup> gépjármű-biztosítási irányelveit és annak bírósági gyakorlatát elemzem. Az elemzésem mind a már hatályon kívül helyezett, mind pedig a jelenleg hatályban lévő, konszolidált gépjármű-biztosítási irányelvre is kiterjed. A negyedik fejezet végén pedig a

<sup>18</sup> Lásd ezen jogszabály bemutatását például: Cannarasa, Michel: Personal injury compensation in France, in: Bona, Marco – Mead, Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003, 180-181. o., .Lemor, Ulf D.: Ein weiterer Schritt in Richtung Europa, Versicherungswirtschaft, 2006. évi 1. szám 18-24. o., Lábady Tamás: A felelősségbiztosítás jelenkori fejlődési tendenciái, Biztosítási Szemle, 1989. évi 2. szám 24-34. o. és Lábady Tamás: Fejezetek a felelősségbiztosítás köréből, Szikra Nyomda, Pécs, 1989.

<sup>19</sup> A franciához hasonló szabályozás van hatályban Belgiumban is. Lásd: de Kezel, Evelien: Personal injury compensation in Belgium, in: Bona, Marco – Mead, Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003, 42. o.

<sup>20</sup> Az a véleményem, hogy nem hasznos az, hogy a polgári jogi biztosítási szerződési szabályoktól eltérő vagy azokkal párhuzamos rendelkezések találhatók meg például a szerződés létrejöttével, a díjnémfizetés következményeivel stb. kapcsolatban.

<sup>21</sup> Tisztában vagyok azzal, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvek eleinte az Európai Gazdasági Közösség, majd az Európai Közösség, végül az Európai Unió keretében születtek meg, azonban az egyszerűség kedvéért átfogóan az európai uniós irányelvek kifejezést használom.

konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv továbbfejlesztésével összefüggő téziseim találhatóak meg. Az ötödik fejezet egy megalkotás alatt álló ENSZ EGB egyezmény bemutatásáról szól. Tekintettel arra, hogy még igen kezdeti stádiumban van az egyezmény megalkotása, csak arra van lehetőségem, hogy a tervezet szerinti főbb elveket bemutassam.

Végül, de nem utolsó sorban szeretnék köszönetet mondani konzulensemnek, Fábián Ferenc egyetemi docensnek, akitől sok hasznos tanácsot és észrevételt kaptam a dolgozat megírásához, valamint Édesapámnak, Pataky Csaba ügyvédnek, aki azzal is segítette ezen dolgozatom megírását, hogy az ügyvédi teendők elvégzésében számos alkalommal helyettesített. Továbbá Kiss Ferenc Kálmán ügyvéd úrnak is köszönettel tartozom a hasznos gondolatokért. Ezen túlmenően köszönettel tartozom a luxemburgi székhelyű Európai Közlekedési Jogi Intézetnek is, melynek elnökségi tagja vagyok; külön köszönöm Martin Metzler úrnak, a svájci nemzeti iroda vezetőjének, Frits Jan Blees úrnak, a holland nemzeti iroda főtitkárának, Michael Nissen úrnak, az ADAC<sup>22</sup> jogi osztályvezetőjének és Oskar Riedmeyer úrnak, német ügyvédnek a sok hasznos észrevételt. Köszönettel tartozom továbbá a törökszentmiklósi Ipolyi Arnold Könyvtár, Múzeum és Kulturális Központ munkatársainak, akik a könyvtárközi kölcsönzésben nyújtottak nekem felbecsülhetetlen segítséget.

---

<sup>22</sup> Az ADAC az Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. elnevezésű autókлуб rövidítése, mely a legnagyobb német autókclub.

## 2. A KÖTELEZ GÉPJÁRMŰ -FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁSRÓL ÁLTALÁBAN

Mielőtt a tételes hazai és az uniós szabályozással foglalkoznék, célszerűnek tartom, hogy általánosságban kitérjek a felelősségbiztosítás alapvető kérdéseire, majd pedig a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás fogalmára, és megpróbáljam tisztázni a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alapján az érintett felek közötti viszonyrendszert.

A biztosítás a kockázatkezelés egyik eszköze, a kockázat elporlasztása a kockázat által érintettek veszélyközösségében, vagyis sokan fizetik kevesek kárát.<sup>23</sup> A biztosítás történelmi előzményeként lehet tekinteni a tengeri kölcsönre (foenus nauticum, későbbi elnevezése: pecunia traiectica), ami nagy kamatú kölcsönt jelentett, ugyanis a hitelező nemcsak a kölcsönrel, hanem a tengeri veszéllyel járó kockázatot is elvállalta. Ez pedig azt jelentette, ha a kölcsön vagy a helyébe lépett áru a tengeren elveszett, a hitelező nemcsak a kamatot, hanem a tőkét is elbukta.<sup>24</sup>

Ami a felelősségbiztosítás kialakulását illeti, ebben jelentős szerepe volt a XIX. századi jogfejlődésnek, vagyis a veszélyes üzemi felelősség megjelenésének és elterjedésének. E körben említést érdemel az 1838. évi porosz vasúti törvény<sup>25</sup>, majd pedig 1871-ben elfogadott Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen. Novotni Zoltán megemlíti, hogy a hivatkozott német törvényeknek is köszönhetően 1871-ben három, felelősségbiztosítással foglalkozó társaságot létesítettek.<sup>26</sup>

Felelősségbiztosítás esetében a biztosítás egy kárkötelemmel találkozik, amennyiben a biztosítási esemény bekövetkezik, ugyanis a biztosított egyben károkozó, aki felelős az általa okozott kárért. A felelősségbiztosítás szerepe az, hogy a kárkötelem kötelezetti oldalát erősíti

<sup>23</sup> Takáts Péter részéről az Eötvös Loránd Tudományegyetem Jogi Továbbképző Intézete keretében szervezett biztosítási szakjogász-képzés 2012. október 2-i előadásán elhangzottak nyomán.

<sup>24</sup> Novotni Zoltán: A biztosítási szerződések joga, ELTE JTI, Budapest, 1993 (a továbbiakban: Novotni 1993), 9. o.

<sup>25</sup> Ujváriné Antal Edit: Felelősségtan, Novotni Kiadó, Miskolc, 2002, 104. o.

<sup>26</sup> Novotni 1993: 12. o.

meg az eredeti kötelemi viszony fennmaradása mellett, alanyváltozás nélkül olyképpen, hogy a biztosítás alapján és annak keretei között a biztosító teljesítsen a kötelezett helyett.<sup>27</sup>

A gépjármű mint veszélyes üzem is azt vonta maga után, hogy csekély figyelmetlenséggel jelentős összegű kárt okozhatott a gépjármű vezetője, illetve üzemben tartója.

A gépjárművel okozott károk fedezetére vonatkozóan egyrészt felmerülhet a „pénzügyi felelősség”<sup>28</sup> rendszere, másrészt pedig a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rendszere.

A „pénzügyi felelősség” szabályai azt jelentik, hogy az üzemben tartó gépjárművével abban az esetben lehet a forgalomban részt venni, ha az üzemben tartó igazolja, hogy viszonylag jelentős pénzösszeggel rendelkezik, ami alapján képes a károsult kárát megtéríteni. Ennek az egyik alváltozata szerinti csak azt vizsgálják, hogy az üzemben tartó meg tudná-e téríteni az első balesettel okozott kárt, míg a második alváltozat arra is tekintettel van, hogy további károkozás esetén is meg tudja-e téríteni az üzemben tartó az okozott kárt.<sup>29</sup>

Másik megoldás, vagyis a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás<sup>30</sup> rendszere vált elterjedtebbé az előző bekezdésben említett módszerrel szemben.

Kötelező gépjárműfelelősség-biztosítás esetében, mely alapulhat elméleti szempontból biztosítási szerződésen (ez jelenleg a tipikus eset), jogszabályon (lásd a jogszabály alapján létrejövő biztosítási jogviszonyt) vagy tagsági jogviszonyon (például egyesületi tagsági jogviszony esetében), a biztosítás káresemény bekövetkezésekor akár szerződéses, akár szerződésen kívüli kárkötelemmel találkozhat.<sup>31</sup>

Novotni Zoltán gondolatait alapul véve a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás biztosítottja tipikusan a gépjárművet üzemben tartó és a gépjárművet vezető személy, vagyis akik a gépjármű üzemeltetésével, forgalomban való részvételével a károsultnak kárt okozhatnak. A

<sup>27</sup> Novotni 1993: 117. o.

<sup>28</sup> Asztalos László György: Biztosítási kézikönyv, BOI, Budapest, 1997, 484. o.

<sup>29</sup> Lásd az előző lábjegyzetet.

<sup>30</sup> A kötelező biztosítást nemcsak a gépjárművel okozott károk fedezetére vezették be, hanem számos területen megfigyelhető az, hogy a károsultak védelme érdekében a jogalkotó kötelező felelősségbiztosítási szerződés megkötését írja elő például orvosok, ügyvédek, közjegyzők esetében, vagy például az atomkár megtérítése érdekében.

<sup>31</sup> Novotni 1993: 117. o.

biztosítási esemény a biztosított jogellenes károkozó magatartása, ami cselekvés és mulasztás egyaránt lehet, mellyel káresemény következik be, vagyis a károsult kárt szenved. A biztosítási érdek a biztosított vagyonában a károkozás miatt előálló vagyonsökkenés meggátálása.<sup>32</sup>

Tehát megállapítható, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetében alapvetően három viszonyrendszer emelendő ki. Egyrészt a biztosító és a biztosított között létrejövő felelősségbiztosítási jogviszony, ami az esetek döntő többségében a gépjármű üzemben tartója és a biztosító közötti felelősségbiztosítási szerződést jelenti. A káresemény bekövetkezése esetén a károkozó, vagyis tipikusan az üzemben tartó és a károsult között jön létre kártérítési kötelelem, ami talán az esetek többségében szerződésen kívüli jogviszonyon alapul, de éppen a károkozó és a károsult közötti szerződéses jogviszony is szóba jöhet. Míg az Európában általánossá vált közvetlen igényérvényesítési jog megteremtésével a károsult és a károkozó felelősségbiztosítója között is jogviszony keletkezik káresemény esetén a jogszabály erejénél fogva.

Fontos azt leszögezni, hogy kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, de általánosságban felelősségbiztosítás esetén a biztosító nem lesz jogutódja a károkozó biztosítottnak, hanem pusztán arról van szó, hogy a kötelezetti oldal erősödik meg alanyváltozás nélkül.<sup>33</sup> A felelősségbiztosító a biztosítási jogviszony keretei között teljesít biztosítási szolgáltatást a biztosítási esemény bekövetkezése esetén, vagyis amennyiben a károkozó biztosított a biztosítási fedezeti összegnél nagyobb kárt okoz, akkor a biztosító csak azon összeghatárig térít, amíg a biztosítási fedezet tart, vagyis a biztosítási fedezetet meghaladó kártérítési összeget a károkozó biztosítottnak kell(ene) megtérítenie a károsult számára.<sup>34</sup> Éppen ez az oka annak, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó szabályozás általában rendelkezést tartalmaz erre az esetre, s valamilyen elosztási, illetve arányosítási szabályt vezet be.

Novotni Zoltán foglalkozott azzal, hogy a kezesség és a felelősségbiztosítás szabályait összehasonlítsa. Helyesen mutatott rá arra, hogy némi hasonlóság ugyan megállapítható a kezesség és a felelősségbiztosítás között, azonban számos különbség is megfigyelhető a két jogintézmény között, ugyanis a fizető kezes az általa teljesített összeget visszakövetelheti az

---

<sup>32</sup> Novotni 1993: 117-118. o.

<sup>33</sup> Novotni 1993: 117. o.

<sup>34</sup> Ezzel ellentétes álláspontot képvisel Fazekas Katalin. Lásd Fazekas Katalin: Közvetlen károsulti igény a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás körében, *Gazdaság és Jog*, 2009. évi novemberi szám, 18-19. o. Véleményem szerint Fazekas Katalin álláspontja téves.



adóstól, míg erre főszabály szerint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetén nincsen lehetőség. Legfeljebb az irányadó jogszabályok alapján élhet a biztosító regressz igényrel a biztosítottal szemben, mely esetek egy részében korlátozott az az összeg, amit a biztosító a biztosítottól visszakövetelhet.<sup>35</sup>

Ahogy említettem, a gépjármű-felelősségbiztosítás alapulhat jogszabályon, amire majd magyar biztosítási jogtörténeti példát hozok fel, tagsági jogviszonyon, valamint szerződésen. Manapság Európában a szerződéses rendszer a tipikus, vagyis a gépjármű üzemben tartója köteles a gépjármű üzemeltetésével okozott károkra, vagy némileg más megfogalmazásban a gépjármű forgalomban való részvétele során okozott károkra felelősségbiztosítási szerződést kötni és azt díjfizetéssel hatályban tartani.

A világ számos országában kötelező a gépjármű-felelősségbiztosítás, ami azt jelenti, hogy a gépjármű üzemben tartója tekintetében szerződéskötési kötelezettség áll fenn, sőt nem egy ország esetében a gépjármű-felelősségbiztosítónak ajánlat elfogadási kötelezettsége áll fenn, legfeljebb a nemzeti jogalkotó meghatározza azt, hogy az ajánlatnak milyen követelményeknek kell megfelelnie, vagy pedig néhány kivételt határoz meg az ajánlat elfogadási kötelezettség alól.<sup>36</sup> A biztosítási kötelezettsége egyik célja az, hogy a károsult mindenképpen kártérítési összeghez jusson, vagyis a kár megtérítése ne függjön a károkozó fizetőképességétől. Másrészt pedig a biztosítási kötelezettség a károkozót is védi azáltal, hogy nem a károkozónak kell a nem egy esetben igen jelentős összegű kártérítést megfizetni.<sup>37</sup>

Az is megfigyelhető a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozásában, hogy általában a nemzeti jogalkotók igen részletes szabályokkal meghatározzák a gépjármű-felelősségbiztosítás alapvető szabályait, vagyis kisebb szerephez jut az, hogy a felek állapodjanak meg a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályaiban. Ennek természetesen az is az oka, hogy a jogalkotók a károsultak érdekei védelmét is figyelembe veszik.

Annak érdekében, hogy a biztosítottakat arra ösztönözzék, hogy ne okozzanak kárt, számos országban bevezették a bonus-malus rendszert, aminek a lényege az, hogy a több kárt okozók

---

<sup>35</sup> Novotni 1993: 117. o.

<sup>36</sup> Armando Zimolo: Normative and Management Characteristics of Motor Third Party Liability Insurance in the World, AIDA – AVUS, 2010, 55-57. o.

<sup>37</sup> Zavodnyik József: A biztosítási szerződés, KJK, Budapest, 2000, 214. o.

pótdíjat kötelesek fizetni, míg a kármentes üzemben tartók a kármentesség időtartamától függően díjkedvezményben részesülnek. Emellett még egyes nemzeti jogokban a biztosított által önkéntesen vagy netán kötelezően vállalt önrész is szóba jöhet, ami azt az összeget jelenti, amit a szerződő fél, vagyis az üzemben tartó a káresemény bekövetkezése esetén a felelősségbiztosítójának megfizet olyképpen, hogy a károsultra az önrész vállalása nem hat ki. Többek között ezen eszközökkel próbálják a jogalkotók azt a jelenséget oldani, ami a felelősségbiztosításból eredően a károkozó „felelőtlenségét” eredményezi, hiszen az esetek döntő többségében olyan magas a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás fedezete, hogy a károkozó helyett teljes mértékben helytáll a biztosító.

A károsult és a károkozó biztosított közötti kárkötelem határozza azt meg, hogy a károsult milyen szabályok alapján követelhet kártérítést. Ez az egyes nemzeti jogokban igen eltérő, sőt akár az úgynevezett hibázástól független, vagyis no-fault rendszer is számításba jöhet, aminek a lényege az, hogy a személyi sérülést szenvedett károsult mindenképpen kártérítéshez jusson.<sup>38</sup> Tekintettel arra, hogy jelen értekezésemben alapvetően a felelősségbiztosítási jogviszonnyal foglalkozom, a károsult és a károkozó között kárkötelem nem képezi dolgozatom tárgyát.

Ami a károsult és a felelősségbiztosító közötti jogviszonyt illeti, általános az, hogy a károsult a felelősségbiztosítóval szemben közvetlenül nem érvényesítheti az igényét. A 20. század folyamán azonban ráébredtek arra, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás károsultjainak a védelme érdekében célszerű jogszabállyal jogviszonyt létrehozni a károsult és a gépjármű üzemben tartójának felelősségbiztosítója között, ami alapján a károsult a károkozó tőkeerős felelősségbiztosítójával szemben érvényesítheti az igényét, vagyis közvetlenül pert indíthat a károsult a károkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítójával szemben. Azt azonban le kell szögezmem, hogy ez nem képezi annak akadályát, hogy a károsult a károkozó üzemben tartót és a gépjármű felelősségbiztosítóját egyetemlegesen perelje, vagy akár csak a gépjármű üzemben tartóját perelje. (Az persze más kérdés, hogy a károsultnak taktikus-e csak a gépjármű üzemben tartóját perelni.)

Tehát a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozásában igen jelentős szerepet töltenek be a károsultak érdekei védelmére vonatkozó rendelkezések, hiszen általában kártérítési alapok, garanciaalapok szolgálnak a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással nem rendelkező vagy

---

<sup>38</sup> Asztalos László György: Biztosítási kézikönyv, BOI, Budapest, 1997, 486-488. o. és Lábady Tamás: Fejezetek a felelősségbiztosítás köréből, Szikra Nyomda, Pécs, 1989, 66-68. o.

ismeretlen károkozók által okozott károk megtérítésére, továbbá a fizetéseképtelenné vált biztosítók helyetti helytállásra.

A fentiek alapján a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás általános fogalma a következőképpen határozható meg: Szerződésen, jogszabályon vagy tagsági jogviszonyon alapuló kötelezettségvállalás, ami alapján a biztosító köteles a gépjárművek üzemben tartóinak veszélyközösségét megszervezni, az ezzel kapcsolatos kockázatokat matematikai eszközzel felmérni, a biztosítás díját megállapítani és beszedni, valamint a gépjármű üzemeltetése során okozott károkra fedezetet nyújtani, és a kockázatviselés kezdetét követően bekövetkező biztosítási esemény bekövetkezése esetén a meghatározott szolgáltatást teljesíteni.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> A fenti fogalom meghatározásánál Takáts Péter biztosítás fogalomára vonatkozó meghatározásából indultam ki, amit a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra konkretizáltam. Takáts Péter részéről a biztosítás fogalmának a meghatározása az Eötvös Loránd Tudományegyetem Jogi Továbbképző Intézete keretében szervezett biztosítási szakjogász-képzés 2012. október 2-i előadásán hangzott el.

### 3. A MAGYAR SZABÁLYOZÁS ÉS TOVÁBBFEJLESZTÉSE

#### 3.1. A magyar gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozásának kezdetei

1959. július 1-jét megelőzően csak szűk körben volt kötelező a gépjármű-felelősségi (szavatossági) biztosítás kötése, azonban már akkor is igaz volt az, hogy csekély fokú gondatlansággal is nagy kárt lehet okozni, amit nem biztos, hogy a gépjármű üzemben tartója meg tudott fizetni. Emiatt vált szükségessé, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítást kötelezővé tegyék.

A közhasználatú gépjárművállalatokról szóló 1930. évi XVI. törvénycikk<sup>40</sup> 39. §-a pusztán csak vagylagosan tette kötelezővé felelősségbiztosítási szerződés kötését a közhasználatú gépjárművállalatok részére, ugyanis a közhasználatú gépjárművállalatok készpénzben vagy óvadékképesnek nyilvánított értékpapírokban is nyújthattak biztosítékot, sőt mentesítésre is lehetőség volt a közhasználatú gépjárművállalatokról szóló 1930. évi XVI. törvénycikk 39. § utolsó bekezdésében foglaltak szerint.

Már az 1930-as években felvetődött az a gondolat, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítást általánosan kötelezővé kellene tenni.<sup>41</sup>

Továbbá 1948-ban kihirdettek egy BM rendeletet, ami a személyszállításra használt tehergépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szólt.<sup>42</sup>

Mindazonáltal kiemelendő, hogy az eddig említett jogszabályok egyike sem általános jelleggel szólt a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról.

---

<sup>40</sup> Az egyes jogszabályokat a kihirdetett szövegek tiszteletben tartásával kívánom ismertetni, ennek megfelelően a nyomdahibákat, továbbá a helyesírási és a nyelvhelyességi, valamint a jogszabály-szerkesztési hibákat is betűhíven tartalmazzák az idézetek. Ahol a jogszabályokat tartalom szerint ismertetem, ott az előbb említett hibákat igyekszem kiküszöbölni.

<sup>41</sup> Vészi Mátyás: Autójog, Magyar Jogászegylet Kiadása, Budapest, 1932, 66-67. o.

<sup>42</sup> Novotni Zoltán: A felelősségbiztosítás, különösen a gépjármű felelősségbiztosítás problematikájának áttekintése, Jogtudományi Közlöny, 1991. évi 11-12. szám, (a továbbiakban: Novotni 1991) 263. o., valamint Forgács Zoltán – Fekete Attila: Gépjárművek biztosítása és vámszabályai, Saldo, Budapest, 2003, (a továbbiakban: Forgács 2003) 10. o.

Érdekességként megemlítem, hogy Európában elsőként Svájcban 1914-ben, míg a tengerentúlon 1925-ben Massachusettsben tették kötelezővé felelősségbiztosítási szerződés megkötését.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Takács Péter: A gépjárművezető felelőssége és annak korlátai a gépjármű-felelősségbiztosítás tükrében, Jogtudományi Közlöny, 1976. évi októberi szám, 571-572. o.

### 3.2. A hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás első fejlődési periódusának jelentősebb szabályai és azok módosításai<sup>44</sup>

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás hazai szabályozásának első fejlődési szakasza 1959-től 1991-ig tartott, mely időtartam alatt a biztosítási jogviszony a jogszabály erejénél fogva jött létre. Először az 1959. július 1-jén hatályba lépett, a gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 30/1959. (V. 10.) Korm. számú rendelet (a továbbiakban: Korm. r.)<sup>45</sup> szabályozta ezt a témakört. Kiemelendő, hogy még ebben a rendeletben nem felelősségbiztosításként titulálja ezen jogintézményt a jogalkotó, hanem szavatossági biztosításnak.<sup>46</sup> 1971. január 1-jei hatállyal a Korm. r. helyébe a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet (a továbbiakban: 1970. évi Korm. r.) lépett.

#### 3.2.1. Az első hazai általános jogszabály és fontosabb módosításai

##### 3.2.1.1. Az ex lege biztosítás bevezetése

A Korm. r. 1. § (1) bekezdése szerint ex lege jött létre a biztosítás, vagyis amikor felhelyezték a rendszámot a gépjárműre, már rendelkezett biztosítási fedezettel, így kizárt volt az, hogy a rendelet hatálya alá tartozó gépjármű biztosítatlan legyen.

A biztosítás lényegében csak a magánszemélyek által üzemben tartott gépjárművekre terjedt ki látszólag, ugyanis a magyar állami szervek, intézmények és vállalatok, továbbá társadalmi szervezetek által üzemben tartott gépjárművek nem tartoztak a rendelet hatálya alá.<sup>47</sup> Ez a

<sup>44</sup> A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás történetét jelen értekezésemben csak vázlatosan kívánom ismertetni. A hazai gépjármű-felelősségbiztosítás történetének részletei Pataky Tibor: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás története Magyarországon 1959-től 2009-ig című tanulmányomban található meg, ami a Biztosítási Szemle online változatában jelent meg 2010 februárjában, forrás: [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/48/dr\\_pataky\\_tibor\\_a\\_kotelezo\\_gepjarmu-felelossegbiztositas\\_tortenete\\_magyarorszagon\\_1959-tol\\_2009-ig.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/48/dr_pataky_tibor_a_kotelezo_gepjarmu-felelossegbiztositas_tortenete_magyarorszagon_1959-tol_2009-ig.html), letöltve: 2010. március 10.

<sup>45</sup> Korm. r. 5. §

<sup>46</sup> Novotni Zoltán szerint a szavatossági biztosítás elnevezés helytelen, Novotni 1991: 263. o. Lásd még: Túry Kovács Kornél: A felelősségbiztosítás, Pallas, Budapest, 1923, 5. o., Edvi-Illés István: A szavatossági (felelősségbiztosítás) magánjogi vonatkozásai, Különnyomat a „Gazdasági Jog” 1943 IV. évfolyamából 3-4. o. Ugyanezt az álláspontot képviseli Beck Salamon: „Nem vagyunk jogviszonyban”, Jogtudományi Közlöny, 1966. évi 1-2. szám, (a továbbiakban: Beck 1966) 14. o., Világhy Miklós – Eörsi Gyula: Magyar polgári jog II. kötet, Tankönyvkiadó, Budapest, 1965, 225. o., Vermes Attila: A jogi felelősség és a felelősségbiztosítás egymásra hatásának kérdései, in: Fiatal oktatók, 4. kötet, 2006, 163. o.

<sup>47</sup> Eörsi Gyula: Correlation between Liability and Insurance, in: Peschka Vilmos és Péteri Zoltán (szerk.): Droit hongrois--droit comparé; études pour le VIIIe Congrès international de droit comparé. Hungarian law--

különbségtétel csak látszólagos, mivel a rendelet hatálya alá nem tartozó állami szervezetek által üzemben tartott járművek által okozott károk esetében költségvetési kártérítésről volt szó, s végső soron az Állami Biztosító állt helyt.<sup>48</sup> Kiemelendő, hogy a biztosítás területi hatálya csak a Magyar Népköztársaság területére terjedt ki, tehát amennyiben magyar rendszámú, nem állami tulajdonban lévő gépjárművel külföldre utaztak, akkor a Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet 2. § (1) bekezdése értelmében külön szavatossági biztosítást kellett kötni az érintett gépjármű üzemben tartójának. Ez utóbbi rendelet szabályait a későbbiekben ismertetem.

Megemlítendő, hogy a 11/1968. (III. 3.) Korm. számú rendelet 1. §-a már lehetővé tette az állami és társadalmi szervezetek számára azt, hogy biztosítási szerződést kössenek, vagyis a biztosítási szerződés megkötését önkéntessé tette, és ezzel 1968. április 1-jei hatállyal a költségvetési kárfedezet megszűnt. Ezen időpont után kizárólag az állami költségvetési szervek gépjárművei által okozott károk fedezetére szolgált az állami költségvetési alap.<sup>49</sup> Ennek következtében az Állami Biztosító kidolgozta az állami vállalatok önkéntes gépjármű szavatossági biztosításának a feltételeit.<sup>50</sup>

### 3.2.1.2. A megtérítendő károk köre

Ami a megtérítendő károkat illeti, a Korm. r. 2. § (1) bekezdése a személysérülésből és tárgyrongálásból származó károk megtérítéséről rendelkezett, amelyekért a gépjármű üzemben tartója kártérítési felelősséggel tartozott, ideértve a gépjárműben ülő személyeket ért károkat is. Azt gondolom, hogy igen érdekes ez a megfogalmazás, ugyanis nem a gépjármű üzemeltetése

---

comparative law; essays for the 8th International Congress of Comparative Law, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970, 99. o.

<sup>48</sup> Lásd a 220/1957. (PK 53.) PM számú utasítást, a 155/1962. (PK 30.) PM számú utasítást, valamint Olasz Nándor: Észrevételek a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának szabályozásáról, Magyar Jog, 1975. évi március-áprilisi szám, (a továbbiakban: Olasz 1975) 182-183. o., továbbá Trunkó Barnabás által a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályán 2009. október 7. napján megtartott előadását, lásd Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) Biztosítási Szemle, [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.html), letöltve: 2010. január 31.

<sup>49</sup> Eörsi Gyula: Correlation between Liability and Insurance, in: Peschka Vilmos és Péteri Zoltán (szerk.): Droit hongrois--droit comparé; études pour le VIIIe Congrès international de droit comparé. Hungarian law--comparative law; essays for the 8th International Congress of Comparative Law, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970, 99. o.

<sup>50</sup> Olasz 1975: 183. o. Megjegyzem, hogy ezen a cikk 183. oldalán valószínűleg gépírási hiba folytán az említett kormányrendelet száma 15/1968. (III. 3.) Korm. számú rendeletként került feltüntetésre, noha az helyesen 11/1968. (III. 3.) Korm. számú rendelet. A helyes számozás olvasható ezen cikk 184. oldalán.

során okozott károk<sup>51</sup> fogalmából indul ki, melyet a jogalkotó a mai napig nem definiált, s emiatt a jogalkalmazásban számos probléma merült fel<sup>52</sup>, hanem az üzemben tartó jogszabály szerinti kártérítési felelősségből, vagyis úgy tűnik számomra, hogy ezen megfogalmazással kiküszöbölhető a gépjármű üzemeltetésének a fogalmából felmerülő probléma. Mindazonáltal meg kell említeni azt, hogy a Korm. r. ezen szabálya értelmezési problémát vetett fel, ha az üzemben tartói minőség más felelősségi pozícióval konkurált. Ha például a taxiban ülő hölgy bundája valamilyen oknál fogva olajfoltos lett, felmerült, hogy a taxi vállalat vajon üzemben tartói avagy fuvarozói minőségben fele-e? (Másképpen feltéve a kérdést: szerződésen kívüli károkozásról vagy szerződésszegésről van-e szó?) A bírói gyakorlat azonban ezeket a tényállásokat is „beleszorította” az üzemben tartói felelősségbe, mondván: ha az utastérben vagy a karosszérián szennyező olaj volt, akkor ott valami mulasztás történt a gépjármű karbantartása során, és ez már „klasszikusan” üzemben tartói pozíció.<sup>53</sup>

### 3.2.1.3. A korlátlan fedezet indirekt bevezetése

Érdekes kiemelni, hogy a kártérítési fedezet korlátlan volt, ugyanis ezzel kapcsolatban a rendeletben szabályozás nem található.<sup>54</sup> Mindazonáltal a Korm. r. 2. § (3) bekezdése szerint a biztosított gépjárműben elhelyezett és nem az utasok személyi használatára szolgáló tárgyakban keletkezett károokra a fedezet nem terjedt ki.

### 3.2.1.4. A közvetlen igényérvényesítés kizártsága

Ekkoriban még nem volt lehetőség a biztosítóval szembeni közvetlen igényérvényesítésre, ezt kifejezetten kimondta a Korm. r. 3. § (4) bekezdése. Ezzel van összefüggésben a rendelet 2. § (2) bekezdésben foglalt azon szabályozás, melynek lényege szerint az Állami Biztosító

<sup>51</sup> Érdekes megjegyezni már most, hogy az európai gépjármű-biztosítási irányelvekkel kapcsolatban az Európai Bíróság a C-162/13. számú ügyben a „gépjármű forgalomban való részvételének” a fogalmát értelmezte, ami alapján megállapítható, hogy a mind „gépjármű forgalomban való részvételének” a fogalma, mind a gépjármű üzemeltetése során okozott károk fogalma igen tágan határozandó meg.

<sup>52</sup> Lásd Gyulainé Tóth Zsuzsa által a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályán 2009. október 7. napján megtartott előadását, aki kitért arra, hogy milyen sok problémát vet fel az, hogy a jogalkotó nem definiálta a gépjármű üzemeltetésének a fogalmát, lásd Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) Biztosítási Szemle,

[http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.html), letöltve: 2010. január 31.

<sup>53</sup> Eörsi Gyula: Elhatárolási problémák az anyagi felelősség körében, KJK, Budapest, 1962, 82-84. o.

<sup>54</sup> Váradi Imre - Csabay Dezső - Back István - Sárvári Júlia - Groó István - Lakatos Andor - Visnyei Győzőné: A biztosítás elmélete és gyakorlata II. kötet, KJK, Budapest, 1960, 293. o.



gondoskodhatott a károkozó peren kívüli, valamint polgári peres jogi képviselétéről, valamint büntetőeljárás során a károkozó védelméről. Az ezzel kapcsolatban felmerült költségeket az Állami Biztosítónak kellett viselnie.

#### 3.2.1.5. A jogszabályi engedmény és visszkereseti igény meghatározása

A Korm. r. 4. § (3) bekezdése a jogszabályi engedményezést szabályozta, míg a rendelet 4. § (4) bekezdése az Állami Biztosító visszkereseti, vagyis regressz jogáról szólt<sup>55</sup>. A szabályozásból kitűnik, hogy az Állami Biztosító a teljes kártérítési összeget követelhetette az üzemben tartótól, amennyiben a lábjegyzetben említett három eset közül valamelyik fennállt. Az is hangsúlyozandó, hogy a rendelet csak az üzemben tartóval szembeni regresszről szólt, a vezetővel szembeni visszkereseti igényről hallgatott.

#### 3.2.1.6. A végrehajtási rendelet

Elsősorban arra szeretnék kitérni – a jogalkotás színvonalát kiválóan mutatva –, hogy a gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 30/1959. (V. 10.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 17/1959. (VI. 30.) PM számú rendelet (a továbbiakban: Vhr.) szabályit jelentős mértékben módosította a 11/1960. (IX. 4.) PM számú rendelet, vagyis a Vhr. eredeti szabályai igen rövid ideig voltak hatályban. A módosított végrehajtási rendeletről általánosságban elmondható, hogy sok tekintetben megismétli a Korm. r. szabályait, némileg részletezve azokat.

#### 3.2.1.7. A külföldi jogviszonyokat szabályozó kormányrendelet főbb szabályai

Előjáróban szeretnék arra kitérni, hogy hazánk 1961-ben csatlakozott az ún. Zöldkártya rendszerhez, s emiatt a 19/1961. (V. 7.) Korm. számú rendelettel a vizsgálat tárgyává tett

---

<sup>55</sup> „Az Állami Biztosító a gépjármű üzembentartójától a kifizetett kártérítési összeg megtérítését követelheti, ha / a) a kár az üzembentartó szándékossága, súlyos gondatlansága vagy ittassága folytán keletkezett, / b) a gépjárművet vezetői engedély nélkül vezette vagy vezettette, / c) tehergépkocsit engedély nélkül személyszállításra használtak.”

rendelet módosításra került. Terjedelmi okok miatt csak a módosított változatot kívánom ismertetni.<sup>56,57</sup>

Ami a külföldi rendszámmal ellátott gépjárművek hazánkban történő közlekedését illeti, a Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet szabályai (a továbbiakban: Külföldi r.) 1. §-a rögzítette, hogy a külföldi rendszámú gépjármű üzemben tartója esetében is ex lege jött létre a biztosítási jogviszony. A Külföldi r. 2. § (2) bekezdése pedig már figyelemmel volt a zöldkártya rendszerre, ugyanis a biztosítási díj megfizetése alól mentesítette azt a külföldi üzemben tartót, aki biztosítási zöldkártyával rendelkezett.

Ezen rendelet 2. §-a a Magyarországról külföldre távozó belföldi üzemben tartó biztosításkötési kötelezettségét mondta ki azzal, hogy a korábban említett 19/1961. (V. 7.) Korm. számú rendelettel módosított változat szerint nem kellett ezt a kiegészítő biztosítást megkötnie annak a belföldi üzemben tartónak, aki a biztosítási zöldkártyát kiváltotta.

Talán érdemes megemlíteni azt, hogy a Külföldi r.-t hónapokkal korábban fogadták el és hirdették ki, mint a gépjármű-felelősségbiztosítás „főszabályait” tartalmazó Korm. r.-t. A

---

<sup>56</sup> A nemzetközi gépjármű forgalom növekedése miatt már a második világháború előtt felmerült az a kérdés, hogy hogyan lehetne kiterjeszteni külföldre a felelősségbiztosítás hatályát. A második világháború után az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ), illetve ennek Genfben működő Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB) kezdett foglalkozni a témakörrel. Az ezzel a kérdéskörrel foglalkozó ENSZ munkacsoport, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottság Közlekedési Albizottsága ezen célra létrehozott Főmunkacsoportjában 1949. január 25-én megfogalmazták a Főmunkacsoport ún. 5. sz. ajánlását, amely a már 1926 óta működő skandináv rendszer átvételét javasolta. Ennek lényege az, hogy azon országok központi biztosítási szervei, amelyekben kötelező a gépjármű felelősségbiztosítás, a svéd mintához hasonlóan vezessék be a Zöldkártyát, mint a felelősségbiztosítási fedezet igazolását, kössenek egymással megállapodásokat, amelyek értelmében a külföldiek által okozott károkat a külföldi biztosító helyett rendezik.

A Közlekedési Albizottság 1952. júniusi határozata 1953. január 1-jei hatállyal a következő nyolc ország részvételével életre hívta a Zöldkártya rendszert: Ausztria, Belgium, Franciaország, Hollandia, Nagy-Britannia, Svédország, Svájc és a Németországi Szövetségi Köztársaság. A következő években majdnem minden európai ország csatlakozott a rendszerhez. Magyarország 1961 óta részese a Zöldkártya rendszernek.

A Zöldkártya rendszer legfőbb szerve (az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságával együttműködve) az 1951 novemberében megalakult Council of Bureaux (CoB) – Irodák Tanácsa ([www.cobx.org](http://www.cobx.org)) hosszú évekig londoni, majd 2006. november 1-jétől brüsszeli székhellyel.

Lásd Novotni 1993: 155. o., valamint <http://www.mabisz.hu/hu/gepjarmu-karrendezesi-iroda/nemzeti-iroda/nemzeti-zk-iroda.html>, letöltve: 2015. augusztus 13.

<sup>57</sup> 1962-ben az európai szocialista országok egy része létrehozta az ún. Kékkártya egyezményt, ami hasonló volt a Zöldkártya egyezményhez azzal, hogy a gyakorlatban nem került sor semmilyen színű kártya kiállítására, továbbá lehetőséget biztosított a casco biztosítások ügyintézésére is. Lásd Asztalos László György: Biztosítási kézikönyv, BOI, Budapest, 1997, 496. o., Bárd Károly: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás néhány nemzetközi vonatkozású kérdése, Külgazdaság, 1972. évi 3. szám 38-39. o.

Külföldi r.-t 1959. január 3-án hirdették ki, míg a Korm. r.-t május 10-én. Ennek oka az volt, hogy már javában folytak a tárgyalások a Council of Bureaux-val Magyarország Zöldkártya rendszerhez való csatlakozásáról, ezért eminensnek kívánt mutatkozni az ország.

Ami a végrehajtási jogszabályokat illeti, elsőként a Külföldi r. végrehajtásáról az 1/1959. (III. 15.), a 2/1959. (IV. 8.), az 1/1960. (XII. 4.) és a 1/1962. (IX. 15.) PM-KPM-KkM együttes rendeletek szóltak. Tekintettel arra, hogy ezen rendeletek rövid ideig voltak hatályban, e körben csak az 1/1964. (IV. 3.) PM-KPM-KkM együttes rendelet (a továbbiakban: Külföldi vhr.) szabályaira térek ki röviden.

A Külföldi vhr. 1. § (1) bekezdése rögzítette, hogy a külföldi rendszámú gépjármű országjelzése és rendszámablója a külföldi vagy nemzetközi biztosítási bizonylat (kártya) helyettesítésének elismerhető. Abban az időben ilyen megállapodás a Németországi Szövetségi Köztársasággal és a Német Demokratikus Köztársasággal volt hatályban.<sup>58</sup>

A Külföldi vhr. 9. §-a felsorolta azon országokat, melyek a zöldkártya rendszerben részt vettek akkoriban: a Belga Királyság, a Bolgár Népköztársaság, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság, a Dán Királyság, a Finn Köztársaság, a Francia Köztársaság, a Görög Királyság, Írország, a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság, a Lengyel Népköztársaság, Luxemburg, Nagy Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága, a Német Demokratikus Köztársaság, a Német Szövetségi Köztársaság, a Norvég Királyság, az Olasz Köztársaság, az Osztrák Köztársaság, Svájc, a Svéd Királyság, a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége és Törökország. Ezen § (4) bekezdése megállapította, hogy abban az időben mely országok vonatkozásában volt hatályban olyan megállapodás, miszerint a gépjármű országjelzése és rendszámablója helyettesítette a biztosítási bizonylatot, illetve a zöldkártyát.<sup>59</sup> A Pénzügyi Közlönyben és a Közlekedési Értesítőben kellett közzétenni, hogy mely országok biztosító intézeteivel létesítettek a Külföldi vhr. 9. §-a szerinti megállapodást, és ezek mikor lépnek hatályba.

A Külföldi vhr.-t módosította a Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 1/1964. (IV. 3.) PM-KPM-KkM együttes rendelet módosításáról szóló 18/1968. (VI. 21.) PM-KPM-KkM

<sup>58</sup> Külföldi vhr. 1. § (2) bekezdése.

<sup>59</sup> A Bolgár Népköztársaság, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság, a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság, a Német Demokratikus Köztársaság és az Osztrák Köztársaság.

számú együttes rendelet, mely a Külföldi vhr. 9. § (1) bekezdését lényegében akként módosította, hogy a zöldkártya rendszer részévé vált Albánia és Portugália kivételével az összes európai ország, valamint a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége és a Török Köztársaság. Míg ezen rendelet a Külföldi vhr. 9. § (4) bekezdését akként egészítette ki, hogy a rendszámtábla egyezmény megkötésére mely országokkal került sor.<sup>60</sup>

### 3.2.1.8. A szabályozás értékelése

Az ugyan fontos előrelépés volt, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás általános szabályait meghatározta a jogalkotó. Megállapítható azonban mind a Korm. r., mind a Vhr., mind a Külföldi r. szabályaiból, hogy alapvető fogalmak meghatározására nem törekedett, mint például az üzemben tartó<sup>61</sup> fogalma, azonban a legfontosabb rendelkezéseket átfogta.

A szabályozás további kritikájaként fogalmazható meg, hogy nem minden üzemben tartóra terjedt ki a gépjárművek kötelező felelősségbiztosítása, nem tette lehetővé az Állami Biztosító közvetlen perlését, továbbá nem gondoskodott az ismeretlen gépjárművek által okozott károk bizonyos körű megtérítéséről.<sup>62</sup>

Ami a károsult biztosítóval szembeni közvetlen keresetindítási jogát illeti, Beck Salamon rámutatott arra, hogy abban az időben már több külföldi törvény ismerte ezt a lehetőséget, sőt a régi Ptk. első tervezetei is elismerték ezt, azonban a végleges változatba ez a lehetőség mégsem került be.<sup>63</sup>

### 3.2.2. Az 1970. évi kormányrendelet és főbb módosításai

<sup>60</sup> A Bolgár Népköztársaság, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság, a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Német Demokratikus Köztársaság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Osztrák Köztársaság, a Román Szocialista Köztársaság és a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége.

<sup>61</sup> Előállhatott akkoriban olyan helyzet, hogy ha egy munkavállaló a saját tulajdonú gépjárművét munkaviszonyával összefüggésben is használta, akkor az üzemben tartó személye attól függött, hogy a károkozaskor a munkaviszonya keretében járt-e el, vagy sem. Lásd: Eörsi Gyula: A polgári jogi felelősség kézikönyve, KJK, Budapest, 1966, (a továbbiakban: Eörsi 1966) 271. o. A Pest Megyei Bíróság PK. 1965. II. B. 13/8. számú állásfoglalása szerint a munkavállaló csak akkor minősül üzemben tartónak, ha a tulajdonos-alkalmazott a járművet a munkavégzéssel összefüggésben rendszeresen használja; idézi Eörsi 1966: 271. o.

<sup>62</sup> Olasz 1975: 184. o.

<sup>63</sup> Beck 1966: 14-15. o.

### 3.2.2.1. A biztosítási fedezet kiterjesztése

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet (a továbbiakban: 1970. évi Korm. r.) 1. § (1) bekezdésében foglalt szabály előrelépésként értékelhető, miszerint ezen rendelet már nem tesz különbséget az állami intézmények, állami vállalatok által üzemben tartott, illetve a magánszemélyek által üzemben tartott gépjárművekre vonatkozó felelősségbiztosítás között.<sup>64</sup> Továbbra is megtartotta a jogalkotó azt a megoldást, hogy a biztosítási jogviszony ex lege jött létre. Ugyanezen § (2) bekezdése szerint nem tartoztak ezen rendelet hatálya alá az ország területén ideiglenesen tartózkodó szovjet csapatok külföldi rendszámú gépjárművei. Ebből következően ezeknek a csapatoknak a belföldi rendszámú gépjárműveire az 1970. évi Korm. r. hatálya kiterjedt.<sup>65</sup>

E tekintetben a problémát az okozta Olasz Nándor szerint, hogy azokra a gépjárművekre, amik ugyan rendszámtáblára kötelezettek, de a károkozás időpontjában ezzel valamilyen okból nem rendelkeztek, továbbá azon munkagép jellegű járművekre, amelyek Olasz Nándor álláspontját tekintetbe véve egyre kisebb számúak, de még rendszámtábla nélkül közlekedhetnek, nem terjedt ki a felelősségbiztosítás, így a szerző álláspontja az, hogy a felelősségbiztosítás hatályának a kiterjesztése szükséges.<sup>66</sup> Sőt a szerző álláspontja az volt, hogy a segédmotoros járművek kötelező felelősségbiztosításának a kérdését is rendezni kellene.<sup>67</sup>

Az ország területén ideiglenesen tartózkodó szovjet csapatok külföldi rendszámú gépjárművei által okozott károk rendezését illetően Olasz Nándor kifejtette, hogy ez a Magyar-Szovjet Vegyesbizottság előtt történt, mindazonáltal a szerző szerint ez a megoldás nem biztosította a

---

<sup>64</sup> Olasz Nándor: A baleseti kártérítési felelősségre, valamint a gépjárművek kötelező felelősségbiztosítására vonatkozó szabályok összefüggései a reparáció és a prevenció szempontjából, Magyar Jog, 1974. évi májusi szám, 286. o., valamint Novotni 1991. 264. o.

<sup>65</sup> A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló rendelkezéseknek a fegyveres testületek által üzemben tartott gépjárművekre történő alkalmazásáról szóló 25/1971. (VI. 24.) PM rendelet kimondta, hogy a fegyveres erők által okozott gépjárműkárok rendezése az Állami Biztosító útján történik más üzemben tartók által okozott károk rendezéséhez hasonlóan. Lásd: Bárd Károly: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás néhány nemzetközi vonatkozású kérdése, Külgazdaság, 1972. évi 3. szám 37. o.

<sup>66</sup> Olasz 1975: 185. o.

<sup>67</sup> Olasz 1975: 186. o.

hatékony kárrendezést, ezért javaslata az volt, hogy megállapodás útján az Állami Biztosítónak kellene ezen károk rendezését ellátnia.<sup>68,69,70</sup>

Az 1970. évi Korm. r. 2. § (1) bekezdésében található szabályozás lényegében megegyezett a Korm. r. 2. § (1) bekezdésének a rendelkezéseivel.<sup>71</sup>

Az 1970. évi Korm. r. 2. § (2) bekezdése a károsultak védelme érdekében kimondta, hogy az Állami Biztosító megtérítette a lopott gépjárművel okozott kárt is, a biztosított üzembentartó dologi kárának és a társadalombiztosítási szerv megtérítési követelésének a kivételével. Ez a szabályozás a károsultak védelmének az erősítését szolgálta, hiszen a korábbi rendelkezések szerint erre nem terjedt ki a biztosító helytállási kötelezettsége, s a károsultnak az igényét a gépjárművet eltulajdonítóval vagy jogellenesen használóval szemben kellett érvényesítenie, mely számára már akkor is idő- és költségigényes volt, nem beszélve a követelés végrehajtásának a problémáiról.<sup>72</sup>

<sup>68</sup> Olasz 1975: 185-186. o.

<sup>69</sup> E tekintetben Olasz Nándorral egyező álláspontot képviselt Balogh Imre. Lásd Balogh Imre: Az általános gépjárműbiztosítás jogi szabályozásának modellje, Biztosítási Szemle, 1976. évi 8-9. szám, 276-277. o. Lásd még Novotni Zoltán: A gépjármű üzembentartói felelősség néhány problémája, Biztosítási Szemle, 1976. évi 8-9. szám, 243. o.

<sup>70</sup> Megjegyzendő, hogy Olasz Nándor cikkének megjelenését követően több mint 20 év múlva valósult meg az elképzelése, ugyanis a Magyar Köztársaság Kormánya és az Egyesült Államok Kormánya közötti, az Egyesült Államok Fegyveres Erőinek a Magyar Köztársaság területén történő tevékenységéről szóló Megállapodás, valamint az annak mellékletét képező Végrehajtási Megállapodások megerősítéséről és kihirdetéséről szóló 1997. évi XLIX. törvény a Megállapodás 6. Cikkét kiegészítő Végrehajtási Megállapodás a Közös Kárigény Felülvizsgálati Bizottság működésének rendjéről és az Egyesült Államok Fegyveres Erőinek béketeremtő tevékenységéből eredő károk rendezéséről szóló 2. számú melléklet III. cikk 3.1. pontja kimondja: „3.1. A HM és a Magyar Biztosítók Szövetsége (Szövetség) 1996. március 8-án egyezményt kötött. Ezen egyezmény értelmében a Szövetség közvetlenül kártalanítja a kárigényt benyújtókat mindazokért a károkért, melyeket az Egyesült Államok Személyi Állománya szolgálati tevékenység ellátása során az Egyesült Államok Kormányának tulajdonában levő vagy általa üzemeltetett gépkocsik vezetése közben okozott. Ez alól csak azok a károk képeznek kivételt, melyekre a magyar biztosítási szabályok értelmében a biztosítás nem nyújt fedezetet. Ezen kivételt képező károkért benyújtott kárigényekkel kapcsolatban a jelen Megállapodás IV. Cikkében (Szolgálatteljesítés közben, nem gépjárművel okozott károk) foglalt eljárási rendnek megfelelően hoznak döntéseket.” (Ekkor hazánk még nem volt a NATO tagja, csak békepartneri státusban állt.) Ezt azt jelenti, hogy a NATO kontingens gépjárművei által okozott károkat a MABISZ rendezzi, és majd a MABISZ számol el a HM-mel. A HM meg a NATO-val számol el, tehát valahol fenn még mindig létezik egy HM-NATO Vegyesbizottság.

<sup>71</sup> Novotni Zoltán szerint az 1970. évi Korm. r. 2. § (1) bekezdése nemcsak a „fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatására vonatkozik”, hanem „[a] üzembentartói minőség tehát a felelősségbiztosítási fedezet szempontjából szélesebb körű, mint a fokozott veszéllyel járó felelősség, mert magában foglalja mindazokat a károkozásokat is, amelyeket a gépjármű üzemeltetésével kapcsolatban, tehát a ki- és beszállás, a szabálytalan tárolás, az országúti szerelés során okoznak.” Lásd Novotni Zoltán: A gépjármű üzembentartói felelősség néhány problémája, Biztosítási Szemle, 1976. évi 8-9. szám, 243. o.

<sup>72</sup> Lábady Tamás: Fejezetek a felelősségbiztosítás köréből, Szikra Nyomda, Pécs, 1989, 74. o.

Az 1970. évi Korm. r. 2. § (4) bekezdése pontosította azon esetköröket, amikor az Állami Biztosító nem térítette meg kárt.<sup>73</sup> Ezen szabályozásból látható, hogy sokkal szélesebb körű, mint a Korm. r. 2. § (3) bekezdésében foglalt szabály.

Szintén a károsultak érdekét szolgáló szabályt tartalmazott az 1970. évi Korm. r. 3. §-a, mely szerint az Állami Biztosító megtérítette a belföldön közúton vagy zárt telepen keletkezett kárt is, ha a kárt gépjármű okozta, de az üzemben tartó nem volt megállapítható.<sup>74</sup> Az 1970. évi Korm. r. alapján elméletileg kizárható volt, hogy egy rendszámmal ellátott gépjármű ne rendelkezzen biztosítási fedezettel, legfeljebb az üzemben tartó a biztosítási díj megfizetésével eshetett késedelembe, ami akkor nem vonta maga után a biztosítás megszűnését. Azonban könnyen előfordulhatott, hogy nem volt azonosítható a károkozó gépjármű, ami azzal a következménnyel járhatott, hogy a károsult az őt megillető kártérítéshez nem tudott hozzájutni. Az előbb említett szabályozás éppen ezen a problémán igyekezett módosítani.<sup>75</sup> Ilyen esetekben azonban a biztosítás nem terjedt ki a gépjárművekben keletkezett károkra és a társadalombiztosítási szerv megtérítési követeléseire.

Az 1970. évi Korm. r. a tekintetben is előrelépett, hogy nem két külön kormányrendeletben szabályozta a magyar felelősségbiztosítás belföldi és külföldi vonatkozású kérdéseit, hanem egy rendeletben rögzítette ezen szabályokat.<sup>76</sup>

<sup>73</sup> Ezen esetek a következők voltak: „a) a károkozó gépjárművön elhelyezett és nem az azzal közlekedők személyi használatára szolgáló tárgyakban keletkezett, / b) sugárzó-anyagok és készítmények hatása, vagy a közegészségügyi hatóság részéről a sugárzás ártalmas következményeinek elhárítása érdekében tett intézkedések folytán keletkezett, / c) a közút burkolatában a gépjármű balesete nélkül keletkezett be, / d) gépjármű munkagépként való használata során keletkezett, / e) az álló gépjárműre, illetve arról való rakodás során annak következtében keletkezett, / továbbá azt a kárt, amelyért / f) verseny vagy arra való edzés során idézett elő a gépjármű, végül g) külföldi rendszámú gépjármű nem magyar állampolgárnak (jogi személynek) okozott.”

<sup>74</sup> A gyakorlatban felvetődött az az eset, amikor egy ismeretlen gépjármű tolatás közben vasbeton oszlopnak ütközött és azt megromlaltta, azonban a rendőrhatalósági határozat azt nem állapította meg, hogy a betonoszlopban egy ismeretlen gépjármű okozott kárt. A Fővárosi Bíróság 41.Pf.25.238/1972/9. szám alatt meghozott ítéletében kifejtette, hogy a károsult nemcsak rendőrhatalósági határozattal, hanem egyéb bizonyítékkal is bizonyíthatja a kárát. Továbbá leszögezte a Fővárosi Bíróság, hogy az 1970. évi Korm. r.-nek a nyomozóhatóság határozatára vonatkozó rendelkezései elsősorban peren kívüli eljárásra vonatkoznak. A Fővárosi Bíróság ezen álláspontjával Nagy Miklós nem értett egyet. Lásd: Nagy Miklós: Az ismeretlen gépjármű által okozott káreset bizonyítása, Biztosítási Szemle, 1973. évi 11-12. szám, 414-446. o.

<sup>75</sup> Felmerült a bírói gyakorlatban, hogy a gépjárműnek vagy az üzemben tartónak kell-e ismeretlennek lennie ahhoz, hogy a biztosító fizessen. Például a szemtanúk egybehangzó előadása szerint a kárt egy nagy kék, csuklós autóbusz okozta Budapesten, de annak rendszáma, száma, vezetője nem volt azonosítható. Ebben az esetben az üzemben tartó nem volt ismeretlen, hiszen a leírt járműveket csak a BKV üzemelteti. Ilyen esetben a kárt az Állami Biztosítónak az általános gépjármű-felelősségbiztosítási szabályok szerint kellett megtérítenie. Lásd A Polgári Törvénykönyv magyarázata [szerzők: Aradi Frigyes et al.; szerkesztő: Eörsi Gyula és Gellért György] KJK, Budapest, 1981, 2569. o.

<sup>76</sup> Bárd Károly: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás néhány nemzetközi vonatkozású kérdése, Külgazdaság, 1972. évi 3. szám 37. o.

### 3.2.2.2. A gépjárműversenyekre vonatkozó biztosítás bevezetése

A korábbiakhoz képest újdonság volt, hogy az 1970. évi Korm. r. kifejezett szabályozást tartalmazott a belföldi gépjárműversenyek esetére szóló felelősségbiztosításról. A Korm. r. 5. § (1) bekezdése kiemelte, hogy a közúton vagy zárt versenypályán hatósági engedéllyel tartott versenyen vagy edzésen részt vevő gépjármű üzemben tartója, vezetője és a verseny belföldi rendezőszerve (rendezője) a versenyen, az edzésen vagy a verseny kapcsán közúton közlekedés során okozott kár megtérítése céljából biztosítással rendelkezett. Megállapítható tehát, hogy ezen esetben is ex lege jött létre a biztosítási jogviszony. A 1970. évi Korm. r. 5. § (2) bekezdése pedig azt határozta meg, hogy mire nem terjedt ki ez a biztosítás.<sup>77</sup> Megállapítható, hogy ezen szabályozás célja az volt, hogy a nézők közül károsultakká váló személyek vagy a verseny lebonyolítása kapcsán dologi károkat szenvedők kártérítést kapjanak az általuk elszenvedett károk miatt.

### 3.2.2.3. A közvetlen igényérvényesítés lehetőségének megteremtése

A 1970. évi Korm. r. 9. § (1) bekezdésének a szabályozása jelentős vívmányként értékelhető<sup>78</sup>, mivel a károsult igényét az Állami Biztosítóval szemben magyar bíróság előtt közvetlenül is érvényesíthette.<sup>79</sup> Ezen rendelkezéssel jelentősen könnyebbé vált a károsultak helyzete, ha peren kívül nem sikerült megegyezni az Állami Biztosítóval a kártérítési összeg mértékéről.<sup>80,81</sup>

<sup>77</sup> A 1970. évi Korm. r. 5. § (2) bekezdése értelmében: „E biztosítás a magyar jog szerint fennálló kártérítési felelősségre terjed ki. Nem téríti azonban az Állami Biztosító e biztosítás alapján azokat a károkat, amelyek / a) versenygépjárműben, / b) az abban elhelyezett vagyontárgyakban, / c) zárt versenypályán vagy forgalom elől elzárt közúton (útszakaszon) tartott versenyen (edzésen) ugyanabban az időben (futamban) részt vevő versenytárs, társvezető vagy utas személyében, valamint vagyontárgyában, / d) a közút burkolatában a gépjármű balesete nélkül következett be.”

<sup>78</sup> Farkas József: Az Állami Biztosító közvetlen perelhetőségével felmerülő főbb eljárásjogi kérdések, Biztosítási Szemle, 1975. évi 6. szám 193. o.

<sup>79</sup> Kiss Ferenc: A felelősségi fajták a hazai felelősségbiztosítási módozatokban, Biztosítási Szemle, 1973. évi 5. szám 180. o.

<sup>80</sup> A bírói gyakorlatban felmerült az a kérdés, hogy a károsult perelheti-e együtt a károkozót és az Állami Biztosítót. A Polgári Törvénykönyv magyarázata szerint erre lehetőség van, és biztosított az egyetemleges marasztalás lehetősége is. Lásd A Polgári Törvénykönyv magyarázata [szerzők: Aradi Frigyes et al.; szerkesztő: Eörsi Gyula és Gellért György] KJK, Budapest, 1981, 2570. o.

<sup>81</sup> Megjegyzendő, hogy ugyan előremutató, azonban nem példa nélküli ez a megoldás. Már az 1959. évi Strasbourgi Egyezmény is tartalmazta a közvetlen igényérvényesítésre vonatkozó szabályozást, ami alapján ekkorra már több európai országban szabályozták a biztosítóval szembeni közvetlen perelés lehetőségét, lásd: Becker, Peter: Die materielle Rechtsstellung des geschädigten Dritten in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung im Vergleich zu der des Versicherten in der sozialen Unfallversicherung, Freie Universität Berlin, Berlin, 1976, 18-19. o. és Staub, Peter: Die Ergänzung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach Art. 75 und 76 SVG, Verlag Herbert Land & Cie AG, Bern, 1968, 63-64. o.



Olasz Nándor megjegyezte, hogy az Állami Biztosítóval szembeni közvetlen perlési jog ellenzőinek azon érve, miszerint a biztosító és a károsult között nem áll fenn jogviszony, azért nem helytálló, mert éppen a jogszabály hozta létre a károsult és a biztosító között ezt a jogviszonyt.<sup>82</sup> Ugyanakkor Novotni Zoltán tanulmányában ezen szabályozás pontatlanságaira és visszásságaira hívta fel a figyelmet.<sup>83,84</sup> Sőt a korabeli szakirodalomban heves vita folyt arról, hogy ha a károsult a károkozót és a felelősségbiztosítót együttesen perli, akkor lehetséges-e az egyetemleges marasztalásuk.<sup>85</sup>

Ugyanezen § (2) bekezdése azt tartalmazta, hogy „[a] biztosított üzembentartó csak annyiban követelheti, hogy az Állami Biztosító az ő kezéhez fizessen, amennyiben a károsult követelését ő egyenlítette ki.” Míg a 1970. évi Korm. r. 9. § (3) bekezdése kimondta: „A biztosított és a károsult egyezsége a biztosítóval szemben csak akkor hatályos, ha a biztosító azt tudomásul vette, a biztosított bírósági (gazdasági döntőbizottsági) marasztalása pedig csak akkor, ha a biztosító a perben részt vett, a biztosított képviselétől gondoskodott, vagy ezekről lemondott.”

#### 3.2.2.4. A visszkereseti igény esetköreinek a bővítése

A 1970. évi Korm. r. 13. § (1) bekezdése<sup>86</sup> tartalmazta az Állami Biztosító regressz jogát. Megállapítható, hogy a visszkereseti igény esetkörei bővültek a Korm. r. 4. § (4) bekezdésében található esetkörökhöz képest.<sup>87</sup> A szabályozás kritikájaként fogalmazható meg az, hogy minden esetben a teljes kártérítési összeg követelhető volt a biztosítottól. Adott esetben a nagy

<sup>82</sup> Olasz 1975: 187. o.

<sup>83</sup> Novotni 1991: 264. o.

<sup>84</sup> Ládai Tamás egyetért Novotni Zoltánnal abban, hogy „a közvetlen perlési lehetőség folytán ... a kártérítési perek körvonalai elmosódnak, a kártérítések parttalaná válnak.” Lásd Ládai Tamás: Fejezetek a felelősségbiztosítás köréből, Szikra Nyomda, Pécs, 1989, 74. o.

<sup>85</sup> Szentgyörgyi Rezső: A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. sz. rendelet gyakorlatáról, Biztosítási Szemle, 1974. évi 2. szám 57-58. o. és Farkas József: Az Állami Biztosító közvetlen perelhetőségével felmerülő főbb eljárásjogi kérdések, Biztosítási Szemle, 1975. évi 6. szám 194-195. o.

<sup>86</sup> „Az Állami Biztosító a biztosított személytől a kifizetett kártérítési összeg megtérítését követelheti, amennyiben a biztosított vagy alkalmazottja (tagja) / a) jogellenesen és szándékosan, / b) foglalkozás korében elkövetett szándékos veszélyeztetéssel [Btk. 258. § (3) bek.], vagy / c) segítségnyújtás elmulasztásával [Btk. 259. § (3) bek.] / okozta a kárt; / a gépjárművet szeszital hatása alatt vagy vezetői engedély nélkül vezette, illetve a gépjármű vezetését szeszital hatása alatt álló, vagy vezetői engedéllyel nem rendelkező személynek engedte át (Btk. 194. §), e) tehergépkocsival (pótkocsival) a KRESZ-ben előírt feltételek megtartása nélkül személyt szállított, amennyiben a biztosító a szállított személyek részére kártérítést fizetett, végül / f) a kárt a gépjármű súlyosan elhanyagolt műszaki állapot folytán idézte elő, ha a gépjárműnek ezt az állapotát bíróság vagy szabálysértési hatóság megállapította.” Lásd: Eörsi Gyula: A szolgáltatások, a regresszus, valamint az engedmény halmozódása a magán- és az állami biztosításban, Biztosítási Szemle, 1975. évi 3. szám 86. o.

<sup>87</sup> Szücs Ferenc – F. Mucsi Anikó: Hogyan alakul a biztosító megtérítési követelése a segítségnyújtás elmulasztása esetén? Biztosítási Szemle, 1971. évi 4. szám 240-242. o.

összegű kártérítési összeg Állami Biztosítónak történő visszafizetése teljesen ellehetetleníthette az érintett biztosítottat. Talán célszerű lett volna az egyes esetkörök vonatkozásában határt szabni a visszkereseti igény érvényesítésének.<sup>88</sup>

Ugyanezen § (2) bekezdése rögzítette, hogy „[a]z üzemeltető terhére előírt bejelentési és közlési kötelezettségeknek [10. § (1) és (2) bek.] elmulasztásából vagy késedelmes teljesítéséből származó kamatokért és perköltségekért az Állami Biztosító a biztosított ellen megtérítési igényt támaszthat.”

Olasz Nándor az önrészesedés bevezetésével kapcsolatban kiemelte, hogy ennek bevezetése szükségtelen, ugyanis véleménye szerint ezen intézmény a balesetek számának alakulását kedvezően nem tudná befolyásolni.<sup>89,90</sup>

Az 1970. évi Korm. r. 14. §-a a gépjárművet eltulajdonító, illetve jogellenesen használó személynek az Állami Biztosítóval szembeni megtérítési kötelezettségét írta elő, melynek a mértékét a jogalkotó nem korlátozta, amiből az a következtetés vonandó le, hogy a regressz ez esetben is korlátlan volt.

### 3.2.2.5. A benzinárba épített biztosítási díj rendszerének bevezetése 1982-től

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet módosításáról szóló 27/1982. (VI. 9.) MT számú rendelet szerint a benzinüzemű járművek mentesültek a biztosítási díj megfizetése alól, s csak a gázolajüzemű gépjárművek után kellett biztosítási díjat fizetni. A benzinüzemű gépjárművek esetén az üzemanyagárba építették be a

<sup>88</sup> Eörsi Gyula: Felelősség és biztosítás (Skandináv tapasztalatok és magyar problémák), Biztosítási Szemle, 1974. évi 4. szám 126. o.

<sup>89</sup> Olasz 1975: 190. o.

<sup>90</sup> Az önrészesedés – biztosítás üzemeltetési szempontból – a bagatell károk kiszűrését szolgálná: egy kis összegű kárnál ne kelljen „beindítani” a biztosító meglehetősen drága apparátusát, hiszen ez az egész veszélyközösségre nézve majdani díjemelést eredményezhet. Mindazonáltal megjegyzendő, hogy a gépjárművel okozott károk esetében a kárösszege és a károkozó felróhatósága között nincs arányos összefüggés. Mára ez a kérdés megoldódott, mivel a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete JÉ-II/IB-311/2009. számú határozata az UNION Vienna Insurance Group Biztosító Zrt.-nek nem engedélyezte az önrész alkalmazását kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás tekintetében, sőt az Union Vienna Insurance Group Biztosító Zrt.-t 5.000.000,- forint felügyeleti bírsággal sújtotta; lásd [http://www.pszaf.hu/bal\\_menu/hatarozatok/biztositasi\\_hatarozatok/JE-II-IB-311-2009.html?query=Union%20%C3%B6nr%C3%A9sz](http://www.pszaf.hu/bal_menu/hatarozatok/biztositasi_hatarozatok/JE-II-IB-311-2009.html?query=Union%20%C3%B6nr%C3%A9sz); letöltve: 2010. január 31.

díjat. Ezzel egy igen egyedülálló megoldást vezetett be a jogalkotó. A változtatás 1982. július 1-jén lépett hatályba.<sup>91</sup>

Novotni Zoltán tanulmányában kifejtette: „A polgári jogi szabályozástól való eltávolodást tovább fokozta a kormányrendelet azon módosítása, mely a biztosítási jogviszony elengedhetetlen elemét, ti. a szerződő fél díjfizetési kötelezettségét egyszerűen eltüntette ...” Továbbá hozzátette, hogy a biztosítási díjat a benzinár tartalmazta, de végül a költségvetés volt kénytelen a kártérítési összegek kifizetését megfinanszírozni, mivel a benzinár meghatározott részből származó bevétel erre nem volt elegendő.<sup>92,93</sup>

Bálint Györgyi és Dögei Sándor könyvében kitért arra, hogy ennek a benzináras rendszernek az volt az előnye, hogy kis költséggel járt, nem került sor szerzési költség kifizetésére, nem állhatott elő olyan helyzet, hogy a károkozó biztosítatlan legyen, továbbá ezen rendszer szerint több díjat fizetett az, aki többet közlekedett. A szerzők azonban ezen megoldás hátrányaira is kitértek. A hátrányok között említhető, hogy a költségvetésen kívül senkinek nem állt érdekében a károk csökkentése, továbbá a benzinárból származó bevétel egyre kevésbé fedezte a ráfordításokat, továbbá a szerzők szerint statisztikai adatokkal bizonyított, hogy a megtett kilométerek száma és a károkozás gyakorisága között szoros összefüggés nem figyelhető meg.<sup>94,95</sup>

Továbbá ezen rendszerrel kapcsolatban az a probléma is felmerült, hogy a külföldiek a saját hazájukban már megfizették a biztosítási díjat, azonban Magyarországon a benzin megvásárlásával nekik is kellett biztosítási díjat fizetniük, noha a biztosítási fedezetük az esetek nagyobb részében Magyarországra is kiterjedt.<sup>96</sup> De mindez fordítva is igaz: a külföldre utazó hazai gépjárművek által okozott károkat a magyar biztosító fizette meg, holott ezek az

<sup>91</sup> A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet módosításáról szóló 27/1982. (VI. 9.) MT számú rendelet 2. §

<sup>92</sup> Novotni 1991: 264. o.

<sup>93</sup> A rendszer finanszírozásának fenntarthatatlanságával kapcsolatban hasonló álláspontot képvisel Forgács Zoltán, lásd Forgács 2003. 11. o.

<sup>94</sup> Bálint Györgyi – Dögei Sándor: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozásának változásai, Saldo, Budapest, 1998, (a továbbiakban: Bálint 1998) 7. o.

<sup>95</sup> Bálint Györgyi és Dögei Sándor álláspontját lényegében osztja Forgács Zoltán. Lásd Forgács Zoltán – Fekete Attila: Gépjárművek biztosítása és vámszabályai, Saldo, Budapest, 2003, (a továbbiakban: Forgács 2003) 10-11. o.

<sup>96</sup> Lásd Trunkó Barnabás által a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályán 2009. október 7. napján megtartott előadását, lásd Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) Biztosítási Szemle, [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.html), letöltve: 2010. január 31.

üzembentartók – a külföldi tartózkodásuk során – odakinn tankoltak, tehát itthon nem fizettek „biztosítási díjat.”

Érdekességképpen megjegyzendő, hogy Svájcban is felmerült a benzináras rendszer bevezetése, azonban annak hátrányait is jelentős mértékben figyelembe véve ezen ötletet elvetették.<sup>97</sup>

Bálint Györgyi és Dögei Sándor szerint a benzináras rendszer megszüntetése melletti legfőbb érv az volt, hogy ez a megoldás nem tette lehetővé a biztosítási piac új elveknek megfelelő, piaci átalakítását.<sup>98,99</sup> Kondor Ferencné arra a problémára is rámutatott, hogy a benzináras rendszer – új elszámolási rend ellenére is – csak veszteséget termelt.<sup>100</sup>

#### 3.2.2.6. A végrehajtási rendelet lényegesebb szabályai

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet (a továbbiakban: 1970. évi Vhr.) 2. § (1) bekezdése a gépjármű-felelősségbiztosítás területi hatályát rögzítette, miszerint az Albánia kivételével minden európai állam, a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége és a Török Köztársaság egész területén okozott káresetekre kiterjed ki. Tehát időközben Portugália is részese lett a Zöldkártya Egyezménynek.

Az 1970. évi Vhr. 2. § (5) bekezdése már lehetőséget adott arra, hogy a nemzetközi gépjármű-felelősségbiztosítási bizonylatot ne csak az Állami Biztosító kijelölt igazgatóságai, illetve fiókjai szolgáltatassák ki, hanem erre megbízott is – ezek között a Magyar Autóklub is – jogosult lehetett.<sup>101</sup>

<sup>97</sup> Peter Diethelm: Gépjármű-felelősségbiztosítás díja a benzin árában? Biztosítási Szemle, 1988. 5. szám 8-10. o. (Kiemelendő, hogy az eredeti cikk a Versicherungswirtschaft 1988. évi 5. számában jelent meg, melynek magyar fordítása került közzétételre a Biztosítási Szemlében.)

<sup>98</sup> Bálint 1998: 7. o.

<sup>99</sup> Ugyanezt az álláspontot képviseli Benedek Károly. Lásd Benedek Károly: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szerződéses rendszere, Magyar Jog, 1991. évi júliusi szám, (a továbbiakban: Benedek 1991) 407. o.

<sup>100</sup> Kondor Ferencné: A gépjármű-biztosítás korszerűsítéséről, Biztosítási Szemle, 1989. évi 1. szám 8. o.

<sup>101</sup> Bárdos Péter: A gépjárművek kötelező felelősségbiztosítását szabályozó jogszabályokban bekövetkezett tartalmi változások, Biztosítási Szemle, 1971. évi 1. szám 6. o.

Az 1970. évi Vhr.-rel kapcsolatban még a 13. § érdemel kiemelést, melynek értelmében az Állami Biztosító a megtérítési követelését vagy annak egy részét rendkívüli méltánylást érdemlő körülmények esetén nem volt köteles érvényesíteni, mellyel némileg oldotta a korlátlan regresszból eredő problémákat.

### 3.2.2.7. A kormányrendelet és módosításainak az értékelése

A 1970. évi Korm. r. szabályozásának az összegzéseként elmondható, hogy jelentős előrelépést ért el a károsultak érdekeinek a védelmével kapcsolatban, mely Trunkó Barnabás szerint az akkori európai szabályozás élvonalába tartozott.<sup>102</sup> Jogszabály-szerkesztési szempontból a kormányrendelet előnyének tartom, hogy az egyes tartalmi egységeket címmel látták el, ami az átláthatóságot segítette elő. A szabályozás pozitívumának tartom azt is, hogy a biztosítási fedezet továbbra is korlátlan maradt. Mindazonáltal kiemelendő, hogy a kormányrendelet által használt fogalmak meghatározására továbbra sem került sor, legfeljebb a végrehajtási rendelet utalt vissza a fogalmaknál a KRESZ fogalom-meghatározásaira. Sárai András szerint továbbá problémaként jelentkezett, hogy nem minden közúton közlekedő járműre terjedt ki ez a biztosítás. Véleménye az volt, hogy ki kell terjeszteni a fedezetet a rendszám nélküli motorkerékpárokra, a közutat igénybe vevő mezőgazdasági munkagépekre, valamint azokra a mezőgazdasági erőgépekre, amik nem közúton közlekednek.<sup>103</sup>

Ami a mezőgazdasági vontatók és a lassú járművek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítását illeti, gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet végrehajtására kiadott 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet módosításáról szóló 44/1976. (XI. 17.) PM számú rendelet (a továbbiakban: Vhrm.) az 1970. évi Vhr. 1. §-át kiegészítette azzal, hogy az 1970. évi Korm. r. és az 1970. évi Vhr. alkalmazásában rendszámos gépjárművek a belföldi forgalmi rendszámmal rendelkező mezőgazdasági vontatók és azonosítási jellel ellátott lassú járművek is. Ez azt jelenti, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás hatályát a jogalkotó kibővítette. Tehát a Sárai András által felvetett kérdés ezzel a módosítással részben megoldásra került. Míg 1982. július 1-jei hatállyal a gépjárművek

<sup>102</sup> Lásd: Trunkó Barnabás által a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályán 2009. október 7. napján megtartott előadását, lásd Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) Biztosítási Szemle, [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.html); letöltve: 2010. január 31.

<sup>103</sup> Sárai András: Gépjármű-biztosítás, Biztosítási Szemle, 1976. évi 1. szám, 20. o. Hasonló álláspontot képviselt Olasz Nándor. Lásd Olasz 1975: 185-186. o.

kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet végrehajtására kiadott 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet módosításáról szóló 25/1982. (VI. 9.) PM rendelet az 1970. évi Vhr.-t módosította akként, hogy immár rendszámos gépjárműnek minősült a segédmotoros kerékpár is, tehát erre is kiterjedt a felelősségbiztosítás.

Az 1982-től bevezetett, benzinárba épített biztosítás díj rendszerével igen egyedi megoldást választott a jogalkotó, mely rendszer azonban egyre inkább veszteséget okozott a költségvetés számára.

### 3.3. A második fejl dési szakasz szabályai és jelent sebb módosításai

A hazai kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás második szakasza az 1991-től 2010-ig terjedő időszakot öleli fel. Elsőként az 1991. április 15. hatályba lépett, gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 1991. évi Korm. r.) érdemel említést, mely rendeletnek a szabályait döntő részben 1991. július 1. napjától kellett alkalmazni. Ezen rendelet helyébe a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 2000. évi Korm. r.) lépett, mely jogszabály rendelkezéseinek döntő többsége 2001. január 1-jén vált hatályossá. A 2000. évi Korm. r.-t a 2004. július 1-jén hatályba lépett, a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 2004. évi Korm. r.) váltotta fel.

Az 1991. évi Korm. r. szabályainak ismertetése mellett a 2000. évi Korm. r. és a 2004. évi Korm. r. szabályait csak annyiban említem meg, amennyiben eltérő szabályozás vagy kiegészítés található e két utóbb említett jogszabályban.

#### 3.3.1. Átállás a szerződéses rendszerre

Az 1991. évi Korm. r. szakított azzal a megoldással, hogy a felelősségbiztosítási jogviszony a jogszabály erejénél fogva jött létre. Az 1991. évi Korm. r. 1. §-a a szerződéses rendszert vezette be, miszerint a gépjármű üzemeltetője köteles gépjármű-felelősségbiztosítási tevékenységet folytató biztosítóval szerződést kötni. Ezzel lehetővé vált, hogy több biztosító jelenjen meg ezen a területen, vagyis megszűnt a Hungária Biztosító Rt. intézményi monopóliuma.

A szabályozás sajátossága, hogy a kormányrendelet mellékletében a jogalkotó a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés általános szerződési feltételeit határozta meg. Ez a megoldás véleményem szerint a jogszabály áttekinthetőségét nehezítette, ugyanis ezen szabályokat akár be is lehetett volna építeni a rendelet egyéb szabályai közé.

Az Alkotmánybíróság előtt többen megtámadták az 1991. évi Korm. r.-t, számos pontban összefoglalva a megtámadott rendelkezéseket, amik a következők voltak: A személyek szerződéskötési szabadságát sérti a szerződéskötés kötelező előírása. A gépjármű használatának feltételhez való kötése korlátozza a magántulajdont. A szerződéskötésre és ezzel a díjfizetésre

való kötelezés a személyek alkotmányosan védett, a közteherviseléssel kapcsolatos alapvető jogát érinti, és az erre vonatkozó szabályokat csak törvény állapíthatja meg. A rendeleti szintű szabályozás alkotmányellenes. Az Állami Biztosításfelügyeletnek jogalkotásra, jogok és kötelezettségek előírására való feljogosítása alkotmányellenes. Az egyes biztosítóknak a szerződéskötés megtagadására való feljogosítása alkotmányosértő. A személyeknek az a csoportja, amely a gépjárművet kevésbé használja, a díjazás módja folytán hátrányos megkülönböztetésben részesül a többiekkel szemben. A szabályozás igazságtalan és méltánytalan megterhelést jelent a társadalom széles rétegeire nézve; gazdaságtalan és célszerűtlen módon avatkozik be a gépjármű üzemben tartásba.<sup>104</sup> Az Alkotmánybíróság 43/1991. (VII. 12.) AB határozatában mindegyik indítványt elutasította, vagyis egyetlen pont vonatkozásában sem állapított meg alkotmányellenességet. Így az alkotmányosság próbáját a rendeleti szintű szabályozás kiállta.

Novotni Zoltán cikkében az Alkotmánybíróság fent említett határozatát kritizálta, ugyanis véleménye szerint a régi Ptk. 198. §-ára és az 567. §-ára történő együttes hivatkozás ellentmondásos, továbbá az árak megállapítására vonatkozó 1990. évi LXXXVII. törvény 1. § (2) bekezdésére történő hivatkozást is tévesnek tartotta.<sup>105</sup>

Benedek Károly szerint is majd magasabb szinten újra kellene szabályozni a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rendszerét, ugyanakkor véleménye szerint az adott helyzetben az idő rövidegére tekintettel a kormányrendeleti szintű szabályozás volt megoldható.<sup>106,107</sup>

A fenti vitát a jogalkotó úgy próbálta meg orvosolni, hogy a biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről szóló 1995. évi XCVI. törvény (a továbbiakban: régi Bit.) 69. § (1) bekezdése kimondta, hogy „[b]iztosítási szerződéskötési kötelezettséget 1998. január 1. után csak törvény állapíthat meg. Az 1997. december 31. előtt törvényenél alacsonyabb szintű jogszabályban előírt biztosítási kötelezettségek 1998. január 1. napján megszűnnek.” Mindazonáltal a jogalkotó ezen

<sup>104</sup> 43/1991. (VII. 12.) AB határozat II. pontja.

<sup>105</sup> Novotni Zoltán: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, Jogtudományi Közlöny, 1992. évi 1. szám (a továbbiakban: Novotni 1992), 15. o.

<sup>106</sup> Benedek Károly: Még egyszer a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról, Magyar Jog, 1992. évi júniusi szám, (a továbbiakban: Benedek 1992) 335. o.

<sup>107</sup> Lábady Tamás azon a véleményen van, hogy „[t]örvényi szinten kell szabályozni a fedezet terjedelmét, az esetleges limiteket, a kizárásokat, regresszusokat, a díjmegállapítás módját és az adatkezelési szabályokat. Felelősségbiztosítási kötelezettség eseteiben általánossá kell tenni a közvetlen perlést.” Lásd Lábady Tamás: Felelősség a szerződésen kívül okozott károkért és a biztosítási szerződés az új Polgári Törvénykönyvben, in: Polgári jogi kodifikáció, 2001. 4-5. szám, 53. o.



kötelezettségvállalását nem tudta tartani, így a biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről szóló 1995. évi XCVI. törvény módosításáról szóló 1997. évi CXLVIII. törvény (a továbbiakban: Bitm.) 25. § (3) bekezdése 1998. január 1-jével hatályon kívül helyezte a régi Bit. 69. § (1) bekezdését. Ez azt jelentette, hogy továbbra is kormányrendelet szabályozta a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást.<sup>108</sup> Ugyanakkor a Bitm. 25. § (2) bekezdése megállapította: „Biztosítási szerződéskötési kötelezettséget 1999. január 1. után csak törvény állapíthat meg. Ezzel egyidejűleg az alacsonyabb szintű jogszabályokban előírt biztosítási szerződéskötési kötelezettség megszűnik.” Ez a rendelkezés a Bitm. hatályon kívül helyezéséig, vagyis 2004. május 1-jéig hatályban volt. Mindazonáltal a 2009. évi LXII. törvény hatályba lépéséig kormányrendelet határozta meg a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés szabályait.<sup>109,110</sup>

Az 1991. évi Korm. r. 3. § (3) bekezdése<sup>111</sup> a biztosító a Belügyminisztérium központi gépjármű-nyilvántartó szerve felé fennálló értesítési kötelezettségét állapította meg, míg ezen § (4) bekezdése a biztosítási szerződéssel nem rendelkező üzemben tartó által üzemben tartott gépjármű forgalmi engedélyének és rendszámablájának rendőrség általi visszavonásáról szólt.

Az 1991. évi Korm. r. 4. §-a szerint a nem forgalmi engedélyköteles gépjármű a közúti forgalomba csak akkor vehetett részt, ha a gépjárművön a biztosítási szerződés fennállását tanúsító jelzés volt elhelyezve.

Az 1991. évi Korm. r. 5. § (1) bekezdése a biztosító szerződéskötési kötelezettségét mondta ki, mely alól ugyanezen § (2) bekezdése az alábbi kivételt fogalmazta meg: „Az a biztosító, amely az ajánlattevővel korábban már kötött biztosítási szerződést, és ezt a biztosítottak súlyosan

<sup>108</sup> Gergely Edit – Péterffy Éva: A felelősségbiztosítás, Biztosítási Oktatási Intézet, Szolnok, 1998, 62. o.

<sup>109</sup> A jogalkotó úgy próbált meg eleget tenni a Bitm. 25. § (2) bekezdésében szereplő kötelezettségének, hogy a Bit. 1999. január 1-jétől hatályos 69. § (1) bekezdése kimondta, hogy „[a]z e törvény 9. számú mellékletében, valamint külön törvényben meghatározott tevékenységek gyakorlásának feltétele, hogy a tevékenységből eredő esetleges kártérítési kötelezettségek fedezetére a tevékenység folytatására jogosult felelősségbiztosítási szerződést kössön.” Míg a 9. számú melléklet 1. pontjában a gépjármű üzemben tartása szerepelt.

<sup>110</sup> Az előző lábjegyzetben említett gyakorlaton később sem változtatott a jogalkotó, mivel a biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény (a továbbiakban: Bit.), ami 2004. május 1-je óta volt hatályban, 105. § (1) bekezdése kimondja, hogy „[b]iztosítási szerződéskötési kötelezettség a 7. számú mellékletben, illetve más, törvényben meghatározott esetekben írható elő.” A 7. számú melléklet első pontjában pedig éppen a gépjármű üzemben tartása szerepel.

<sup>111</sup> A Legfelsőbb Bíróság Pfv.VIII.21.649/1999. számú ügyben rögzítette, ami BH 2001. 371. számon került közzétételre, hogy „[a] biztosító által a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megszűnése után kifizetett kártérítési összeg a jogalap nélküli gazdagodás szabályai alapján visszakövetelhető.” Ezzel lényegében azonos döntés jelent meg BH 2000. 300. és BH 1997. 395. szám alatt.

felróható okból felmondta, vagy a korábbi szerződés a díj nem fizetése miatt szűnt meg, a biztosítási időszak leteltét követő egy évig megtagadhatja újabb szerződés megkötését.”

Felvetődhet az a kérdés, hogy vita esetén ki bírálja el, hogy jogos-e a szerződéskötés megtagadása. Benedek Károly álláspontja szerint lehetőséget adott a régi Ptk. 206. § (1) bekezdése arra, hogy a szerződés létrehozása iránt az ajánlattevő a bírósághoz forduljon, és a bíróság hatásköre volt azt vizsgálni, hogy fennforogtak-e a szerződéskötés megtagadásának az esetei.<sup>112</sup>

Az 1991. évi Korm. r. mellékletét képező gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételeinek 5. §-a alapján a biztosítási szerződés határozatlan tartamú volt, illetve a biztosítási időszak a naptári évhez igazodott.

Az 1991. évi Korm. r. – megőrizve a korábbi szabályozás vívmányát – fenntartotta a biztosítóval szemben történő közvetlen igényérvényesítés lehetőségét.<sup>113</sup>

### 3.3.2. A biztosítási fedezet kérdései

Az 1991. évi Korm. r. 6. §-a fenntartotta azt a korábbi szabályozást, ami szerint a biztosító a szerződés alapján összegszerű korlátozás nélkül volt köteles helytállni a károsulttal szemben. A korlátlan fedezetvállalás biztosítástechnikai ellentmondásaira mutat rá Bálint Györgyi és Dögei Sándor, ugyanis a korlátlan kártérítési felelősségvállalás díja biztosításmatematikailag nagyon nehezen számolható ki, továbbá az ezzel járó kockázat a viszontbiztosítóra is kihat, miáltal ezen biztosításra viszontbiztosítás nehezebben köthető.<sup>114</sup> Ezzel kapcsolatban arra kívánok rávilágítani, hogy az Európai Unió és az EGT többi tagállama<sup>115</sup> közül Belgiumban<sup>116</sup>, az Egyesült Királyságban, Finnországban, Franciaországban, Írországon, Luxemburgban és

<sup>112</sup> Benedek 1991: 407. o.

<sup>113</sup> A Polgári Törvénykönyv magyarázata szerint azért csak szűk körben engedi meg a jogalkotó a biztosító közvetlen perlését, mert ez a megoldás könnyen vezethet arra az eredményre, hogy a vagyoniilag erősebb biztosítót a bíróságok az indokoltnál nagyobb mértékben marasztalnák. Lásd A Polgári Törvénykönyv magyarázata [szerzők: Aradi Frigyes et al.; szerkesztő: Eörsi Gyula és Gellért György] Budapest, KJK, 1981, 2558. o., A Polgári Törvénykönyv magyarázata [szerzők: Benedek Károly et al.; szerkesztő: Gellért György] Budapest, KJK, 1993, 1475. o. Sirály Kristóf cikkében ezen állásponttal egyetért. Lásd Sirály Kristóf: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, *Collega*, 1998. évi 4. szám, Melléklet, 32. o.

<sup>114</sup> Bálint 1998: 18.

<sup>115</sup> Kiemelendő, hogy a konszolidált irányelv EGT vonatkozású.

<sup>116</sup> Zavodnyik József: A belga kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szerződési feltételei, *Biztosítási Szemle*, 1995. évi 10. szám 29. o.

Norvégiában korlátlan a fedezet a személyi sérüléssel káros vonatkozásában.<sup>117</sup> Tehát úgy tűnik számomra, hogy a korlátlan fedezet kérdése biztosítástechnikai, biztosításmatematikai szempontból mégiscsak kezelhető.

A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 2000. évi Korm. r.) 2. §-ának<sup>118</sup> legfontosabb változása, hogy a biztosítási fedezet korlátozottá vált<sup>119</sup>, ugyanis a 2. § (2) bekezdés kimondta: „A biztosító - ideértve a Kártalanítási Számla kezelőjét is - egy biztosítási esemény vonatkozásában dologi károk esetén káreseményenként 500 millió Ft összeghatárig köteles a szerződés alapján a károsultakkal szemben helytállni. A személyi sérülés miatti károk esetén a biztosító a károsultakkal szemben károsultanként 300 millió Ft összeghatárig köteles a szerződés alapján helytállni.”<sup>120,121</sup>

Az természetesen nem volt kizárt, hogy a biztosító korlátlan fedezetet vállaljon, sőt 2001-ben és 2002-ben több biztosító kínálatában szerepelt erre vonatkozó kiegészítő biztosítás, azonban Forgács Zoltán szerint a 2001 szeptemberi események hatására a viszontbiztosítók elzárkóztak a limit nélküli kockázatvállalástól, így a biztosítók kínálatában 2003-tól már limit nélküli biztosítás nem szerepelt.<sup>122</sup>

<sup>117</sup> Lásd a Council of Bureaux 2015. november 26-i állapotnak megfelelő táblázatát; forrás: <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=66864>; letöltve: 2016. január 2.

<sup>118</sup> A 2000. évi Korm. r. 2. § (1) bekezdésével kapcsolatban a Fővárosi Ítéletábrla 6.Pf.20 674/2005/3. szám alatt meghozott ítéletében kimondta, hogy „[a] most vizsgált jogi szabályozás alapján megállapítható, hogy a felelősségbiztosítás - így a gépjármű kötelező felelősségbiztosítás is - olyan sajátos háromalanyú jogviszony, amelynek célja azoknak a károknak a megtérítése, amelyeket a biztosított esetlegesen harmadik személyeknek okoz és jogszabály alapján megtéríteni köteles. Ebben a jogviszonyban a biztosított - adott esetben mint gépjármű üzemeltető - nem mint károsult, hanem mint kárért felelős személy vesz részt. A jogi konstrukció célja és rendeltetése pedig nem az ő kárának megtérítése, hanem azoknak a kárigényeknek a kielégítése, amelyekért ő felelős. Mindebből az következik, hogy a gépjármű üzemeltetője sem az általa kötött szerződés alapján a biztosítótól, sem pedig ennek hiányában a kártalanítási számlától nem követelheti annak a kárnak a megtérítését, amely az ő vagyonában keletkezett. Ez megfelelően irányadó abban az esetben is, ha az általa üzemeltetett gépjárművet nem ő, hanem más személy vezette.” Jelen döntés BDT 2005. 1287. szám alatt került közzétételre.

<sup>119</sup> Trunkó Barnabás: Új kötelező felelősségbiztosítási szabályok, Cégvezetés, 2001. évi 2. szám 36. o.

<sup>120</sup> Felmerülhet az a kérdés, hogy a kártérítési limiteket meghaladó károk esetében a limit fölötti kárra vonatkozóan fennmarad-e a károkozó felelőssége. Forgács Zoltán ezen kérdésre igenlő választ adott. Lásd Forgács 2003: 25. o. Ezzel ellentétes álláspontot képvisel Fazekas Katalin. Lásd Fazekas Katalin: Közvetlen károsult igény a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás körében, Gazdaság és Jog, 2009. évi novemberi szám, 18-19. o. Véleményem szerint az előbb említett álláspont a helyes.

<sup>121</sup> Trunkó Barnabás két cikkében is felvázolja az ezen kérdéskörre vonatkozó közösségi irányelveket, ugyanakkor a limit nélküli rendszerre mint legkorszerűbbre tekint, s a korábbi hazai jogszabályok lerontásaként tekint a kártérítési limitre. Megjegyzi továbbá a szerző, hogy a legnagyobb összegű károkozás sem érte el a 200 millió forintot. Lásd Trunkó Barnabás: Négy keréken 2000 felé (a gépjárműbiztosítás aktuális kérdései), Collega, 1998. évi 4. szám, Melléklet, 29-30. o., valamint Trunkó Barnabás: Gépjárműbiztosítás 2000, Gazdaság és Jog, 1997. évi márciusi szám, 15-16. o.

<sup>122</sup> Forgács 2003: 25. o.

A 2000. évi Korm. r. 6. §-a a korlátozott biztosítási fedezet miatt szabályokat vezetett be arra az esetre, ha a kártérítési összeg a biztosítási összeget meghaladná.

A 2004. július 1-jén hatályba lépett, a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 2004. évi Korm. r.) 2. § (2) bekezdése a személyi sérüléssel járó károk fedezetét akként módosította olyképpen, hogy a biztosítási fedezet káreseményenként 1.250 millió forintra nőtt, vagyis e tekintetben a jogalkotó a biztosítási fedezetet már nem károsultanként határozta meg.

A gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet módosításáról szóló 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet 2. §-a alapján 2008. január 1-jével<sup>123</sup> a biztosítási fedezet személyi sérülés esetében káreseményeként 1.500 millió forintra emelkedett.<sup>124</sup>

### 3.3.3. A biztosítóval szembeni igényérvényesítés egyes kérdései

Az 1991. évi Korm. r. 7. §-a rögzítette, hogy a biztosító a károsult felé akkor is köteles volt helytállni, ha a biztosított szerződésszegése folytán a biztosító mentesült volna a kötelezettségei alól, valamint bevezette a MABISZ<sup>125</sup> helytállási kötelezettségét arra az esetre, ha a biztosítási szerződés nem jött létre vagy megszűnt.

Talán érdemes kiemelni, hogy a biztosítónak a kártérítési kötelezettsége a nyilvántartónak a biztosítási igazolás érvényvesztéséről küldött értesítéstől számított hatvan napon belül bekövetkezett káresetre állt fenn. Az ezt követő időszak során bekövetkezett kárt már a MABISZ-nak kellett megtérítenie.

Az 1991. évi Korm. r. 7. §-a szabályozta még azt a kérdést, hogy a károsultnak mennyi időn belül kell a káreseményt a károkozó felelősségbiztosítójának bejelenteni. Ezt az 1991. évi Korm. r. a káresetet követő harminc napban határozta meg azzal, hogy ennek a határidőnek az

<sup>123</sup> A gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet módosításáról szóló 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet 16. § (2) bekezdés.

<sup>124</sup> Ezt a módosítást is az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikkével bevezetett módosítások indokolták.

<sup>125</sup> A MABISZ a Magyar Biztosítók Szövetségének rövidített elnevezése.

elmulasztása esetén - kivéve, ha a károsult bizonyítja, hogy az önhibáján kívül történt - a késedelmes teljesítés jogkövetkezményei a biztosítóval szemben nem voltak alkalmazhatók. A korábbi jogszabályhoz képest jelentősen hosszabb időt biztosított ez a jogszabály a károsult számára, hogy a követelését bejelentse a biztosítónak.<sup>126</sup> Az ennek elmaradásához fűzött szankcióval Benedek Károly nem értett egyet, mivel véleménye szerint a jogosulti késedelem szabályait kellene alkalmazni, melynek következményei a kártérítés kivételével objektív jellegűek.<sup>127</sup>

Az 1991. évi rendelet 8. §-a kimondta, hogy a kártérítési követelést elutasító jogerős ítélet hatálya a biztosítottra is kiterjedt, ha azt a károsult és a biztosító közötti perben hozta meg a bíróság. Amennyiben pedig a jogerős elutasító ítélet a károsult és a biztosított közötti perben keletkezett, annak hatálya kiterjedt a biztosítóra is.

#### 3.3.4. A MABISZ létrehozása és jogállásának a kérdései

Az 1991. évi Korm. r. 9. §-a a biztosítási szerződéssel nem rendelkező üzemben tartó gépjárműve által<sup>128</sup>, vagy az ismeretlen gépjárművel a Magyar Köztársaság területén okozott károk MABISZ általi megtérítéséről szólt. A biztosítók kötelesek a felelősségbiztosításból származó díjbevételek arányában a Szövetség elkülönített számlájára befizetést teljesíteni, ami a biztosítóknak a tárgynegyedév első napjáig ténylegesen realizált díjbevételek három százalékát jelentette. A 9. § (3) bekezdése szerint a MABISZ a biztosítók bármelyikét megbízhatta a károk rendezésével.<sup>129</sup>

Az 1991. évi Korm. r. 10. §-a a MABISZ kártalanítási kötelezettségének a mértékével foglalkozott, miszerint vagyon- és (felelősség) biztosításból és a társadalombiztosításból eredő megtérítési követeléseket a MABISZ nem fedezte, a MABISZ csak olyan mértékben volt köteles helytállni, amilyen mértékben a károsult a kárának megtérítését a társadalombiztosítás

<sup>126</sup> Lásd az 1970. évi Korm. r. 10. §-át.

<sup>127</sup> Benedek 1991: 409. o.

<sup>128</sup> A Legfelsőbb Bíróság Pfv.VIII.21.201/2005. számú ügyben meghozott döntésében kimondta, hogy „[a] kártalanítási számla kezelőjének helytállási kötelezettsége nem függ a gépjármű forgalmi engedéllyel, rendszámmal ellátottságától.” Vagyis a rendszám nélküli traktorral okozott károkat is köteles a kártalanítási számla megfizetni. Jelen döntés a Legfelsőbb Bíróság Határozatainak Hivatalos Gyűjteményének 2006. évi 1. számában jelent meg EBH 2006. 1420. szám alatt. Ezt a döntést BH 2006. 253. számon is közzétették.

<sup>129</sup> Ezt a feladatot a gépjármű-felelősségbiztosítással foglalkozó biztosítók döntése alapján 1991. július 1-jétől 1995. december 31-ig a Hungária Biztosító Rt. látta el. 1996. január 1-jétől pedig már a MABISZ Gépjármű Kárrendezési Iroda (2014. január 1-től MABISZ Elkülönített Szervezeti Egység) végzi el ezt a feladatot. Lásd Forgács 2003: 30. o.

vagy bármilyen vagyon- és (felelősség) biztosítás alapján nem követelhetette, továbbá nem terjedt ki a MABISZ kártalanítási kötelezettsége az ismeretlen gépjárművel, gépjárműben, valamint az útban, a közúti közlekedési berendezésekben, tartozékokban (pl. vasúti sorompókban, közlekedési lámpákban, országúti útjelző táblákban) okozott kárra. Az 1991. évi Korm. r. 10. §-a<sup>130</sup> szerint a MABISZ a károsult követelésének kielégítésével kapcsolatban felmerült valamennyi ráfordítása és költsége megtérítését követelhetette a biztosítással nem rendelkező üzembentartótól.<sup>131</sup>

A gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet módosításáról szóló 84/1992. (V. 19.) Korm. rendelet az 1991. évi Korm. r. 3. § (3) bekezdését kiegészítette azzal, hogy a károsult által előterjesztett kérelem alapján a MABISZ is köteles tájékoztatást adni a károkozó üzembentartó gépjármű károkori felelősségbiztosítási adatairól.

A gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet módosításáról szóló 190/1997. (X. 31.) Korm. rendelet az 1991. évi Korm. r. 7. §-ának (3) bekezdését az alábbi rendelkezésre módosította<sup>132</sup>:

„(3) A biztosító vagy - a 10. § keretei között - a Kártalanítási Számla a károsult követelését akkor is köteles kielégíteni, ha a károkozó üzembentartóval a biztosítási szerződés nem jött létre vagy ez megszűnt. A Kártalanítási Számla az e rendeletben foglalt feladatok ellátása érdekében pert indíthat, illetve perelhető.” Ez azt jelentette, hogy az 1991. évi Korm. r. 10. §-a szerinti

<sup>130</sup> Kérdésként merült fel, hogy hogyan ítélandó meg az az eset, amikor a biztosítással nem rendelkező üzembentartó gépjárművét ellopják, és a tolvaj okoz kárt, vagyis a kérdés az, hogy ilyen esetben a MABISZ az üzembentartóval szemben megtérítési igényel élhet-e. Kiss Ferenc Kálmán számos jogesetet feldolgozó cikkében bemutatta, hogy a bírósági gyakorlat egységes abban, hogy ilyen helyzetben is követelheti a MABISZ a biztosítással nem rendelkező üzembentartótól a károsultnak kifizetett összeget. Lásd: Kiss Ferenc Kálmán: Felelős-e a GFB biztosítást nem kötő gépkocsi tulajdonos az autótolvaj okozta kárért? Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat, 2001. évi IV. szám 27-34. o. és Kiss Ferenc Kálmán: A nem biztosított gépjárművel okozott kárért a MABISZ-szal, mint a Kártalanítási Számla kezelőjével szemben fennálló helytállási kötelezettségről a Legfelsőbb Bíróság ítélezési gyakorlatának tükrében, Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat, 2005. évi 2. szám 2-10. o.

<sup>131</sup> A Debreceni Ítéltábla Pf. I. 20 359/2006/5. számú ítéletében kimondta egy 2000. április 5-én történt balesettel kapcsolatban, hogy „[a]ki az utóbb balesetet okozó gépkocsit a vételár kifizetése mellett ténylegesen birtokba vette, s hosszabb időn át kizárólagosan használta, de gépjármű-felelősségbiztosítást nem kötött, a Kártalanítási Számla kezelőjének megtérítési igényével szemben nem hivatkozhat arra, hogy a gépkocsinak nem ő az üzembentartója.” Ezen döntés BDT 2007. 1647. számon került közzétételre.

<sup>132</sup> A módosítással összefüggő jogi problémákat részletesen ismerteti: B. Gy.: Jogászok a gépkocsi-felelősségbiztosításról, Biztosítási szemle, 1998. évi 5. szám 19-21. o.

helytállási kötelezettség a Kártalanítási Számlát terheli a MABISZ helyett, ami most már csak képviselőként jár el.<sup>133,134</sup>

A 2000. évi Korm. r. 10. §-a<sup>135</sup> is döntő részben megegyezik a 1991. évi Korm. r. 10. §-ának szabályaival, azzal az eltéréssel, hogy a korábbi 10. § (2) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lépett: „Ha a Kártalanítási Számla kezelője és a biztosító között vitás az, hogy ki köteles a vétlen károsult kárát megtéríteni, a kártérítés összegét a Kártalanítási Számla kezelője megelőlegezi, és utólag a károkozó biztosítójával elszámol. A Kártalanítási Számla kezelője előlegezi meg a kártérítés összegét abban az esetben is, ha a biztosítók között vitás az, hogy ki köteles a vétlen károsult kárát megtéríteni.”<sup>136</sup> Ez a szabályozás a károsultak érdekében került a 2000. évi Korm. r.-be. Az is említést érdemel, hogy a megtérítési igényt a Kártalanítási Számla kezelője, vagyis a MABISZ, nem pedig a Kártalanítási Számla érvényesítheti. Tehát a megtérítési per felperese a MABISZ, nem pedig a Kártalanítási Számla.<sup>137,138</sup>

A 2004. évi Korm. r. rendeletnek a Kártalanítási Számla kezelőjére vonatkozó 14. §-a<sup>139</sup> lényegében azzal egészült ki, hogy a Kártalanítási Számla kezelője akkor is megtéríti a károsult

<sup>133</sup> Az I. fokú bíróság pert megszüntető végzésében leszögezte: „a módosított 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet szerint az 1997. november 5-e után bekövetkezett káresemények kapcsán a MABISZ helyett a Kártalanítási Számla köteles az ismeretlen vagy felelősségbiztosítási szerződéssel nem rendelkező károkozó helyett a kárt megtéríteni. A MABISZ csak meghatalmazottként képviselheti a Kártalanítási Számlát.” Ezen végzést a felperes megfellebbezte, azonban az I. fokú bíróság döntését a Fővárosi Bíróság 2.Gf.75 532/2002/3. számú végzésével helybenhagyta. Ezen döntés BDT 2003. 908. szám alatt lett közzétéve. Lásd bővebben: Molnár Ambrus: Az ismeretlen és lopott gépkocsival okozott károk megtérítése, Gépjármű Kárrendezési joggyakorlat, 2003. évi 3. szám 28. o.

<sup>134</sup> A Legfelsőbb Bíróság Pfv.VIII.22/342/2000/4. számú döntésében kimondta, hogy „[a] Kártalanítási Számlát a Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ) kezeli. A Kártalanítási Számla kezelője a károsult követelésének kielégítésével kapcsolatban felmerült összes ráfordítása és költsége megtérítését követelheti a biztosítással nem rendelkező üzembentartótól. A költségek átalányösszegben is megállapíthatók. 1997. november 5. napja és 2000. december 31. napja között a MABISZ nem perelhet saját nevében, mert a Kártalanítási Számlának - ezen időszakban történt baleseteknél - sem törvényes képviselője, sem pedig törvény által kinevezett kezelője nem volt.” Jelen döntést BDT 2003. 864. szám alatt publikálták.

<sup>135</sup> A Legfelsőbb Bíróság Pfv. VIII. 21.903/2004. számú ügyben meghozott döntésében rögzítette, hogy [a] Kártalanítási Számla kezelője a károsult követelésének kielégítésével kapcsolatban felmerült összes ráfordítása és költsége megtérítését követelheti az érvényes felelősségbiztosítási szerződéssel nem rendelkező károkozótól. A döntést BH 2006. 48. számon tették közzé.

<sup>136</sup> Ekkor még Magyarország nem volt az Európai Unió tagja, azonban a jogalkotó már az európai gépjármű-biztosítási irányelvek rendelkezéseire figyelemmel volt. A hivatkozott szabály például a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1990. május 14-i 90/232/EGK tanácsi irányelv, vagyis a harmadik gépjármű-biztosítási 4. cikkének a hazai átültetése, lásd még a dolgozat 4.1.4.1. pontját.

<sup>137</sup> Molnár Ambrus: Az ismeretlen és lopott gépkocsival okozott károk megtérítése, Gépjármű Kárrendezési joggyakorlat, 2003. évi 3. szám 28. o.

<sup>138</sup> A 2000. évi Korm. r. végrehajtásával összefüggésben kiemelt érdemmel még a Kártalanítási Számla elszámolásának szabályairól szóló 4/2002. (II. 6.) PM rendelet.

<sup>139</sup> A Legfelsőbb Bíróság Pfv. VIII. 21.303/2007. számú döntésében megállapította, hogy „[a] Kártalanítási Számla kezelője köteles a felelősségbiztosítási szerződéssel nem rendelkező üzembentartó által okozott kár megtérítésére,

kárát, amennyiben a forgalomba nem helyezett vagy a forgalomból kivont gépjárművel okozták a kárt.

A 2004. évi Korm. r. 4. § (5) bekezdése – a közösségi irányelv átültetésére tekintettel<sup>140</sup> – az Információs Központ szabályait vezette be, megkönnyítve azt, hogy a másik tagállamban lakó károsult tájékoztatást kapjon a károkozó felelősségbiztosítójáról és felelősségbiztosításáról. Az Információs Központ feladatait a MABISZ látja el.

### 3.3.5. A biztosítási díj meghatározásától a díjliberalizációig

Az 1991. évi Korm. r. 12. §-a az Állami Biztosításfelügyelet biztosítási díj meghatározásban és módosításában betöltött szerepéről szólt. Ebben az időben még mindig az Állam határozta meg a biztosítási díj mértékét.

Fontos módosítást hozott a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet módosításáról szóló 190/1997. (X. 31.) Korm. rendelet a díjmegállapítással kapcsolatban, ugyanis rögzítette, hogy az 1991. évi Korm. r. 12. § (1) és (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(1) A gépjármű-felelősségbiztosítás díjkalkulációjának és eredményelszámolásának rendjét, valamint a biztosítás alapidóját és az attól való pozitív és negatív irányú eltérés lehetséges szempontjait, a biztosítók kérelmére vagy hivatalból, a pénzügyminiszter - az Állami Biztosításfelügyelet javaslatára - rendeletben állapítja meg.

(2) A biztosítók által kialakított egyedi díjtételek a pénzügyminiszter által megállapított alapidótól legfeljebb a következő mértékben

- a) 1998-ban legfeljebb 5%-kal,
  - b) 1999-ben legfeljebb 10%-kal,
  - c) 2000-ben legfeljebb 15%-kal
- térhetnek el.”

---

majd a térített összegnek az üzemeltetőtől való visszakövetelésére. Ez alól az üzemeltető akkor mentesülhet, ha bizonyítja a felelősségbiztosítási szerződésének fennálltát.” Jelen döntés BH 2008. 214. szám alatt jelent meg.  
<sup>140</sup> Lásd a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, valamint a Tanács 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelveinek módosításáról szóló 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, vagyis a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv 5. cikkét, mely cikk elemzése jelen dolgozat 3.1.6.3. pontjában található meg.



Ez azt jelentette, hogy most már rendelet szólt a biztosítási díjakról, illetve a szabályozás a díjliberalizáció felé indult el azzal, hogy meghatározta, hogy mely évben milyen mértékkel térhetnek el a biztosítók a miniszter által megállapított biztosítási díjtól.

Bálint Györgyi és Dögei Sándor szerint a  $\pm 5\%$ -os eltérési lehetőség, vagyis a 10%-os különbség is már azt vonta maga után, hogy már 1998-ban is a biztosítási díj néhány száz forinttól 15 ezer forintig is terjedhetett.<sup>141</sup>

Ami a 2000. évi Korm. r. szerinti díjtarifát illeti, az eredeti jogalkotói szándék a teljes díjliberalizáció volt 2001-től<sup>142</sup>, azonban ez mégsem következett be, hanem 2001-re 6%-os, míg 2002-re 4,8%-os átlagos díjemelést engedélyezett a pénzügyminiszter rendeletében<sup>143</sup>. A teljes díjliberalizáció csak 2003. január 1-jével következett be.<sup>144</sup>

### 3.3.6. A bonus-malus rendszer bevezetése és módosításai

Az 1991. évi Korm. r. mellékletét képező gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételeinek (a továbbiakban: ÁSZF) 10. § a bonus-malus<sup>145</sup> rendszer (kármentesség díjengedmény, illetve az okozott balesetek számához igazodó pótdíj)<sup>146</sup> bevezetésére utalt<sup>147</sup>, azonban ekkor még nem kormányrendelet tartalmazta ennek részletes szabályait, hanem először az Állami Biztosításfelügyelet által kötelezően alkalmazni rendelt biztosítási díjszabás, majd pedig egy pénzügyminiszteri rendelet<sup>148</sup> részletezte ezt.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjkalkulációjának és eredményelszámolásának rendjéről, valamint az 1992. július 1-jétől 1992. december 31-ig terjedő időszakra érvényes díjszabásról és a biztosítási díjról szóló 17/1992. (VI. 10.) PM rendelet (a továbbiakban: R.)

<sup>141</sup> Bálint 1998: 28. o.

<sup>142</sup> Bálint 1998: 31. o.

<sup>143</sup> Lásd a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjemelésének mértékéről szóló 35/2000. (X. 13.) PM rendelet 1. §-át, valamint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjemelésének mértékéről szóló 33/2001. (IX. 14.) PM rendelet 1. §-át.

<sup>144</sup> Forgács 2003: 15-16. o., valamint Kovács Norbert: Gépjármű-biztosítási tendenciák 1995-2006, Biztosítási Szemle, 2009. évi 1. szám, 27. o.

<sup>145</sup> A bonus-malus rendszer franciaországi változásával kapcsolatban lásd: Zavodnyik József: A bonus-malus rendszer változásai 1971-1992 között a francia gépjármű-felelősségbiztosításban, Biztosítási Szemle, 1995. évi 6-7. szám 44-47. o.

<sup>146</sup> A bonus-malus rendszer elvi kérdéseivel kapcsolatban lásd: Boos, Andrea: Effizienz von Bonus-Malus-System, Gabler Verlag, Wiesbaden, 1991.

<sup>147</sup> Az Alkotmánybíróság előtt kifejezetten a bonus-malus rendszer szabályait megtámadták. Az indítványt az Alkotmánybíróság a 104/B/1992. AB végzésében visszautasította.

<sup>148</sup> A 29/1992. (XII. 15.) PM rendelettel módosított 17/1992. (VI. 10.) PM rendelet.

címéből kitűnően a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjkalkulációjának és eredményelszámolásának a rendjét, valamint a biztosítási díjak mértékét tartalmazta, illetve 1993. január 1-jei hatállyal a bonus-malus rendszer szabályait<sup>149</sup>.

Ezen rendelet 3. számú melléklete szerint a bonus-malus rendszer ekkor még csak a személygépkocsikra vonatkozott úgy, hogy az alap díjkategórián felül 10 bonus kategóriát és négy malus kategóriát hoztak létre. A B10 kategóriába tartozó üzemben tartónak az alapdíj felét kellett megfizetnie, míg az M4 kategóriába tartozó üzemben tartó az alapdíj dupláját fizette. Ha a megfigyelési időszakban a szerződő kármentes volt, a besorolása egy osztállyal javult, egy okozott kár esetén kettő, két okozott kár esetén négy, három okozott kár esetén hat osztállyal romlott. Ha négy vagy több kárt okozott a megfigyelési időszakban, akkor minden esetben az M4 osztályba került.

A bonus-malus rendszer hiányosságait Bálint Györgyi és Dögei Sándor abban látta, hogy a rendszer csak a személygépkocsikra terjedt még ki ekkor, így egyéb járműkategóriákban nem tudta kifejteni a visszatartó szerepét, így a szerzők szerint több esetben előfordult, hogy a bonus-malus rendszerbe nem tartozó gépjárművek üzemben tartói elismerték a felelősségüket meg nem történt balesetért akár szívességből, akár ellenszolgáltatás fejében, ugyanis nem kellett azzal számolniuk, hogy magasabb biztosítási díjat kell fizetniük. Ezen felül a flottaszerződéseket<sup>150</sup> sem volt képes kezelni ez a rendszer, továbbá a díjnémfizetés miatti megszűnés a malus fokozatok elvesztését is magával vonta<sup>151</sup>, tehát egy új szerződéskor A0 kategóriával indított az üzemben tartó, valamint a szerzők kitérnek arra is, hogy a biztosítók üzleti érdekből jobb kategóriába sorolták be az ügyfeleket.<sup>152</sup>

Megjegyzendő, hogy 1993. január 1-jétől a 17/1992. (VI. 10.) PM rendelet már csak a díjkalkuláció rendjét határozta meg.<sup>153,154</sup>

<sup>149</sup> A 29/1992. (XII. 15.) PM rendelet 2. számú melléklete módosította a 17/1992. (VI. 10.) PM rendelet 3. számú mellékletét, mely módosított melléklet tartalmazta a bonus-malus rendszer szabályait.

<sup>150</sup> Flottaszerződésről akkor van szó, amikor egy biztosítási szerződés több (legalább öt) gépjárműnek a biztosítását fogja át. Lásd Bálint 1998. 18. o., valamint Forgács 2003 37. o.

<sup>151</sup> Bata Zoltán: Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, Cégvezetés, 1995. évi májusi szám, 54. o.

<sup>152</sup> Bálint 1998: 17-18. o.

<sup>153</sup> Báger G. et al.: Insurance in the middle of the 90es, Perfekt, Budapest, 1995, 47-48. o.

<sup>154</sup> A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás 1993. január 1-jétől 1993. december 31-ig terjedő időszakra érvényes díjszabásáról és a biztonsági díjról szóló 29/1992. (XII. 15.) PM rendelet az 1993. évi biztosítási díjakat határozta meg.

Az Alkotmánybíróság előtt a bonus-malus rendszert is megtámadták. Az Alkotmánybíróság az indítványokat megalapozatlannak találta, ugyanis a határozat III. pontjában kifejtette: „A szerződéses viszony természetével és a szerződési szabadsággal áll összefüggésben a biztosítási díj differenciált meghatározása.”<sup>155</sup> Hozzá tartozik az igazsághoz, hogy amikor az Alkotmánybíróság ezen indítványokról döntött, akkor a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet volt már hatályban, azonban e tekintetben lényeges változás nem következett be.

A 2000. évi Korm. r. 2. számú melléklete a gépjármű kategóriákat tartalmazta. A 2000. évi Korm. r. 3. számú melléklete (a továbbiakban: 3. sz. melléklet) pedig a bonus-malus rendszer szabályait állapította meg, ami a korábbi szabályozást némileg pontosította, kiegészítette.<sup>156</sup> Az új szabályozás azt jelentette, hogy 2001. január 1-től a bonus-malus rendszer többek között már az autóbuszokra, tehergépjárművekre is alkalmazandó volt. Azonban ez a megfogalmazás némileg pontatlanra sikeredett, mivel így most már a forgalmi rendszámmal nem rendelkező gépjárművekre is kiterjedt ez a szabályozás szó szerinti értelmezés szerint, ugyanakkor ez a 3. sz. melléklet többi szabályából viszont nem következett.

A korábbi szabályoktól eltérően a 3. sz. melléklet 1. § (2) bekezdése már csak azt határozta meg, hogy „[a] biztosító a megfigyelési időszakban négy figyelembe vett kárnál több kárt okozó biztosított biztosítási díját legfeljebb az M4 osztály díjának kétszeres összegében határozhatja meg.”

A 3. sz. melléklet 6. § (6) bekezdése értelmében ha a szerződés díj nemfizetés miatt szűnik meg, akkor a bonus fokozat nem vihető tovább, a malus besorolás viszont érvényben marad, ha a szerződő egy éven belül új szerződést köt.<sup>157</sup>

<sup>155</sup> 989/B/1993. AB határozat a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet egyes rendelkezései alkotmányellenességének vizsgálatáról.

<sup>156</sup> Forgács Zoltán utal arra, hogy a rendelet megalkotásakor felvetődött az a kérdés, hogy az Európai Unióba történő belépésünket követően a liberalizált közösségi piacon jogszabály előírhat-e minden biztosító számára kötelezően alkalmazandó bonus-malus rendszert. Végül az a megoldás született, hogy a bonus és malus fokozatok egységes mértéke kikerült a jogszabályból. Lásd Forgács 2003: 43. o.

<sup>157</sup> Ezzel a jogalkotó bezárta azt a kikaput, hogy a díj nemfizetés miatt történő szerződésmegszűnés a malus fokozatok elvesztését is magával vonta.

A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet módosításáról szóló 198/2002. (IX. 14.) Korm. rendelet pontosította, hogy a bonus-malus rendszer csak a forgalmi rendszámmal ellátott gépjárművekre vonatkozik.

Ami a 2004. évi Korm. r. szabályait illeti, a bonus-malus rendszerben lényeges változás nem következett be, pusztán annyiban pontosította a jogalkotó ezen rendszer szabályait, hogy csak az egyedi szerződésekre terjed ki. A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet módosításáról szóló 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet 2007. július 1-jei hatállyal a bonus-malus rendszert is módosította ez a kormányrendelet. Legfontosabb változás, hogy módosult a megfigyelési időszak fogalma, ami a biztosítási évet közvetlenül megelőző biztosítási időszakkal (naptári évvel) egyezik meg; vagyis most már nem az az időszak, amely az adott biztosítási évet két évvel megelőző július 1-jétől a biztosítási évet megelőző év június 30-áig tart.

### 3.3.7. A gépjármű üzemeltetésével okozott kár fogalma

Az ÁSZF 1. § kimondta: „A gépjárművek kötelező felelősségbiztosítása (a továbbiakban: biztosítás) kiterjed azoknak a megalapozott kártérítési követeléseknek a kielégítésére, illetve azoknak a megalapozatlan kárigényeknek az elhárítására, amelyeket a biztosított személyekkel szemben a biztosítási szerződésben megjelölt gépjármű üzemeltetésével okozott kár miatt támasztanak.”

A gyakorlatban felmerült az a probléma, hogy a „gépjármű üzemeltetésével okozott kár” fogalma pontosan mit jelent. Ez a kérdés nemcsak ezen kormányrendelettel, hanem a később megalkotott, gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó kormányrendelet esetében is felmerült, mivel az idézett kitétel 2000-ben és a 2004-ben megalkotott rendeletekben is megtalálható; sőt a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvényben is.

Forgács Zoltán szerint „[a] bírói ítélezési gyakorlat általában az, hogy üzemeltetéssel összefüggésben álló károknak tekintik a jármű forgalombeli, rövid idejű megállásával, ajtónyitásával okozott kárt, viszont a jármű tartós leállítását követő elmozdulásból, a garázsban leállított jármű ajtónyitásakor okozott kárt már nem tekintetik az üzemeltetéssel szorosan összefüggésben állónak.” Vagyis a piros lámpánál álló és elguruló gépjármű által okozott kárt a biztosítónak meg kell térítenie, azonban a parkolóban leállított és elguruló gépjármű által

okozott károk már nem tartoznak a gépjármű üzemeltetésével okozott károk körébe. Ez utóbbi esetben azonban a vezető polgári jogi felelőssége természetesen fennáll.<sup>158</sup>

A Közjegyzők Közlönyében megjelent, gépjármű-felelősségbiztosításról szóló cikkben a szerző által ismertetett legfelsőbb bírósági eseti döntésből<sup>159</sup> az derül ki, hogy a biztosító nemcsak a régi Ptk. 345. § (1) bekezdése alapján köteles kártérítést fizetni, hanem a régi Ptk. 339. §-a alapján is sor kerülhet erre. Az ismertetett jogesetben a régi Ptk. 345. § (4) bekezdésében szereplő hároméves elévülési idő már eltelt, azonban az általános szabályok szerinti ötéves elévülési idő még nem.<sup>160</sup>

A BH 1999. 552. számú eseti döntés szerint a parkoló gépjármű kéziféke behúzásának elmulasztása miatt bekövetkező kár, abban az esetben is, ha a vezető leparkoláskor sebességfokozatban hagyta a gépkocsit, a gépjármű üzemeltetésével okozott kárnak minősül, ezért az üzemben tartó felelősségbiztosítója köteles a kárt megtéríteni.

A BDT 2001. 402. szám alatt közétett döntésben<sup>161</sup> a Fővárosi Bíróság kifejtette: „A mozgó gépjármű a motor bekapcsolása nélkül is veszélyes üzem. Az üzembentartó felelőssége tehát megállapítható, mert szabálytalan magatartásával ő tette lehetővé gépjárművének guruló mozgását, üzemeltetését.” Ezen felül a közétett döntés után még az olvasható, hogy „[t]ovábbá, felvethető egy olyan jogértelmezés, hogy a gépjármű üzemeltetés fogalmába nem kizárólag a fokozott veszéllyel járó üzemeltetés értendő, mert a jogszabály ezt a szűkítést nem tartalmazza.”

A Legfelsőbb Bíróság Pfv.VIII.21.026/2007. szám alatt folyamatban volt perben meghozott döntésében, ami EBH 2007. 1692. számon jelent meg a Legfelsőbb Bíróság Határozatainak Hivatalos Gyűjteményében, kiemelte, hogy „[a] gépjármű megállítást és a motor leállítását követően a gépjármű ajtajának kinyitása hozzátartozik a gépjármű üzemeltetéséhez, ezért az ezzel összefüggésben okozott kárt a felelősségbiztosító köteles megtéríteni.”

A Legfelsőbb Bíróság Pfv.III.21.868/2001. szám alatt meghozott döntésének alapjául szolgáló tényállás szerint a tehergépkocsi vezetője egy lejtős útszakaszon a felperes telephelyével

<sup>158</sup> Forgács 2003: 29. o.

<sup>159</sup> Legfelsőbb Bíróság Pfv. VIII. 23.887/1998. számú ügy.

<sup>160</sup> K. A.: A gépjármű felelősségbiztosítás, Közjegyzők Közlönye, 2001. évi 4. szám, 9-10. o.

<sup>161</sup> Fővárosi Bíróság 56. Pf. 27 022/1998/4. számú ítélet.

szemben állt meg a járműszerelvénnel, a jármű motorját leállította, és sebességben hagyta, azonban a rögzítő féket nem húzta be; miután a teherautóból a vezető kiszállt, a jármű elkezdett gurulni, és betörve a felperes telephelyének a kapuját és falát a telephely egyik épületének ütközött. A Legfelsőbb Bíróság ezen ügyben kimondta: „Az emberi hatás átmeneti megszűnése a gépjármű veszélyes üzemi jellegét nem szünteti meg, ha annak a rövid időre történt megállítása a közúton, a továbbhaladás szándékával történt, és ezért elmaradt a teljes üzemen kívüli állapot létrehozása. Az így történt leállással a gépjárműnek nem szűnik meg a közúti forgalomban való részvétele, a fokozott védelmet igénylő veszélyessége.” Ez a döntés BH 2005. 54. szám alatt jelent meg,

Vékás Lajos akadémikus cikkében kifejtette, hogy nem helytálló az a bírói gyakorlat, ami a károkozói felelősség elismerése esetén nem vizsgálta azt, hogy a károkozó felelőssége ténylegesen fennáll-e.<sup>162</sup> Véleményem szerint is az felel meg a jogszabályoknak, ha a bíróságoknak akkor is vizsgálniuk kell, hogy felelősség terheli-e a károkozót, ha ő egyébként elismerte a felelősségét.

A gyakorlati tapasztalatom az, hogy „gépjármű üzemeltetésével okozott kár” fogalma a bírói és a biztosítói gyakorlatban is kikristályosodott, vagyis a korábbi problémák lényegében a közétett eseti döntések alapján megoldódtak.

### 3.3.8. A biztosítási díj megfizetésének egyes kérdései

Az ÁSZF 3. §-a a biztosítási díj megfizetésével kapcsolatban tartalmazott rendelkezéseket.<sup>163</sup> E tekintetben a BDT 2000. 144. szám alatt közétett eseti döntés érdemel kiemelés, miszerint „[h]a a biztosító olyan gyakorlatot folytat, amely szerint ha a szerződő fél nem fizette be időben a negyedévi díjat, akkor erre egy új feladóvevény kiküldésével felszólítja, az 58/1991. (IV.13.) Korm. sz. rendelet melléklete 3. § (4) bekezdése ellenére nem szűnik meg a szerződés.” Győr-Moson-Sopron Megyei Bíróság Pf. 21 527/1999/3. számú ítélete.

<sup>162</sup> Vékás Lajos: Új irány a gépjármű-felelősségbiztosítás gyakorlatában? Magyar Jog, 1998. évi szeptemberi szám, 540-542. o.

<sup>163</sup> Megemlíteném, hogy a megszűnt szerződés feléledését nem eredményezi az a körülmény, ha a szerződő fél a biztosítási díjat utóbb mégis megfizette. Lásd Zavodnyik József: A biztosítási szerződés, KJK, Budapest, 2000, (a továbbiakban: Zavodnyik 2000) 225. o., valamint BH 1998. 185. számú közétett eseti döntést.

### 3.3.9. Előzetes kockázatviselés bevezetése

Az ÁSZF 4. §-a az előzetes kockázatviselés szabályait rögzítette, illetve azt, hogy az üzemben tartó köteles volt a gépjármű forgalomba helyezését követő tizenöt napon belül az igazolást kiadó biztosítóval a felelősségbiztosítási szerződést megkötöni, aminek az elmulasztása esetén az előzetes kockázatviselés megszűnt. Ezen rendelkezéssel kapcsolatban erős kritikát fogalmazott meg Novotni Zoltán, ugyanis szerinte ez a megoldás ellentétes a polgári jog általános elveivel.<sup>164</sup> Benedek Károly sem tartja szerencsésnek ezt a megfogalmazást, ugyanakkor álláspontja szerint ebben az esetben nem a szerződéses ajánlat elfogadásának az esete forog fenn, „hanem arról van szó, hogy a biztosító kockázatviselése a szerződés megkötése előtt csak akkor kezdődik meg, ha hajlandó a szerződést megkötöni és erről ... a biztosítási igazolást kiadja.”<sup>165</sup>

### 3.3.10. A szünetelés jogintézménye

Az ÁSZF 6. § (1) bekezdése a biztosítás szüneteléséről szólt. Novotni Zoltán vitatta a szünetelés dogmatikai alapját<sup>166</sup>, ugyanakkor Benedek Károly ezzel kapcsolatban azon véleményének adott hangot, hogy előállhatnak olyan helyzetek (például hosszabb betegség, külföldi tartózkodás, téli időszak), amikor igenis szükséges az, hogy a biztosított mentesüljön a díjfizetés alól úgy, hogy ezen időtartam alatt a biztosító sem áll kockázatban.<sup>167</sup>

### 3.3.11. A biztosítási szerződés érdekmúlással történő megszűnésének a kérdései

Az ÁSZF 7. §-a az érdekmúlással történő szerződésmegszűnéssel foglalkozott.<sup>168</sup> Ehhez a kérdéshez egy érdekes jogeset kapcsolódik, ami BH 1995. 710. szám alatt került közzétételre, mely jogeset tényállása szerint 1992. február 19-én az eladótól a per alperese megvásárolta a gépkocsit, majd pedig 1992. február 29-én balesetet okozott. A felperesi biztosító rendezte a

<sup>164</sup> Novotni 1992: 16. o.

<sup>165</sup> Benedek 1992: 336. o.

<sup>166</sup> Novotni 1992: 17. o.

<sup>167</sup> Benedek 1992: 336-337. o.

<sup>168</sup> „7. § (1) A biztosítási érdek megszűnése a biztosítóval szemben csak akkor hatályos, ha bemutatják a forgalmi engedélyt kiadó hatóságnak gépjármű forgalomból való kivonásáról szóló tanúsítványát. Ebben az esetben a szerződés a forgalomból való kivonás hónapjának utolsó napjával szűnik meg. A biztosító ugyanaddig az időpontig követelheti a biztosítási időszakból már eltelt idővel arányos díj megfizetését.

(2) Forgalmi engedélyre nem kötelezett gépjárművek üzembentartói esetében a biztosítási szerződés a szerződésben kikötött megszűnési időpont előtt is megszűnik azon hónap utolsó napjával, melynek során a biztosított a biztosítónak visszaadja a biztosítási bizonylatot és a biztosítási táblát, közölve a visszaadás indokát.”

kárt, majd pedig megtérítési igénnyel élt az alperessel szemben, arra hivatkozva, hogy nem állt fent felelősségbiztosítási szerződése a baleset időpontjában. Az I. fokú bíróság a felperes keresetének helyt adott, míg az alperes fellebbezése alapján a II. fokú bíróság a keresetet elutasította. A felperes felülvizsgálati kérelme alapján a Legfelsőbb Bírósághoz került az ügy. A Legfelsőbb Bíróság a jogerős döntést hatályban fenntartó ítéletében kiemelte, hogy a régi Ptk. 545. § (1) bekezdése alapján a hónap végével szűnt meg a szerződés, hiszen a baleset időpontjában hatályos ÁSZF 7. §-a még a tulajdonjog átruházásra nem tartalmazott speciális szabályt.

A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet módosításáról szóló 84/1992. (V. 19.) Korm. rendelet 1992. május 20-i hatállyal az ÁSZF 7. § (1) bekezdésének a módosítása, mely arról szól, hogy a gépjármű tulajdonjogának átruházása esetén a biztosítási szerződés a tulajdon átruházás napján szűnik meg.<sup>169</sup>

### 3.3.12. A kizárások körének a bővítése

Az ÁSZF 8. §-a tartalmazta azt a felsorolást, hogy mely esetekben nem nyújtott kártérítést a biztosító. Az esetek döntő része lényegében megegyezik a 1970. évi Korm. r. 2. § (4) bekezdésében található felsorolással, így csak azon pontokat említem meg ezen a helyen, amik a korábbi szabályhoz képest újak minősültek:

„- abban a járműben keletkezett kárt, amelyre a biztosítás vonatkozik;”

„- a károkozó gépjármű biztosítottainak (üzemeltetők, tulajdonosok, vezetők) egymással szembeni igényéből származó dologi kárként, illetve elmaradt haszonként keletkezett;”<sup>170</sup>

„- azt a kárt, ami környezetszennyezéssel a gépjármű balesete nélkül keletkezett;” és

„- azt a kárt, ami a gépjármű folyamatos állagromlásából adódott”.

### 3.3.13. A visszkereseti igényre vonatkozó szabályok megváltoztatása

Az ÁSZF 9. § (1) bekezdése a biztosító regressz igényének esetköreit szabályozta. Ezen esetkörök a 1970. évi Korm. r. 13. § (1) és (2) bekezdésében megtalálható felsorolással döntő

<sup>169</sup> E körben kiemelendő a Legfelsőbb Bíróság BH 2001. 427. szám alatt közzétett eseti döntése, melyben elvi élel fejtette ki: „A gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megszűnésének jogkövetkezményei eltérő időpontban következnek be attól függően, hogy a megszűnést a díjfizetés elmulasztása vagy érdekmúlás váltja-e ki ...”

<sup>170</sup> Lásd még BH 1997. 289. számú közzétett eseti döntést.



részben megegyeznek, pusztán pontosításra került, hogy mely esetekben pontosan kivel szemben érvényesíthető a visszkereseti igény.

Jelentős előrelépésként értékelhető, hogy a korábbiakkal ellentétben a visszkereseti igény mértékét a jogalkotó pontosan meghatározta az ÁSZF 9. § (2) és (3) bekezdésében az egyes esetkörök tekintetében, tehát már nem volt korlátlan a biztosító visszkereseti igénye, kivéve a jogtalan használat során okozott károk és a szándékosan okozott károk eseteit, ugyanis ekkor a teljes kártérítési összeget követelhetette a biztosító. A jogalkotó 200.000,- forintban maximalizálta a visszkereseti igény összegét, kivéve a nem szándékos tájékoztatási kötelezettség elmulasztása esetében, amikor csak 50.000,- forintot követelhetett a biztosító. Az ÁSZF 9. § (4) bekezdése garanciális szabályként leszögezte, hogy az elhunyt biztosított örököseivel szemben a biztosító nem érvényesíthet megtérítési követelést.

A 2000. évi ÁSZF<sup>171</sup> 9. § (1) bekezdés c) pontjában meghatározott ittas vezetés során okozott károk esetén, illetve segítségnyújtás elmulasztásával, továbbá foglalkozás körében elkövetett szándékos veszélyeztetés esetén a biztosító regressz igénye 500.000,- forintra nőtt, valamint a vezetői engedély nélküli vezetés során, valamint a gépjármű elhanyagolt műszaki állapota révén bekövetkezett károk esetén a regressz igény 200.000,- forint volt, míg a közlési, változásbejelentési és kárbejelentési kötelezettség szándékos megszegése esetén maradt az 50.000,- forintos összeg. A többi esetben a teljes kártérítési összeget követelhetette a biztosító.

A 2004. évi Korm. r. 1. számú mellékletében szereplő, a gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételeinek (a továbbiakban: 2004. évi ÁSZF) 9. pontjában<sup>172</sup> a visszkereseti igény esetkörei a korábbiakkal megegyeznek, ugyanakkor a regresszigény összege nőtt, ugyanis a korábbi 500.000,- forintos határ 1 millió forintra emelkedett, a 200.000,- forintos és az 50.000,- forintos összeghatár pedig 500.000,- forintra emelkedett. Pusztán annyi hiba csúszott be, hogy

<sup>171</sup> A 2000. évi Korm. r. 1. számú melléklete tartalmazta a gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételeit, amire a továbbiakban 2000. évi ÁSZF rövidített elnevezéssel utalok.

<sup>172</sup> A korábbihoz képest eltérés, hogy nem §-okra, hanem pontokra osztották a szabályzatot, vagyis a gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételeit. Érdekességképpen megemlíteném, hogy a 2004. évi ÁSZF 7. pontjának alkotmányellenességének megállapítását kérte egy indítványozó arra hivatkozással, hogy alkotmányellenes az a szabály, hogy az üzemben tartó megváltozása a biztosítási szerződés megszűnését eredményezi. Mire az Alkotmánybíróság döntést hozott, a 2009. évi LXII. törvény lépett hatályba, s az indítványozó felhívás ellenére sem módosította az indítványát az új jogi szabályozásra tekintettel, így az Alkotmánybíróság 377/B/2007. AB végzésével megszüntette az eljárást.

tévedésből nem a (3) bekezdésre történik az utalás, ami a felsorolást tartalmazza, hanem az (1) bekezdésre. Ezt a jogalkotó egy későbbi, 2007. évi módosítással orvosolta.<sup>173</sup>

### 3.3.14. A biztosított tájékoztatási és káresemény bejelentésére vonatkozó kötelezettsége

Az ÁSZF 11. §-a a káreseményt követő 8 napon belül a biztosított által a biztosító felé történő írásbeli bejelentési kötelezettséget rögzítette.<sup>174</sup> Míg az ÁSZF 12. §-a a biztosított oldalán szerződéskötéskor fennálló tájékoztatási kötelezettség szabályait állapította meg.

### 3.3.15. Az 1991. előtt keletkezett károk megtérítésére vonatkozó speciális szabályok

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás 1991. július 1. előtti rendszeréből származó állami kötelezettségek rendezéséről szóló 5/1996. (I. 26.) PM rendelet 1. §-a értelmében az 1991. július 1. napja előtt történt káreseményekből eredő károkat a károkozás időpontjában hatályos szabályok szerint az Állam a pénzügyminiszter útján téríti meg.

### 3.3.16. A magyar jog alkalmazásának a kimondása

A 2004. évi Korm. r. 2. § (1) bekezdése a korábbihoz képest azzal egészült ki, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésre a magyar jogot kell alkalmazni, ideértve azt az esetet is, ha a szerződést a 2004. évi Korm. r. 2. § (2) bekezdésben meghatározott összeghatárokat meghaladóan kötötték. Felvethető a kérdés, hogy összhangban áll-e a közösségi, illetve uniós joggal az, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésre kizárólag a magyar jog az alkalmazandó, és nincsen lehetőség jogválasztásra. A szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I.) szóló 2008. június 17-i 593/2008/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7. cikk (4) bekezdés b) pontja kifejezetten feljogosítja arra a tagállamokat, hogy kötelező biztosítás esetén előírják az adott tagállam jogának az alkalmazását.<sup>175</sup>

<sup>173</sup> Lásd a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet módosításáról szóló 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet 13. § (5), (6) és (7) bekezdését.

<sup>174</sup> A Legfelsőbb Bíróság P.törv.III.20.943/1991. szám alatt folyamatban volt ügyben meghozott döntésben kimondta, hogy [a] kötelező gépjármű-biztosítás körében a biztosítót terhelik a károsulttal szemben azok az igényérvényesítési költségek, amelyek abból fakadnak, hogy a károkozó biztosított bejelentési kötelezettségének nem tett eleget. Ezen döntés BH 1992. 244. szám alatt jelent meg.

<sup>175</sup> Cziegler Dezső Tamás: A szerződésekre alkalmazandó jog jövőbeni meghatározása az Európai Közösségben, a Róma I. rendelet szabályai, Állam és Jogtudomány, 2009. évi 1. szám 104-105. o.

### 3.3.17. Szabályozás bevezetése az üzemben tartó halála esetére

A 2004. évi Korm. r. 2. § (4) bekezdése rögzítette: „Az üzemben tartó halála esetén a gépjármű abban az esetben vehet részt a forgalomban, ha annak birtokosa a halál tényét a biztosítónak bejelentette, és a szerződést díjfizetéssel hatályban tartja. A szerződés díjfizetéssel legkésőbb a hagyatéki eljárást lezáró határozat jogerőre emelkedéséig tartható hatályban.”

### 3.3.18. Szerződéskötési kötelezettség megszűnt szerződés esetén, valamint azonos időszakra szóló újabb biztosítási szerződés kérdése

A 2004. évi Korm. r. 6. § (2) bekezdése immár kimondta, hogy amennyiben a kötelező felelősségbiztosítási szerződés díj nemfizetés miatt szűnt meg, akkor az üzemben tartó új ajánlatát kizárólag az a biztosító jogosult és köteles elfogadni, ahol a szerződés az adott biztosítási évben díj nemfizetéssel szűnt meg. Míg ezen rendelet 6. § (3) bekezdése rögzítette, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés hatálya alatt újabb felelősségbiztosítási szerződés ugyanarra a biztosítási időszakra nem köthető.

### 3.3.19. A kárképviselőre vonatkozó szabályok bevezetése

A rendelet a határon átnyúló szolgáltatás keretében nyújtott felelősségbiztosítási szerződések esetében a közösségi irányelvi szabályozás nyomán a károsulti pozíció erősítése érdekében kimondta, hogy a biztosítóval szemben támasztott követeléseket a károsult választása szerint a kárképviselővel szemben is érvényesítheti a biztosítóra is kiterjedő joghatállyal. A 2004. évi Korm. r. 17. §-a tartalmazta a kárképviselőre vonatkozó szabályokat.

### 3.3.20. A kárrendezési megbízottra és a kárrendezés határidejére vonatkozó szabályok

A 2004. évi Korm. r. 9. § (1) bekezdése megállapította – szintén közösségi irányelvi szabályainak átültetéseként<sup>176</sup> – a kárrendezési megbízottra vonatkozó szabályokat, vagyis ha a Magyar Köztársaság területén lakóhellyel, illetve székhellyel rendelkező károsultnak az Európai Gazdasági Térség más tagállamában elszenvedett károk miatt a károkozó gépjármű-felelősségbiztosítójával szemben kártérítési igénye keletkezett, kártérítési igényét a külföldi

<sup>176</sup> Lásd a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv 4. cikkét, amit jelen dolgozat 4.1.6.1. pontjában mutatok be.

károkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítója által Magyarországra kijelölt kárrendezési megbízottjához is benyújthatta. Míg ezen rendelet 9. § (2) bekezdése a kárrendezési megbízott kötelezettségeit részletezte, mely alapján a kárrendezési megbízott a kártérítési igényekkel kapcsolatban összegyűjti a kárigények rendezéséhez szükséges valamennyi információt, és a kárrendezés elintézéséhez szükséges minden intézkedést megteszi, továbbá a kárrendezési eljárást magyar nyelven lefolytatja.

A 2004. évi Korm. r. 9. § (3) bekezdése a károsultak érdekeit figyelembe véve rögzítette a korábbiakhoz képest új szabályként, hogy a károkozó felelősségbiztosítója vagy kárrendezési megbízottja köteles a kártérítési igény benyújtásától számított három hónapon belül a károsultnak indokolt kártérítési javaslatot tenni, ha a felelősség nem vitás és a kár összegszerűen megállapítható, vagy indoklással ellátott választ adni a kárigényben foglalt egyes követelésekre, amennyiben a károkozó felelőssége akár részben, akár egészben vitás, vagy a kárt összegszerűen nem lehetett meghatározni.

### 3.3.21. A biztosítási szerződés felmondására vonatkozó szabályok rögzítése

A 2004. évi Korm. r. 18. § (6) bekezdése kifejezetten kimondta, hogy a biztosított a biztosítási év utolsó napjára, azt legalább harminc nappal megelőzően a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést írásban, indoklás nélkül felmondhatja azzal, hogy a felmondásnak a biztosítóhoz ezen határidőn belül meg is kell érkeznie.<sup>177</sup>

### 3.3.22. A súlyos személyi sérülés fogalmának bevezetése

A gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet módosításáról szóló 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet 2007. július 1-jei hatállyal az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv szabályainak a magyar jogba való átültetése érdekében meghatározta a súlyos személyi sérülés fogalmát, ami a következőképpen hangzik: „súlyos személyi sérülés: a balesetből eredő, legalább 25%-os össz-szervezeti

<sup>177</sup> Az 1991. évi Korm. r. és a 2000. évi Korm. r. a biztosított általi rendes felmondásra vonatkozó szabályozást nem tartalmazta. Ez persze nem azt jelenti, hogy korábban nem volt erre lehetőség a biztosított részéről, ugyanis a Ptk. 551. § (4) bekezdésének a rendelkezéseiből is ez következett. Lásd: Zavodnyik 2000: 149. o.

egészségkárosodással járó maradandó fogyatékoságot okozó, vagy a balesetből eredő, legalább 6 hónapos gyógytartammal járó súlyos egészségromlást okozó sérülés.”<sup>178</sup>

A módosítás jelentősége az, hogy a 2004. évi Korm. r. 15. § (3) bekezdése kiegészült azzal a rendelkezéssel, miszerint amennyiben az ismeretlen gépjárművel okozott baleset halállal vagy súlyos személyi sérüléssel jár, a Kártalanítási Számla kezelője megtéríti a károsult gépjárműben okozott károkat is. Tehát ezen esetben lényeges az, hogy súlyos személyi sérülés esete áll-e fenn.

### 3.3.23. Az ismeretlen gépjármű fogalmának meghatározása

Ami az ismeretlen gépjármű fogalmát illeti, a 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet módosítása révén a 2004. évi Korm. r. a következőképpen határozta meg: „az a gépjármű, amely nem azonosítható, illetve utólag sem azonosítható, mivel elhagyta a baleset helyszínét, vagy azonosító adatokkal nem rendelkezik, illetve azokat meghamisították vagy nem felismerhetők”.<sup>179</sup> Továbbá azzal is kibővült a módosítás révén a szabályozás, hogy a Kártalanítási Számla kezelője az ismeretlen gépjármű vezetőjével szemben is regressz igényt érvényesíthet, amennyiben ennek személye ismert és a károkozásért felelős.

### 3.3.24. Joghatósági szabály beiktatása

A 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet által módosított 2004. évi Korm. r. azzal a joghatósági szabállyal egészült ki, melynek értelmében a károsult saját lakóhelye szerinti tagállamban vagy a baleset helye szerinti tagállamban keresetet indíthat a károkozó felelősségbiztosítója ellen.<sup>180</sup>

<sup>178</sup> Lásd a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó 72/166/EGK, 84/5/EGK, 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, vagyis az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv második cikkét, melyben bevezette a súlyos személyi sérülés fogalmát, mely fogalom meghatározása a tagállamok feladata. E szabályok elemzése jelen dolgozat 3.1.7.3. pontjában található meg.

<sup>179</sup> 2004. évi Korm. r. 1. § x) pontja.

<sup>180</sup> A magyar jogalkotó igen előremutatónan elébe ment annak a jogi problémának, hogy a külföldön, vagyis másik uniós tagállamban balesetet szenvedett károsult a lakóhelye szerinti tagállamban perelheti-e a károkozó felelősségbiztosítóját. Az Európai Bíróság a C-463/06. számú ügyben 2007. december 13. napján meghozott ítéletében tisztázta ezt a kérdést (EBHT 2007, I-11336. o., ECLI:EU:C:2007:792). A jogesetet ismertetését lásd Lemke-Geis, Beate – Müller, Martin: Internationale Unfallregulierung in der Europäischen Union, Straßenverkehrsrecht, 2009. évi 9. szám 244. o. és Pataky Tibor: Joghatósági kérdések a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási ügyekben a 44/2001 EK tanácsi rendelet és a Luganói Egyezmény alapján, Magyar Jog 2012. évi 3. szám 150-156. o.

### 3.3.25. A biztosítási fedezet fennállásának ellenőrzése

A 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet szintén az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv szabályainak az átültetése érdekében határozta meg azt, hogy a biztosítás fennállása hogyan ellenőrizhető külföldi gépjármű esetében, miszerint az erre feljogosított szervek a biztosításra vonatkozó ellenőrzést akkor végezhetnek, ha az nem rendszeres és nem megkülönböztető jellegű, és nem csak a biztosítás ellenőrzésére irányul.<sup>181</sup>

### 3.3.26. A biztosítási szerződés díjnémfizetés miatti megszűnésével kapcsolatos bírói gyakorlat ingadozása

A Debreceni Ítéltábla Pf. I. 20 412/2007/6. szám alatt meghozott ítéletében kimondta: „A felek a biztosított javára eltérhetnek attól a jogszabályi rendelkezéstől, amely az esedékes biztosítási díj meg nem fizetésének jogkövetkezményeit szabályozza. Ha a biztosító egymást követően többször is elfogadja a késedelmesen fizetett díjat és egyidejűleg igazolja a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás fennállását, részéről nem tekinthető rendeltetésszerű joggyakorlásnak, ha utóbb attól függően tekinti megszüntnek vagy fennállónak a jogviszonyt, hogy felmerült-e a helytállási kötelezettsége.” Jelen döntés BDT 2008. 1785. szám alatt került közzétételre. BDT 2010. 2301. számon megjelent döntésében a Debreceni Ítéltábla nem tartotta fenn az előző eseti döntésben ismertetett álláspontját, ugyanis a Legfelsőbb Bíróság időközben hatályon kívül helyezte a BDT 2008. 1785. szám alatt megjelentetett ítéletet. A Legfelsőbb Bíróság hatályon kívül helyező döntésében azzal érvelt, „hogy a díj 30 napon belül történő megfizetésének elmulasztása esetén a biztosítási szerződés a jogszabály erejénél fogva szűnik meg, az pedig a kártérítés körébe tartozó védekezés, hogy a biztosító a késedelmesen megfizetett díjakat elfogadta, és annak alapján kiállította a nemzetközi gépjármű-biztosítási kártyát, valamint megküldte a következő díjfizetési időszakra vonatkozó számláját.” Tehát a Legfelsőbb Bíróság igen szigorúan értelmezte a biztosítási szerződés megszűnésének a szabályait, s álláspontom szerint nem értékelte megfelelően a biztosító ilyen esetekben kifejtett magatartását. A BH 2011. 134. számú eseti döntésben pedig a Legfelsőbb Bíróság megváltoztatta a korábbi álláspontját.

### 3.3.27. A fizetésképtelenné vált biztosítóval kapcsolatos kérdések

<sup>181</sup> Ezen szabály lényege az, hogy a külföldi gépjárművek esetében a biztosítási fedezet ellenőrzése csak a vezetői engedély, forgalmi engedély stb. ellenőrzésével együtt végezhető el.

A MÁV Általános Biztosító Egyesület fizetéseképtelenné válásával és felszámolásának elrendelésével számos jogi probléma került elő, mely korábban nem merült fel. A bírói gyakorlatban felmerült az a kérdés, hogy a károkozó a felelősségbiztosítójával egyetemlegesen marasztalható-e, illetve amennyiben a felelősségbiztosító nem teljesít (bármilyen okból kifolyólag), akkor az egyébként hatályos felelősségbiztosítási szerződéssel rendelkező üzemben tartónak kártérítést kell-e teljesítenie a károsult felé.

A Budapesti XX., XXI. és XXIII. Kerületi Bíróság 17.G.XXIII.20393/2009/15. számú ítéletében megállapította, hogy az alperes károkozó a felperes biztosító megtérítési igényét köteles kielégíteni. Ezen ügyben a felperes egyáltalán nem indított pert a MÁV Általános Biztosító Egyesület ellen. Ezzel egyezően foglalt állást a Pesti Központi Kerületi Bíróság 37.G.300.110/2010/9. sorszámú ítéletében, vagyis az alperes károkozó üzemben tartó köteles a casco biztosítónak megtéríteni a kifizetett biztosítási szolgáltatási összeget. Ezen ítéletet a Fővárosi Bíróság 4.Gf.76.323/2010/5. sorszám alatt meghozott ítéletével helybenhagyta.

Ezen állásponttal ellentétesen foglalt állást a Pesti Központi Kerületi Bíróság 39.P.93.218/2008/15. számú ítéletében és a fellebbezési eljárás során a Fővárosi Bíróság 41.Pf.641.035/2009/4. számú ítéletében, melyben a Pesti Központi Kerületi Bíróság a balesetet okozó II. r. alperessel szemben a keresetet elutasította, pusztán csak a MÁV Általános Biztosító Egyesület I. r. alperest marasztalta. Ezt a döntést a II. fokú bíróság helybenhagyta. A Pesti Központi Kerületi Bíróság 39.P.93.218/2008/15. számú ítéletében kifejtette, hogy a balesetet okozó személy éppen azért kötött gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést a 2004. évi Korm. r. 2. § (1) bekezdése alapján, hogy az I. r. alperes MÁV ÁBE a perbeli gépjármű üzemeltetése során okozott anyagi károkra fedezetet nyújtson. Ezzel az indokolással a Fővárosi Bíróság 41.Pf tanácsa is egyetértett. A Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Bíróság 2.Pf.20.133/2011/3. sorszámú ítéletében a Kunszentmártoni Városi Bíróság 3.P.20.096/2009/70. sorszámú ítéletét részben és akként változtatta meg, hogy mellőzte az I. r. alperes, vagyis a károkozó egyetemleges marasztalását, tehát csak a II. r. alperes biztosítót kötelezte kártérítés megfizetésére.

A Legfelsőbb Bíróság ezen jogkérdést az EBH 2011. 2401. szám alatt közzétett eseti döntésben<sup>182</sup> válaszolta meg, miszerint nincs jogi akadálya annak, hogy a károsult (vagy a vagyonbiztosítója) a felelősségbiztosító mellett a kötelező gépjármű felelősségbiztosítással

---

<sup>182</sup> Legfelsőbb Bíróság Pfv. VI. 20.493/2011.

rendelkező károkozót is perelje az okozott kár megtérítésére. A károkozó és a felelősségbiztosítója - mint egyetemleges kötelezettek - egyetemlegesen felelnek.<sup>183</sup>

A BH 2013. 93. szám alatt közzétett ügyben<sup>184</sup> ugyanakkor a Kúria úgy foglalt állást, hogy a hazai Nemzeti Irodaként eljáró MABISZ nem a károkozóval, hanem annak felelősségbiztosítójával kerül jogviszonyba akkor, amikor a belföldi kötelező gépjármű felelősségbiztosítók szervezeteként, a Nemzetközi Zöldkártya Egyezmény alapján, megtéríti a külföldi Nemzeti Iroda azon kiadásait, amelyek a Magyarországon üzemben tartott gépjármű külföldön történt károkozásával kapcsolatban merültek fel. Ezért az ezzel felmerült költségei megtérítését nem az érvényes kötelező felelősségbiztosítással rendelkező belföldi károkozóval, hanem annak felelősségbiztosítójával szemben érvényesítheti.

Egyetértek Fuglinszky Ádámmal abban, hogy a felelősségbiztosítás nem változtatja meg magát a felelősségi jogviszonyt, vagyis a károsult indíthat kártérítési pert a károkozó ellen, vagy egyetemlegesen a károkozó és a felelősségbiztosító ellen.<sup>185</sup> Gyakorlati tapasztalatom szerint azonban elegendő csak a fizetőképes felelősségbiztosító ellen kártérítési igénnyel fordulni.

Azzal a kérdéssel az értekezésem 4. fejezetben kívánok foglalkozni, hogy a közösségi gépjármű-biztosítási irányelvek alapján kötelező lett volna-e a 2009. évi LXII. törvény megalkotása előtt a fizetéképtelenné vált biztosítók helyetti helytállásra garanciaalapot létrehozni.

Azt fontos leszögezni, hogy a 2004. évi Korm. r. 14. és 15. §-ai csak az azonosítatlan és a biztosítással nem rendelkező üzemben tartó gépjárműve által okozott károkra határozták meg az irányelvek szóhasználata szerinti garanciaalap, míg a rendelet szóhasználata szerinti kártalanítási számla helytállási kötelezettségét. Tehát sem a korábbi, sem a 2004. évi Korm. r. nem tartalmazott arra vonatkozóan szabályozást, hogy a garanciaalapot vagy egy másik alapot a fizetéképtelenné vált biztosítók helyett helytállási kötelezettség terhelte volna.

---

<sup>183</sup> A döntés jelentőségére tekintettel BH 2012. 11. szám alatt is publikálták.

<sup>184</sup> Kúria Pfv. VI. 22.227/2011.

<sup>185</sup> Fuglinszky Ádám: Kártérítési Jog, HVG-ORAC, Budapest, 2015 (a továbbiakban: Fuglinszky 2015) 346-347. o.



A biztosító fizetéképtelenné válása meglehetősen nehéz helyzetbe hozta az érvényes és hatályos felelősségbiztosítási szerződéssel rendelkező károkozó üzemben tartókat, ezért többen az Alkotmánybírósághoz fordultak.

Az Alkotmánybíróság 2011. november 8. napján meghozott 83/2011. (XI. 10.) AB határozatában<sup>186</sup> – véleményem szerint helyesen – megállapította, „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 Országgyűlésnek 2012. június 30. napjáig kellett ezen jogalkotói feladatának eleget tennie.

Az Alkotmánybíróság álláspontja szerint a jogalkotó többféle megoldás közül választhatott, mellyel a mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség kiküszöbölhető. Egyik megoldás az lehetett, hogy a gépjármű felelősségbiztosítással foglalkozó biztosítók befizetéseiből hoznak létre egy pénzalapot, másik lehetséges megoldás az, hogy a fizetéképtelenné vált biztosító biztosítottjai számára ír elő a jogalkotó pótbefizetési kötelezettséget, harmadik lehetőség pedig az, hogy az állam saját elhatározása alapján közvetlenül áll helyt.<sup>187</sup>

Az alkotmánybírósági határozathoz Bragyova András párhuzamos indokolást fűzött, míg Balsai István, Holló András, Lévay Miklós és Pokol Béla alkotmánybírók a mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megállapításával kapcsolatban különvéleménnyel éltek.

Az Országgyűlés az Alkotmánybíróság határozatának a MÁV Általános Biztosító Egyesülettel kötött kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéseken alapuló kártérítési igények érvényesítésével kapcsolatos szabályokról szóló 2012. évi CLXII. törvény megalkotásával<sup>188</sup> tett eleget némi késsedelemmel. Ezen törvény értelmében a MABISZ teljesít a MÁV Általános Biztosító Egyesület számára olyan összeget, ami elegendő ahhoz, hogy a MÁV Általános Biztosító Egyesület kártérítési kötelezettségeinek eleget tudjon tenni. Ezzel a megoldással látszólag a MABISZ-ra terhelte a jogalkotó a költségek viselését, azonban azt nem szabad

---

<sup>186</sup> Alkotmánybírósági ügyszám: 482/E/2010.

<sup>187</sup> Alkotmánybírósági határozat 4.5. pontja.

<sup>188</sup> 2012. szeptember 9. napján hirdették ki a törvényt, vagyis a 2012. június 30-i határidőt elmulasztotta az Országgyűlés.

figyelmen kívül hagyni, hogy a MABISZ-t a tagbiztosítók finanszírozzák, míg a biztosítók a szerződő felek díjbefizetéseiből élnek, így végső soron a szerződő felek (biztosítottak) befizetései szolgálták a költségek fedezetéül. Mindazonáltal azt gondolom, hogy még mindig kisebb teher egy-egy szerződő fél számára csekély összeget viselni, mint azoknak viselni az akár több millió vagy több tízmillió forint kártérítés-fizetési kötelezettség terhét, akik a MÁV Általános Biztosító Egyesületnél rendelkeztek felelősségbiztosítási szerződéssel. Az Országgyűlés ezzel a törvénnyel megoldotta a MÁV Általános Biztosító Egyesület fizetésektelenné válásával összefüggésben felmerülő problémákat.

### 3.3.28. Egyéb módosítások

A 2000. évi Korm. r. 2 § (6) bekezdése garanciális szempontból rögzítette: „Az e rendeletben foglaltaktól - a rendelet kifejezett engedélye nélkül - a felek szerződése sem a biztosított, sem a károsult hátrányára nem térhet el.”

Említést érdemel még az, hogy a 2000. évi Korm. r. rendelet 19. §-a már felsorolta azon közösségi jogforrásokat, amiknek a végrehajtására szolgált ez a rendelet.

A 2004. évi Korm. r. szerint a respiró ideje 60 napról 30 napra rövidült.

A 2004. évi Korm. r. már nem a külföldi telephelyű gépjármű fogalmát használta, hanem Európai Unió csatlakozásunkra<sup>189</sup> figyelemmel a harmadik országbeli telephelyű gépjármű fogalmát, továbbá megállapította a 2004. évi Korm. r., hogy határbiztosítás megkötésére nincs szükség olyan gépjárművek esetében, „amelyeket az Európai Gazdasági Térség tagállamában vagy Svájcban helyeztek forgalomba, vagy ha a forgalmi engedélyre nem kötelezett gépjármű állandó telephelye az Európai Gazdasági Térség tagállamában vagy Svájcban van.”

### 3.3.29. A szabályozás és módosításainak az értékelése

---

<sup>189</sup> Trunkó Barnabás: Magyar biztosításügy és az EU-csatlakozás, Fejlesztés és Finanszírozás, 2004. évi 4. szám 82. o.

Az 1991. évi Korm. r. 1991. április 15. napján lépett hatályba, de legfontosabb rendelkezéseit csak 1991. július 1-jétől kellett alkalmazni, s ezen időpontig kellett megkötni a biztosítási szerződést a már forgalomba helyezett gépjárművek vonatkozásában.<sup>190</sup>

Az 1991. évi Korm. r. jelentősen megváltoztatta a 1970. évi Korm. r. szabályait, ugyanis a szerződéses rendszert vezette be, ami természetesen azzal járt, hogy számolni kellett olyan üzemben tartókkal, akik nem rendelkeznek felelősségbiztosítási szerződéssel, s rájuk újabb szabályokat kellett megállapítani. Ennek a szabályozásnak a következménye az is, hogy új biztosítók léptek erre a területre, sőt a díjliberalizáció felé vezető úton is jelentős lépéseket tett a jogalkotó.

A 2000. évi Korm. r. több tekintetben fejlesztette a korábbi szabályozást, sőt a jogalkotó az akkori európai közösségi irányelvek szabályait is szem előtt tartotta.

A 2004. évi Korm. r.-ről elmondható, hogy döntő jelentőségű változást – álláspontom szerint – nem hozott, az uniós csatlakozásunk miatt volt szükség néhány új rendelkezés beiktatására, továbbá néhány szabály pontosítására került sor.

---

<sup>190</sup> Forgács Zoltán könyvében tévesen szerepel a 1991. évi Korm. r. hatályba lépésének dátuma, ugyanis ezen munkában 1992. július 1-jéről van szó, holott a kormányrendelet 1991. április 15. napján lépett hatályba, de legfontosabb rendelkezéseit csak 1991. július 1-jétől kellett alkalmazni. Lásd Forgács 2003: 11. o., valamint az 1991. évi Korm. r. 13. § (1) bekezdését.

### 3.4. A harmadik fejlédesi periódus, vagyis a 2009. évi LXII. törvénynek és módosításainak a lényegesebb újításai

A 2010. január 1. napján hatályba lépett, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvénnyel (a továbbiakban: Gfbt.) a jogalkotó helyesen törvényi szintre emelte a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozását, hiszen igen széles kört érintő rendelkezésekről van szó.<sup>191</sup> A Magyar Nemzeti Bank statisztikai adatai szerint 2010-ben mintegy 4.130.000 darab volt a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási állomány, míg 2014-ben ez az adat mintegy 4.300.000 darab volt.<sup>192</sup>

#### 3.4.1. A biztosítási szerződés érvényességével és létrejöttével kapcsolatos szabályok részletezése

Azon túlmenően, hogy igen részletes forgalom-meghatározás található a Gfbt. 3. §-ában, kibővítve a 2004. évi Korm. r.-ben szereplő listát, fontos arra rámutatni, hogy igen részletes szabályok találhatók a szerződés létrejöttével kapcsolatban<sup>193</sup>.

A biztosítási szerződés létrejöttével kapcsolatban kiemelendő, hogy a törvény írásbeli alakot kíván meg a szerződés megkötéséhez<sup>194</sup>, valamint a szerződés úgy is létrejön, ha a szerződő fél a díjtarifának és a biztosítási feltételeknek megfelelő ajánlatát a jogviszony tartalmára, és a biztosítási feltételekre vonatkozó tájékoztatás birtokában, a biztosító által rendszeresített ajánlati lapon a biztosító vagy annak képviselője részére átadja.<sup>195</sup> Abból a szempontból figyelemre méltó ez a szabályozás, hogy az ajánlatnak meg kell felelnie a díjtarifának és a biztosítási feltételeknek, azt a biztosító által megszabott ajánlati lapon kell megtenni a megfelelő tájékoztatás birtokában. Továbbá csak a Gfbt.-ben meghatározott okból utasíthatja el az ajánlatot a biztosító az indokok közlése mellett.<sup>196</sup> Ha az üzemben tartó ajánlata nem felel meg a Gfbt. 6. § (2) bekezdésben meghatározott feltételeknek, a szerződés akkor is létrejön, ha

<sup>191</sup> Lásd a kormányrendeleti, illetve törvényi szintű szabályozással kapcsolatos problémákat a 2.2.3. pontban.

<sup>192</sup> Összefoglaló adatok a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás főbb jellemzőiről, forrás: <http://www.mnb.hu/felugyelet/idosorok/iii-biztositasi-piaci-szervezetek/kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-idosorai-1>, letöltve: 2015. augusztus 13.

<sup>193</sup> Lásd Trunkó Barnabás által a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályán 2009. október 7. napján megtartott előadását, lásd Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) Biztosítási Szemle, [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.html), letöltve: 2010. január 31.

<sup>194</sup> Gfbt. 6. § (1) bekezdés.

<sup>195</sup> Gfbt. 6. § (2) bekezdés.

<sup>196</sup> Gfbt. 6. § (3) bekezdés.

a biztosító az ajánlatra 15 napon belül nem nyilatkozik.<sup>197</sup> A Gfbt. 6. § (2) és (4) bekezdése szerinti esetben a szerződés az ajánlat átadásának időpontjában - az ajánlat szerinti tartalommal - jön létre.<sup>198</sup>

Szintén fontos új szabály található a Gfbt. 19. § (3) bekezdésében, mely rendelkezés kimondja, hogy „[s]emmis a biztosító által egyoldalúan, a másik fél közreműködése nélkül meghatározott és egyedileg meg nem tárgyalt szerződési (biztosítási) feltétel, amennyiben olyan kikötést tartalmaz, hogy a biztosító csak a díj (első díjrészlet) befizetését követően viseli a kockázatot.” Trunkó Barnabás mutatott rá arra, hogy ezen szabállyal a biztosítási szerződés létrejötte és hatályba lépése lényegében egybeesik.<sup>199</sup>

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvény általi, 2013. január 1-től hatályos módosítás egyértelműsíti továbbá, hogy a díj nemfizetéssel megszünt szerződések tekintetében új biztosítási szerződésnek minősül a visszakötés, és emiatt a kockázatviselés kezdetén alkalmazandó díjtarifa szerint kell a szerződés díját megállapítani.<sup>200</sup>

A 2012. évi CLI. törvény 71. §-a a Gfbt. 10. §-át módosította, miszerint nincs helye részleges érvénytelenség megállapításának abban az esetben, ha az újabb biztosítási szerződés kockázatviselése és a régi szerződés kockázatviselése között átfedés van.

### 3.4.2. A flottaszerződésre vonatkozó szabályok meghatározása

Új szabály a gépjárműflottára<sup>201</sup> vonatkozó rendelkezések<sup>202</sup>, melyek közül említést érdemel az, hogy a gépjárműflottára kötött szerződés esetén a szerződő felek a Gfbt.-ben

<sup>197</sup> Gfbt. 6. § (4) bekezdés.

<sup>198</sup> Gfbt. 6. § (5) bekezdés.

<sup>199</sup> Trunkó Barnabás által a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályán 2009. október 7. napján megtartott előadását, lásd Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) Biztosítási Szemle, [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.htm](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.htm), letöltve: 2010. január 31.

<sup>200</sup> Gfbt. 5. § (3) bekezdés

<sup>201</sup> Gfbt. 3. § 9. pontja értelmében „*gépjármű flotta*: egy adott biztosítónál ugyanazon - egyéni vállalkozó, jogi személy, jogi személyiség nélküli gazdasági társaság - szerződő üzemben tartó által biztosított gépjárművek együttesen kezelt csoportja, ha ezen gépjárművek darabszáma eléri az ötöt.” Tehát ebből levonható az a következtetés, hogy hiába rendelkezik egy természetes személy például hat személygépkocsira vonatkozóan felelősségbiztosítási szerződéssel ugyanannál a biztosítónál, nem alkalmazhatók a gépjárműflottára vonatkozó szabályok.

<sup>202</sup> Megjegyzem, hogy a korábbi szabályozás alapján sem volt kizárt az, hogy a biztosító kedvezményt adjon akkor, ha egyszerre több gépkocsira kötött az üzemben tartó felelősségbiztosítási szerződést, azonban a korábbi szabályok nem tartalmaztak kifejezetten rendelkezéseket a gépjárműflottára.

meghatározottaktól eltérhetnek a szerződés létrejöttét, megszűnését, a biztosítási időszakot, a díjfizetést illetően.<sup>203</sup> Gépjárműflottára a flottához tartozó gépjárművek kategóriáitól és fajtáitól függetlenül határozott tartamú szerződés is köthető. A törvény ezen §-ához fűzött miniszteri indokolás szerint flottaszerződések esetében nem indokolt a beavatkozás a felek szerződéskötési szabadságába, hanem a potenciális károsultak védelme az elsődleges cél.

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvény 72. §-a a flottaszerződésekre irányadó szabályokat módosította<sup>204</sup>, melynek értelmében immáron a biztosító megkötés nélkül évente többször is hirdethet díjtarifát úgy, hogy az új díjtarifa és annak hatályba lépése között legalább 60 napnak kell eltelnie. Továbbá nem két országos napilapban kell meghirdetni a díjtarifát, hanem az akkori PSZÁF, a MABISZ és az adott biztosító honlapján kell közzétenni.

Az egyes biztosítási tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi LXXXVI. törvény 47. §-a 2014. január 1-jei hatállyal a Gfbt. gépjárműflottára vonatkozó fogalom-meghatározását pontosította azzal, hogy a biztosítási időszak kezdőnapján kell elérni a gépjárművek darabszámának az ötöt.

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi CCXXXVI. törvény 2014. január 1-jei hatállyal a Gfbt. 11. § (5) bekezdését azzal a rendelkezéssel egészítette ki, miszerint a gépjármű felelősségbiztosító a közbeszerzési eljárás során benyújtott pályázatában a gépjárműflottára meghirdetett díjtarifától eltérhet.

### 3.4.3. A biztosítási fedezet növelése

A személyi sérüléssel járó károk esetében a káreseményenkénti helytállási kötelezettség terjedelmét 1.500 millió forintról 1.600 millió forintra növelte a jogalkotó<sup>205</sup>. Annak idején ez a rendelkezés összhangban volt az akkor hatályos, a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó 72/166/EGK, 84/5/EGK, 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló 2005. május 11-i 2005/14/EK európai

---

<sup>203</sup> Gfbt. 11. § (1) bekezdés.

<sup>204</sup> A módosítás a Gfbt. 11. § (2) és (3) bekezdését érintette.

<sup>205</sup> Gfbt. 13. § (1) bekezdés.

parlamentari és tanácsi irányelv 2. cikkében meghatározott káreseményenkénti 5.000.000 eurós limitösszeggel, mivel ez az összeg akkoriban mintegy 1.350 millió forintnak<sup>206</sup> felelt meg.

A pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LIII. törvény 2017. január 1-jei hatállyal az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleménye alapján a biztosító helytállási kötelezettségének a határát dologi károk esetén káreseményenként 1.220.000 eurónak megfelelő forintösszeg-határra, személyi sérülés miatti károk esetén káreseményenként 6.070.000 eurónak megfelelő forintösszeg-határra növeli, meghatározva azt, hogy az euró összegeket forintban hogyan kell megállapítani.<sup>207</sup> Az örömteli, hogy 2017. január 1-jével e tekintetben a magyar szabályozás összhangba kerül az uniós szabályozással, az azonban sajnálatos, hogy a dologi károk esetében a biztosítási fedezet 2017. január 1-jével csökken, mivel az 1.220.000 euró 2016. augusztus 5-i MNB árfolyam<sup>208</sup> szerint mintegy 380 millió forintnak felel meg, vagyis 500 millió forintnál jelentősen kevesebb lesz a dologi károk esetében a biztosítási fedezet, ha az euró-forint árfolyam addig jelentősen nem változik. Azt gondolom, hogy a dologi károk esetében a magyar jogalkotónak célszerűbb lett volna az 500 millió forintos összeghatárt megtartani.

#### 3.4.4. Biztosítási időszak kezdő időpontjának a megváltoztatása

Jelentős és fontos újítás található a Gfbt. 17. §-ában, miszerint a főszabály szerinti egy éves biztosítási időszak immáron nem január 1-től december 31-ig tart, hanem a biztosítási időszak első napja a kockázatviselés kezdete. A biztosítási évfordulót pedig a biztosítást igazoló okiraton fel kell tüntetni.<sup>209</sup> Fontos garanciális szabály az is, hogy a biztosító a biztosítási időszak utolsó napját megelőző ötvenedik napig elküldött írásos értesítőben tájékoztatja a szerződő felet a biztosítási évfordulóról és a következő biztosítási időszakra a díjtarifa szerint várható díjról.<sup>210</sup> Sőt ezen értesítés - a szerződő hozzájáruló nyilatkozata alapján - elektronikus úton is megtehető.<sup>211</sup> Hasznos újításnak tartom ezt a szabályt, mivel a korábbi rendelkezések szerinti év végi kampány rövid időre igen jelentős adminisztrációs terhet jelentett a

<sup>206</sup> 2010. január 4-án az Magyar Nemzeti Bank által közétett deviza árfolyam szerint 1 euró 269,50 forint volt. Forrás: <http://www.mnb.hu/arfolyam-lekerdezes>; letöltve: 2015. augusztus 14.

<sup>207</sup> Az átváltásra vonatkozó, viszonylag bonyolult szabály a Gfbt. 2017. január 1-jétől hatályos 3/B. §-ában található.

<sup>208</sup> A Magyar Nemzeti Bank 2016. augusztus 5-i hivatalos árfolyama szerint 1 euró 311,40 forintnak felel meg. Forrás: <http://www.mnb.hu/arfolyam-lekerdezes>; letöltve: 2016. augusztus 5.

<sup>209</sup> Gfbt. 17. § (2) bekezdés.

<sup>210</sup> Gfbt. 17. § (4) bekezdés.

<sup>211</sup> Gfbt. 17. § (5) bekezdés.

biztosítóknak, a hibázás és az ügyféli panaszok lehetőségének növekedésével együtt. Ezen szabállyal egyenletesebbé vált a biztosítók közötti váltással felmerülő adminisztratív teher. Arra viszont szükséges rámutatnom, hogy a fennálló szerződések tekintetében továbbra is december 31. a biztosítási évforduló. A Gfbt. 17. §-a szerinti új kezdő időpont az újonnan megkötött szerződésekre vonatkozik.

#### 3.4.5. A díjtarifát érintő szabályozás

A Gfbt. hatályba lépésekor a díjtarifára vonatkozó rendelkezések szerint a díjtarifa egy naptári évre szól. Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvénnyel a díjtarifa fogalmát módosította a jogalkotó 2013. január 1-jei hatállyal, melynek eredményeképpen már nem egy naptári évre szól a díjtarifa, hanem a díjtarifa meghirdetését követő hatvan napos időszakon túl, egy előre meghatározott naptól alkalmazandó az új díjtarifa életbelépéséig.<sup>212</sup>

A díjtarifára vonatkozó szabályozás fentebb említett módosítása miatt a 2012. évi CLI. törvény 69. §-a a Gfbt. 5. § (1) bekezdését olyképpen módosította ügyfélvédelmi okokból, hogy a biztosítási időszak kezdetét megelőző hatvan nappal megelőzően tett ajánlatot a biztosító nem fogadhatja el, illetve ezt megelőzően szerződés nem köthető. Az ilyen módon létrejött szerződés érvénytelen. A biztosítónak értesítenie kell a szerződőt az ajánlat elutasításáról annak beérkezését követő 15 napon belül. A miniszteri indokolás értelmében ezzel a megoldással elkerülhetővé válnak azok az esetek, hogy az ügyfél olyan díjtarifára tegyen ajánlatot, illetve kössön szerződést, amelyet az adott időpontban még nem ismer.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény módosításáról szóló 2015. évi CCV. törvény 2016. március 11-i hatályba lépéssel pontosította, hogy a biztosítók az ügyfeleket figyelemfelhívásra alkalmas módon értesítsék az évforduló előtt arról, hogy a díjtarifa a már meglévő ügyfél számára nem lehet hátrányosabb a biztosító új ügyfeleihez képest, továbbá arról, hogy a régi ügyfél javára hogyan módosul a szerződés az új szabályozás bevezetésének eredményeként. A törvénymódosítás egyértelművé teszi, hogy a díjtarifák közötti különbségtételre csak a régi ügyfél javára van lehetőség.

---

<sup>212</sup> Gfbt. 3. § 5. pont.



A díjtarifával kapcsolatos gyakorlati problémának tartom azt, hogy a szabályozásból eredően azon biztosítók, amelyek ténylegesen nem kívánnak meghatározott kategória(k)ra biztosítási szerződést kötni, a díjtarifában a biztosítási díjakat olyan magas összegben határozzák meg<sup>213</sup>, nehogy valamely üzemben tartó az adott kategória tekintetében biztosítási szerződést próbáljon kötni. Véleményem szerint annak kellene célnak lenni mind a szabályozás, mind a felügyelet tekintetében, hogy kockázatarányos díjak jelenjenek meg a díjtarifákban.

#### 3.4.6. Díjnemfizetés esetén a biztosító kötelezettségeinek a meghatározása

A díjfizetéssel és a biztosítási szerződés megszűnésével kapcsolatban szükséges kiemelni a Gfbt. 21. § (4) bekezdésében rögzítetteket, melynek értelmében amennyiben az esedékes biztosítási díjat a szerződő fél nem rendezi, a biztosító a díj esedékességétől számított harmincadik nap elteltéig - a következményekre történő figyelmeztetés mellett - a szerződő félnek a díj esedékességétől számított hatvannapos póthatáridővel, a teljesítésre vonatkozó felszólítást küld. Ezen türelmi idő eredménytelen leteltével a szerződés - amennyiben egyéb okból még nem szűnt meg - az esedékességtől számított hatvanadik napon megszűnik.

Teljesen helyes az az új garanciális szabály, hogy a biztosítónak az esedékességtől számított 30 napon belül felszólítást kell küldenie a díj esedékességétől számított hatvannapos póthatáridő biztosítása mellett. A törvény nem ír elő írásbeli alakot, tehát az elektronikus út sem kizárt, sőt a jogszabály megfogalmazásából eredően a tértivevényes levél sem követelmény.

Szvitán Krisztián cikkében<sup>214</sup> problematikusnak ítéli a fenti szabályt, ugyanis szerinte ez visszaélésre ad alapot, mivel a szerződő megteheti, hogy a 60. nap lejárta után rögtön a korábbi biztosítónál megköti a szerződést, és nem fizeti meg a díjat, majd pedig amikor az újabb 60 napos határidő lejár, akkor ismét újraköti a szerződést. Azt gondolom, hogy ez a felvetés kevésbé gyakorlati. Ugyan nem kizárható, hogy legyen olyan vicces kedvű szerződő fél, akinek van ideje folyamatosan odafigyelni a 60 napos határidőkre, és ezt a lehetőséget kihasználja, azonban a tapasztalataim szerint ez a kérdés nem okoz rendszerszintű problémát. Azt is figyelembe kell venni, hogy az ilyen vicces kedvű szerződő akár egy napos mulasztása igen

<sup>213</sup> Lásd a Magyar Nemzeti Bank honlapján közzétett díjtarifákat:

[https://alk.mnb.hu/fogyasztoknak/tematikus\\_oldalok/kgfb/dijtarifa](https://alk.mnb.hu/fogyasztoknak/tematikus_oldalok/kgfb/dijtarifa); letöltve: 2017. január 22.

<sup>214</sup> Szvitán Krisztián: Anomáliák a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás jogi szabályozásában, arsboni, 2014. augusztusi közzététel, forrás: <http://www.arsboni.hu/anomaliak-a-kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-jogi-szabalyozasaban.html>; letöltve: 2015. augusztus 13.

jelentős következményekkel jár, ha éppen aznap okoz egy balesetet. Másrészt az sem hagyható figyelmen kívül, hogy az elmaradt biztosítási díj érvényesíthető a szerződő féllel szemben.

Továbbá az is lényeges garanciális rendelkezés<sup>215</sup>, miszerint a biztosító köteles a szerződés megszűnéséről 15 napon belül az üzemben tartónak igazolható módon értesítést küldeni, amennyiben a szerződés megszűnése díj nemfizetés miatt következett be, illetve ugyanezen 15 napos határidőn belül a szerződés megszűnéséről a kötvénynyilvántartó szervet értesíteni.

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvénnyel bevezetett módosítás alapján a biztosító immáron az értesítési kötelezettségének a szerződés megszűnésétől számított nyolc munkanapon belül köteles eleget tenni.

Ugyan érthető az a jogalkotói szándék, hogy a biztosítók mielőbb tájékoztassák a kötvénynyilvántartó szervet a biztosítási szerződés díj nemfizetés miatti megszűnéséről, és a korábbi 15 napos határidőt 8 munkanapos határidőre módosították, az azonban kevésbé érthető, hogy a Gfbt. 49. §-ában meghatározott, vagyis a biztosító kötvénynyilvántartó szerv felé fennálló értesítési kötelezettségére vonatkozó többi esetben a 15 napos határidőt miért nem igazította a jogalkotó ezen 8 munkanapos határidőhöz, ugyanis ezen szabályozás alapján a biztosítónak a biztosítási szerződés díj nemfizetés miatti egyéb okból történő megszűnését 15 napon belül kell bejelentenie a kötvénynyilvántartónak. Amennyiben a jogalkotó célja a bejelentési határidő lerövidítése, akkor célszerű lett volna minden határidőt 8 munkanapban meghatározni.

#### 3.4.7. A reaktiválás intézményének a bevezetése és hatályon kívül helyezése

Fontos újítás a reaktiválás szabályinak bevezetése, melyek a Gfbt. 21. § (6) és (7) bekezdésében voltak megtalálhatók a következőképpen: „(6) Ha a szerződés díj nemfizetés miatti megszűnése az üzemben tartó önhibáján kívül eső okból következik be, az üzemben tartó a megszűnés tudomására jutásától számított 15 napon belül, de legkésőbb a megszűnést követő 2 hónapon belül, kizárólag az önhiba hiányát alátámasztó tények hitelt érdemlő igazolásával kezdeményezheti a jövőre nézve – egy adott biztosítási időszakon belül – az eredetivel egyező szerződéses állapot helyreállítását. / (7) Az üzemben tartó a szerződéses állapot (6) bekezdés

---

<sup>215</sup> Gfbt. 21. § (5) bekezdés.

szerinti helyreállítására akkor jogosult, ha a szerződés megszűnéséig esedékessé vált díjat a biztosítónak megfizeti, és a szerződés díjnérfizetéssel történő megszűnését követően a szerződéses állapot helyreállításáig a gépjármű nem vett részt a közúti forgalomban, illetve azzal kárt nem okoztak.” Ezen szabállyal kapcsolatban Horváth Zoltán, a MABISZ vezető jogtanácsosa kifejtette azon aggodalmát, hogy a reaktiválás szabályai a visszaélés táptalajává válhatnak.<sup>216</sup>

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvény 2013. január 1-jei hatállyal a Gfbt. 21. § (6) és (7) bekezdésében meghatározott reaktiválás jogintézményét helyezte hatályon kívül a jogalkotó<sup>217</sup>, amire a törvény indokolása szerint azért volt szükség, mivel az eredeti megfogalmazás erősen szubjektív, nehezen bizonyítható (és egyben nehezen cáfolható) feltételeket támasztott.

#### 3.4.8. A fedezetlenségi díj szabályainak a meghatározása

A Gfbt. bevezette a fedezetlenségi díj<sup>218</sup> jogintézményét<sup>219</sup>, melynek szabályai a Gfbt. 22. §-ában találhatók, melynek lényegesebb rendelkezései szerint: Az üzemben tartó köteles a fedezetlenségi díjat megfizetni. Továbbá a teljes fedezetlenségi díjat azon biztosító köteles kiszámítani és beszedni, amely az üzemben tartóval a fedezetlenség időtartamát követően szerződést köt. Az érintett biztosító a fedezetlenségi díjat az arról történt tudomásszerzést követően haladéktalanul köteles kiszámítani. A fedezetlenségi díj kiszámításánál arra az évre járó meghirdetett díjtarifát kell alkalmazni, amelyre a fedezetlenség időtartama esik, a díjat beszedő biztosító díjtarifája nem alkalmazható. Az üzemben tartó a fedezetlenségi díjat az esedékes biztosítási díjrészlettel együtt - a biztosítási időszakra járó díj teljes megfizetése esetén 30 napos határidővel - köteles megfizetni. Amennyiben az üzemben tartó a fedezetlenségi díjat

<sup>216</sup> Horváth Zoltán hozzászólása a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályán 2009. október 7. napján megtartott előadásokhoz, lásd Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) Biztosítási Szemle, [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.html); letöltve: 2010. január 31.

<sup>217</sup> 2012. évi CLI. törvény 74. §-a.

<sup>218</sup> Gfbt. 3. § 7. pontja szerint „*fedezetlenségi díj*: az adott gépjármű vonatkozásában az üzemben tartó biztosítási kötelezettségének - a szünetelés időtartamának, valamint az üzemben tartó önhibáján kívül eső, hitelt érdemlően igazolt okból bekövetkező díjnérfizetés időtartamának kivételével - díjfizetés hiányában kockázatviselés nélküli időtartamára (fedezetlenség időtartama) a Kártalanítási Számla kezelőjét megillető, általa meghatározott díjtartifa alapján utólagosan megállapított díj.” A fogalommal kapcsolatban az az értelmezési probléma merült fel, hogy az üzemben tartó önhibáján kívül eső, hitelt érdemlően igazolt ok mit is jelent. A jogalkotó úgy oldotta meg a problémát, hogy a 2012. évi CLI. törvény 85. §-a hatályon kívül helyezte ezt a fordulatot.

<sup>219</sup> Ezen §-hoz fűzött miniszteri indokolás szerint a fedezetlenségi díj részletes szabályozásával is az volt a cél, hogy a biztosítatlanság elkerülhető, vagy legalább csökkenthető legyen.

nem fizeti meg, ugyanúgy a biztosítási szerződés megszűnése annak a jogkövetkezménye. A MABISZ honlapján megtalálható a fedezetlenségi díj tarifája.<sup>220</sup>

Mindazonáltal megemlítendő, hogy a fedezetlenségi díj jogintézménye nem teljesen új, hiszen a 2004. évi Korm. r. mellékletét képező ÁSZF 11. pontjában elmaradt díj néven már hasonló jogintézmény létezett, melynek szabályait pontosította a Gfbt.

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvénnyel a fedezetlenségi díj fogalmát is módosította a jogalkotó, ugyanis a „valamint az üzemben tartó önhibáján kívül eső, hitelt érdemlően igazolt okból bekövetkező díjnemfizetés időtartamának” szövegrészt hatályon kívül helyezte, vagyis teljesen objektívvá vált a fedezetlenségi díj megfizetésének kötelezettsége.<sup>221</sup>

A 2012. évi CLI. törvény 75. §-a a Gfbt. 22. § (7) bekezdését akként módosította, hogy meghatározta azon tényezőket, amiket a fedezetlenségi díj megállapításánál figyelembe kell venni, valamint a módosítás szerint nem október 30-ig kell közzétenni a fedezetlenségi díjra vonatkozó tarifát, hanem a naptári év végét megelőző negyvenötödik napig, valamint nem két országos napilapban, hanem a MABISZ honlapja mellett az akkori PSZÁF honlapján azzal, hogy eltérés esetén a PSZÁF honlapján elérhető változat az irányadó.

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi CCXXXVI. törvény 120. §-a 2014. július 1-jei hatállyal a fedezetlenségi díjjal kapcsolatos rendelkezéseket egészítette ki egyrészt azzal, hogy a fedezetlenségi díj befizetésére részletfizetés engedélyezhető, ha a fedezetlenséggel érintett időszak a 120 napot meghaladja. Továbbá a MABISZ is egyértelműen jogosulttá vált a fedezetlenségi díj beszedésére, ha arra egyéb okból nem került sor.

A pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LIII. törvény 73. §-a 2017. január 1-jei hatállyal pontosítja, hogy a fedezetlenségi díj megállapításánál maximum öt éves időtartam vehető figyelembe

#### 3.4.9. A kártérítési igény érvényesítésére vonatkozó szabályok módosulása

<sup>220</sup> Forrás: <http://www.mabisz.hu/hu/ugyfelszolgalat/fedezetlensegi-dij.html>; letöltve: 2015. augusztus 14.

<sup>221</sup> Gfbt. 3. § 7. pontját a 2012. évi CLI. törvény 85. §-a módosította.

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi CCXXXVI. törvény 122. §-a 2014. január 1-jei hatállyal a Gfbt. 30. §-át akként egészítette ki, ha a károsult a kárigényét olyan esetben, amikor az üzemben tartó nem rendelkezett érvényes gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéssel, és a kártérítési igényét egy biztosítónál terjeszti elő, akkor ezen biztosító immáron köteles a MABISZ-hoz továbbítani a káriratokat. A korábbi gyakorlat az volt, hogy ilyen esetben az érintett biztosító tájékoztatta a károsultat, hogy a kárigényét a MABISZ-nál terjessze elő. A jogalkotó ügyfélvédelmi szempontból egészítette ki a Gfbt.-t, ugyanakkor olyan esetek is előfordulnak a gyakorlatban, hogy a károsult téves tájékoztatást kap, hogy a károkozó üzemben tartó a baleset időpontjában mely biztosítónál rendelkezett felelősség-biztosítási szerződéssel. Ilyen esetekben azonban nincsen jogalap arra, hogy az egyik biztosító az illetékes biztosítónak továbbítsa a káriratokat. Célszerű lett volna a jogalkotónak ezen esetkörüre is gondolnia, és ezt az esetkört is szabályozni ügyfélvédelmi okokból.

#### 3.4.10. A Gfbt. 32/A. § és 32/B. § szabályozásának változásai

A 2009. évi CL. törvény 154. §-a a Gfbt.-t 32/A. és 32/B. §-okkal egészítette ki. A Gfbt. 32/A. §-a arról szól viszonylag bonyolult megfogalmazásban, hogy a biztosító az ÁFÁ-t csak abban az esetben térítheti meg a károsultnak, ha tételes számla alapján annak tényleges viselése igazolt, míg a Gfbt. 32/B. §-a a közlekedésbiztonságot jelentős mértékben érintő sérülések esetén ír elő kötelezettséget a biztosító számára, hogy a közlekedési hatóságot értesítése, amennyiben roncsként nem került értékesítésre a gépjármű, valamint ilyen esetekben hogyan teljesíthet a biztosító kártérítést a károsultnak.

Sajnálatos módon a miniszteri indoklás nem adta indokát annak, hogy miért volt szükség a Gfbt. módosítására, sőt az indoklás még a Kártalanítási Alapra sem tér ki, pusztán Gfbt. 32/A. §-a és 32/B. §-a szerinti kiegészítést indokolta meg röviden. A törvényi indoklás utolsó mondata az alábbiakat tartalmazza: „A törvény kiterjeszti ezen előírások alkalmazását a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás körén kívül eső gépjárműben keletkezett károk esetköreire is.” Egyáltalán nem érhető, hogy ez mire vonatkozik. Ha a Gfbt. 32/B. § utolsó bekezdésének indokolása lenne, akkor pedig éppen ellentétben áll az indoklás a törvényi rendelkezéssel, hiszen a Gfbt. 32/B. § (7) bekezdése kimondja: Az (1)-(6) bekezdésekben meghatározottakat nem kell alkalmazni, ha a kárt szenvedett gépjármű telephely szerinti országa nem a Magyar Köztársaság.

A Gfbt. 32/A. és 32/B. §-aiban található szabályok kritikai elemzését a 3.5. pontban fogom elvégezni.

A Gfbt. 32/A. és 32/B. §-ai szerinti kiegészítések kivételével a módosítások 2010. január 1-jén léptek hatályba, vagyis a Gfbt. ezen módosításokkal együtt vált hatályossá<sup>222</sup>, míg a Gfbt. 32/A. és 32/B. §-ai szerinti kiegészítések 2010. április 1-től hatályosak<sup>223</sup>.

Némi iróniával szükséges arra rámutatnom, hogy a jogalkotó az egyes pénzügyi tárgyú törvényeknek az új Polgári Törvénykönyvvel összefüggő módosításáról szóló 2010. évi XII. törvény<sup>224</sup> 51. § (15) bekezdésével módosította a Gfbt. 32/B. § (1) bekezdését, miszerint a biztosító közlekedési hatóság felé fennálló bejelentési kötelezettségének határidejét 10 napról 8 munkanapra módosította, és 2010. április 1. napjával ez utóbbi változatban lépett hatályba a törvényt módosítás. Egyáltalán nem érthető, hogy miért volt szükséges a módosítás, hiszen 10 nap és 8 munkanap között nincs jelentős különbség, legfeljebb a hosszú hétvégék miatti több nap időtartamú munkaszünetet már a 32/B. § eredeti változatának megfogalmazásakor figyelembe kellett volna venni. A törvény indokolása egészen „meglepő módon” nem tartalmaz e módosításra vonatkozó indokolást. Ehhez képest igazán nem lehet már azon csodálkozni, hogy az egyes törvényeknek a naptári napban való határidő-számítással összefüggésben történő módosításáról szóló 2010. évi CLII. törvény 2. § (88) bekezdésével ezen 8 munkanapos határidőt 2011. január 1-jei hatállyal 10 napos határidőre módosították.

Az egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló 2012. évi CLXXVIII. törvény 362. §-a 2013. január 1-jei hatállyal<sup>225</sup> módosította a Gfbt. 3. §-át, és 8/A. pont alatt beiktatta a gazdasági totálkár fogalmát<sup>226</sup>, míg ugyanezen § (2) bekezdés a Gfbt. 32/A. § (1) bekezdését egészítette ki<sup>227</sup> azzal, hogy a biztosító hogyan köteles gazdasági totálkár

<sup>222</sup> Gfbt. 169. § (2) bekezdés.

<sup>223</sup> Gfbt. 169. § (7) bekezdés.

<sup>224</sup> Megjegyzem, hogy a 2010. évi XII. törvény 2011. január 1-jei hatállyal több ponton módosította volna a Gfbt.-t, azonban a Polgári Törvénykönyvről szóló 2009. évi CXX. törvény hatályba nem lépése miatt ezen módosítások sem váltak hatályossá. Lásd az adó- és járuléktörvények, a számviteli törvény és a könyvvizsgálói kamarai törvény, valamint az európai közösségi jogharmonizációs kötelezettségek teljesítését célzó adó- és vámjogi tárgyú törvények módosításáról szóló 2010. évi CXXIII. törvény 232. §-át.

<sup>225</sup> 2012. évi CLXXVIII. törvény 430. § (4) bekezdés.

<sup>226</sup> A gazdasági totálkár fogalma: „a káresemény következtében károsult gépjármű megjavíttatása gazdaságilag nem indokolható, mivel annak javítási, valamint a kár elhárításával kapcsolatos egyéb költségei, illetve a javítást követően esetlegesen fennmaradó értékcsökkenés összege a gépjármű károsodás időpontjában fennálló forgalmi értékének maradványértékkel (roncsértékkel) csökkentett összegét meghaladja.”

<sup>227</sup> A kiegészítés szövege: „Gazdasági totálkár esetén, vagy ha a káresemény következtében károsult gépjármű helyreállítása műszaki okokból nem lehetséges, a biztosító a gépjármű károsodás időpontjában fennálló forgalmi

esetén a kárt rendezni. Rá kell mutatnom arra, hogy a törvény ezen §-ához fűzött indokolás nincsen összhangban a normaszöveggel, mivel az indokolás a számla nélküli javítás visszaszorításával indokolja a módosítást, holott a Gfbt. 32/A. § eredeti szövegéből következik ez, a módosítás pusztán a gazdasági totálkár fogalmának a meghatározását és gazdasági totálkár esetén a biztosító kártérítési kötelezettségét érinti.

Az egyes biztosítási tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi LXXXVI. törvénnyel 2014. január 1-jei hatállyal a Gfbt. 32/A. § (2) bekezdését ismét módosította a jogalkotó<sup>228</sup> és megerősítette, hogy a károsultnak lehetősége van arra, hogy a gépjárműben keletkezett kárból eredő nettó kártérítési összeggel szabadon rendelkezzen. Megjegyzem, hogy a korábbi szövegváltozat sem zárta ki ezt a lehetőséget, pusztán azt határozta meg, hogy az ÁFÁ-t mikor köteles a biztosító megtéríteni.

Egyáltalán nem meglepő, hogy a jogalkotó az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi CCXXXVI. törvénnyel 2014. január 1-jei hatállyal ismét módosította a Gfbt. 32/A. §-át<sup>229</sup>, melyre az is okot adott, hogy az alapvető jogok biztosa jelentést<sup>230</sup> készített a Gfbt. 32/A. §-ával kapcsolatban. A módosítás pusztán abban áll, hogy „kivéve, ha a károsult a közlekedésbiztonsági szempontokra is tekintettel a gépjármű megjavíttatása helyett a fentiek szerinti mértékű kártérítési összeggel szabadon kíván rendelkezni” megszövegezést „kivéve, ha a károsult a közlekedésbiztonsági szempontokra is tekintettel a gépjármű megjavíttatása helyett az (1) bekezdés szerinti mértékű nettó kártérítési összeggel szabadon kíván rendelkezni” fordultra módosította, melynek indokát a jogalkotó abban látta, hogy ezen módosítással tesz eleget az alapvető jogok biztosa által elkészített jelentésben foglaltaknak.

A Gfbt. 32/B. §-át a jogalkotó 2017. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte.<sup>231</sup>

### 3.4.11. A regressz igényre vonatkozó szabályok változásai

---

értékének maradványértékkel (roncsértékkel) csökkentett összegét alapul véve köteles megtéríteni a károsult kárát.”

<sup>228</sup> 2013. évi LXXXVI. törvény 51. §-a.

<sup>229</sup> 2013. évi CCXXXVI. törvény 123. §-a.

<sup>230</sup> AJB-6753/2012. számú ügyben készített jelentés.

<sup>231</sup> Lásd a közigazgatási bürokráciacsökkentést érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi CXXVII. törvény 60. §-át.

A Gfbt. 34. §-ában szabályozott visszkereseti igény tekintetében a korábbi 1 millió forintos összeg 1,5 millió forintos összegre növekedett, míg az 500.000 forintos határ 750.000,- forintra változott.<sup>232</sup>

A pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LIII. törvény 2016. július 1-jei hatállyal a 1,5 millió forintos regressz összeget 5 millió forintra, míg a 750.000,- forintos összeget 1,5 millió forintra növelte.

Emellett még kiemelés érdemel az, hogy a hivatkozott 2016. évi LIII. törvény az alkoholos befolyásoltság esetén fennálló visszkereseti igény tekintetében az alkoholos befolyásoltság mértékét meghatározó rendelkezéseket hatályon kívül helyezte. Ennek okát a törvénymódosítás miniszteri indokolása nem tartalmazza. Azt gondolom, hogy nem volt szerencsés e rendelkezéseket hatályon kívül helyezni, ugyanis kérdéses az, hogy a polgári bírói gyakorlat ezután a büntető jogszabályok szerinti alkoholos befolyásoltság, pontosabban fogalmazva ittas állapot<sup>233</sup> fogalmat használja-e, vagy pedig egyedi esetekben orvosszakértői bizonyítás alapján határozza-e meg az alkoholos befolyásoltság fennálltát. Tehát úgy tűnik, hogy ez a módosítás nem könnyíti meg az adott ügyben eljáró polgári bíró helyzetét.

#### 3.4.12. A fizetésektelelné vált biztosítók helyetti helytállás bevezetése

A Gfbt. 35. §-ának kihirdetési változatában szerepelt az a rendelkezés, hogy a Kártalanítási Számla állt helyt a fizetésektelelné vált biztosító helyett a károkozás időpontjában szerződéssel rendelkező üzemben tartó gépjárművel okozott károkért. Ez a szabály azonban nem lépett hatályba, mivel hatályba lépése előtt a 2009. évi CL. törvény módosította ezt a rendelkezést, mellyel létrehozta a MABISZ által kezelt Kártalanítási Alap intézményét. A Gfbt. 2010. január 1-jén e tekintetben már a módosított rendelkezések szerint lépett hatályba. A MÁV Általános Biztosító Egyesület felszámolása miatt lényeges arra rámutatnom, hogy a

<sup>232</sup> Kivétel a Gfbt. 34. § (1) bekezdés g) pontjában meghatározott eset, ugyanis ez esetben megmaradt az 500.000,- forintos limitösszeg.

<sup>233</sup> Arra szükséges rámutatnom, hogy a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: új Btk.) 240. § (3) bekezdése rögzíti, hogy járművezetés ittas állapotban és járművezetés tiltott átengedése bűncselekmény „alkalmazásában ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.” Tehát az új Btk. már nem az alkoholos befolyásoltság fogalmát, hanem az ittas állapot fogalmát használja, ami a Gfbt. tekintetében tovább nehezíti a hivatkozott rendelkezés értelmezését.



Kártalanítási Alap 2010. január 1-jétől hatályos szabályai a korábban felszámolás alá került biztosító egyesületre nem vonatkoznak.

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvénnyel pontosításra került a Kártalanítási Alap<sup>234</sup> fogalma, mellyel az volt a célja a jogalkotónak a törvényi indokolás szerint, hogy a Kártalanítási Alap csak magyar gépjárművek üzemben tartóit védje.

#### 3.4.13. A Kártalanítási Számlára vonatkozó szabályok változása

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvény a 2009/103/EK irányelv 10. cikk (3) bekezdésében meghatározott lehetőséggel élve, a magyar jogalkotó a 2012. évi CLI. törvény 77. §-ával a Gfbt. 36. § (3) bekezdését módosította olyképpen, hogy ismeretlen gépjárművel egyéb vagyontárgyakban bekövetkezett károokra sem terjed ki a Kártalanítási Számla helytállási kötelezettsége.

#### 3.4.14. Az ismeretlenség fogalmának a bővítése

A Gfbt. 35. §-ával összefüggésben, vagyis a Kártalanítási Számla helytállási kötelezettségével kapcsolatban említést érdemel az, hogy az új szabályozás szerint az ismeretlen üzemben tartó esetében is helyt áll a Kártalanítási Számla, vagyis akár a gépjármű, akár az üzemben tartó ismeretlensége esetén a károsult az igényével a Kártalanítási Számlához fordulhat. A Gfbt. tehát egyértelművé tette, hogy a Kártalanítási Számla helytállási kötelezettsége mindkét esetcsoportra kiterjed.

#### 3.4.15. A szünetelésre vonatkozó szabályok módosulása

Az egyes biztosítási tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi LXXXVI. törvény 48. és 50. §-a 2014. január 1-jei hatállyal Gfbt.-t olyképpen módosította, hogy a szünetelés időtartamát, vagyis amikor a gépjárművet a forgalomból ideiglenesen kivonták, hat hónapról egy évre növelte. A törvényi indokolás szerint erre azért van szükséges, mert sokan külföldön élnek és dolgoznak, de nyáron hazajönnek és szeretnék használni a gépjárművet. Noha ez is

---

<sup>234</sup> Gfbt. 3. § 21. pont.

fontos indoka lehet a módosításnak, azonban nem szabad elfelejtkezni arról, hogy a közlekedési igazgatási szabályozás alapján a gépjárművek forgalomból történő ideiglenesen kivonásának időtartama hat hónapról egy évre változott<sup>235</sup>, tehát mindenképpen szükséges volt az, hogy az összhang fennálljon a közlekedési igazgatási szabályok és a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szabályok között. Sajnos ezen indokra a törvény indoklása nem tér ki.

#### 3.4.16. A biztosítási kötelezettség alóli mentesítés szabályainak bevezetése

Az egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló 2011. évi CLVI. törvény 281. §-a 2012. január 1-jei hatállyal<sup>236</sup> bevezette az állami gépjárművek mentesítésére vonatkozó szabályokat, így új 57/A. §-szal egészült ki a Gfbt. Ezek alapján az üzemben tartói jogokat gyakorló minisztériumot vezető miniszter, vagy az üzemben tartói jogokat gyakorló szervezet felett irányítási vagy felügyeleti jogot gyakorló miniszter rendeletében a biztosítási kötelezettség alól mentesítheti a gépjárműveket a biztosítási kötelezettség alól, azonban a mentesítés előtt meg kell tenni azokat az intézkedéseket, amik az ezen gépjárművek által okozott károk rendezéséhez szükségesek.

Jelenleg a honvédelmi miniszter élt ezzel a lehetőséggel a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség alól mentes gépjárművek körének és nyilvántartásának szabályairól, az e gépjárművek által okozott károk megtérítését és rendezését végző szervek kijelöléséről, működéséről, valamint a mentesített gépjárművek igazolásközzel történő ellátásáról szóló 17/2011. (XII. 23.) HM rendelet meghozatala útján, mely rendelet szintén 2012. január 1. napjától hatályos.

Szükséges arra rámutatnom, hogy a Gfbt. 69. § (3) bekezdése, mely felhatalmazást ad e vonatkozásban miniszteri rendelet megalkotására, 2012. január 1-jén lépett hatályba<sup>237</sup>, azonban a honvédelmi miniszter hivatkozva a Gfbt. még nem hatályos 69. § (3) bekezdésére 2011. év végén meghozta a rendeletét, amit 2011. december 23. napján hirdettek ki. Mindazonáltal ezen alkotmányjogi kérdéssel jelen dolgozatomban nem kívánok foglalkozni.

<sup>235</sup> Lásd a közúti közlekedési igazgatási eljárásokkal összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 5/2013. (I. 16.) Korm. rendelettel módosított, a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 100. § (2) bekezdését.

<sup>236</sup> 2011. évi CLVI. törvény 477. § (4) bekezdés.

<sup>237</sup> 2011. évi CLVI. törvény 477. § (4) bekezdés.

A kártérítésre kötelezett szervezet a HM Közgazdasági és Pénzügyi Hivatal<sup>238</sup>, míg a károsult a kártérítési igényét a kárrendező szervezetnél (ami jelenleg a Groupama Biztosító Zrt.)<sup>239</sup> vagy a HM Közgazdasági és Pénzügyi Hivatalnál jelentheti be.

### 3.4.17. A kötvénynyilvántartásra és a kártörténeti nyilvántartásra vonatkozó főbb szabályok és azok változásai

A kötvénynyilvántartás szabályai<sup>240</sup> alapvetően nem újak, pusztán a Bit.-ből<sup>241</sup> a Gfbt.-be kerültek át.

Kiemelkedő jelentőségű a központi kártörténeti nyilvántartás új jogintézménye, mely a bonus-malus szabályozására is igen jelentős hatással van, ugyanis a szerződőnek már nem a bonus-malus igazolással kell bajlódnia, hanem a biztosítók közvetlenül jutnak megbízható és hiteles adatokhoz.<sup>242</sup>

A 2012. évi CLI. törvény 78. §-a a Gfbt. 46. § (1) bekezdés b) pontját pontosította, miszerint a Kártalanítási Számla milyen esetben igényelhet adatot a kötvénynyilvántartó szervtől. A törvény ezen §-ához fűzött indokolás tartalmazza: „Ügyfélvédelmi szabályként megjelenik, hogy a biztosító is adhat felvilágosítást az ügyfelének az őt ért kárt viselni köteles biztosítóval kapcsolatban.” Ugyanakkor a normaszövegben erre vonatkozóan rendelkezés nem található.

A Gfbt. 51. és 52. §-át módosította a 2012. évi CLI. törvény 80. és 81. §-a, melynek lényege az, hogy az ügyfelek egyszerűbb beazonosíthatósága érdekében a kártörténeti nyilvántartó szerv belső azonosítót képez, melyről az ügyfeleket tájékoztatni kell. Az üzemben tartónak pedig az új biztosító részére kell megadni ezt a rendszerazonosító számot, amennyiben az a rendelkezésére áll.<sup>243</sup>

<sup>238</sup> 17/2011. (XII. 23.) HM rendelet 5. §-a.

<sup>239</sup> Lásd a MABISZ honlapján található tájékoztatót, forrás: <http://www.mabisz.hu/hu/mentesitett-gepjarmuvek.html>; letöltve: 2015. augusztus 17.

<sup>240</sup> Gfbt. 46-50. §-ai.

<sup>241</sup> Bit. 105. § - 109/A. §-ai.

<sup>242</sup> Gfbt. 51–53. §-ai.

<sup>243</sup> A 2012. évi CLI. törvény 70. §-a egészítette ki a Gfbt. 9. § (1) bekezdését az üzemben tartó azonosító szám megadására vonatkozó kötelezettségével.

A pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LIII. törvény 75. §-a 2016. július 1-jei hatállyal módosította a kötvénynyilvántartó szervtől való adatigénylés szabályait, mely lényege az, a károsult (amennyiben rendelkezik biztosítással) a saját biztosítójától kaphassa meg a károkozó felelősségbiztosítójának a nevét és a biztosítási szerződés kötvényszámát.

A pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LIII. törvény 76. §-a 2017. január 1-jei hatályba lépéssel lehetővé teszi azt, hogy az üzemben tartó a kárnyilvántartó szervtől más tagállamban történő felhasználás érdekében kártörténeti igazolást kérjen.

#### 3.4.18. Az ASTRA Biztosító csődje miatti jogi problémák orvoslása

A romániai székhelyű ASTRA S.A. Biztosító működési engedélyének visszavonásával az ASTRA S.A. Biztosító Magyarországi Fióktelepe által kötött kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésekkel összefüggésben vetődött fel számos probléma.

A probléma abból adódott, hogy a román biztosítási felügyelet 2015. augusztus 26-án visszavonta az ASTRA Biztosító működési engedélyét és a felszámolási eljárás elrendelése iránt intézkedett<sup>244</sup>, továbbá az ASTRA Biztosító a magyarországi fióktelepére is kiterjedő hatállyal a felügyeleti határozat szerint 2015. szeptember 14-től nem teljesíthet kártérítést, nem fogadhat kárbejelentést és nem folytathatja a kárfelvételt<sup>245</sup>.

A Magyar Biztosítók Szövetsége által kezelt Kártalanítási Alap (a továbbiakban: KALAP) a Gfbt. 29. §-a szerint a felszámolás alá került gépjármű-felelősségbiztosító (akár hazánkban alapított biztosító, akár külföldi biztosító magyarországi fióktelepe esetében) helyett áll helyt, vagyis a magyar KALAP csak akkor tud segítséget nyújtani, ha a román bíróság elrendeli az ASTRA Biztosító felszámolását, ami viszonylag hosszú időt vesz igénybe.

<sup>244</sup> Forrás: <http://www.asfromania.ro/en/press-releases/media-releases/4397-the-decision-of-the-asf-board-in-case-of-ASTRA-asigurari>; letöltve: 2015. október 22.

<sup>245</sup> Forrás: <http://www.ASTRAbiztosito.hu/>; letöltve: 2015. október 22.

A magyar jogalkotó ezért viszonylag gyorsan lépett és elfogadta a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással összefüggésben egyes biztosítási tárgyú törvények módosításáról szóló törvény 2015. évi CXLVII. törvényt, mely több ponton módosította a Gfbt.-t.

Egyrészt a törvénymódosítás a biztosítási felügyelet, vagyis az MNB honlapján történő közzétételi kötelezettségét írja elő abban az esetben, ha olyan, másik tagállamban székhellyel rendelkező biztosító tevékenységi engedélyét vonták vissza, amely biztosító Magyarország területén, határon átnyúló szolgáltatás vagy magyarországi fióktelepe útján végzi a tevékenységét.<sup>246</sup>

Másrészt a törvénymódosítás lehetőséget teremt arra, hogy a MABISZ által kezelt Kártalanítási Számla megelőlegezze a magyar kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási károkat, ezáltal a kárrendezés és a kifizetés folyamatosan biztosítható. Mindez kiegészül a MABISZ követelési jogosultságával az ASTRA Biztosítóval, illetve annak fióktelepével, továbbá a román garanciaalappal szemben.<sup>247</sup>

Harmadrészt a törvény lehetőséget ad ún. „átkötésre”, ami azt jelenti, hogy ha a biztosítónak kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás művelésére vonatkozó tevékenységi engedélye visszavonásra került és az MNB a visszavonásról szóló döntést vagy a felügyeleti tájékoztatót a honlapján közzétette, a szerződő fél a tevékenységi engedély visszavonásával érintett szerződés megszüntetése nélkül más biztosítónál - a tevékenységi engedély visszavonására hivatkozással - új szerződést köthet. Tehát - amennyiben korábban nem szűnt meg - az új szerződés megkötésével a régi szerződés megszűnik, tehát a fedezet folyamatos marad. Erről a tényről az új biztosító 15 napon belül értesíti a kötvénynyilvántartó szervet, ami pedig szintén 15 napon belül értesíti a régi biztosítót.<sup>248</sup>

A módosítások nagyobb része 2015. október 8-án lépett hatályba, az új Bit.-tel összefüggő módosítások hatályba lépésének napja 2016. január 1-je.

### 3.4.19. Párhuzamosságok a Gfbt. és a Ptk. szabályai között

---

<sup>246</sup> 2015. évi CXLVII. törvény 1. §-a.

<sup>247</sup> 2015. évi CXLVII. törvény 2., 5. és 8. §-a.

<sup>248</sup> 2015. évi CXLVII. törvény 3-4., 6-7. és 9. §-a.

A Gfbt. 8. § (5) bekezdése egyértelművé teszi, hogy „[a] szerződésre a Polgári Törvénykönyv rendelkezései akkor alkalmazhatók, ha e törvény eltérő rendelkezést nem tartalmaz.”

Ebből azt a következtetést vonom le, hogy a Gfbt.-ben csak olyan szabályok megalkotása szükséges, ami a Ptk.-ban nem szerepel, vagy attól eltérően szükséges szabályozni az érintett témakört.

A Gfbt. 6. §-ával kapcsolatban, vagyis a szerződés létrejöttével összefüggésben arra szükséges rámutatnom, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény előkészítése és a Polgári Törvénykönyv rekodifikációjának az utolsó fázisa – már ami a végül hatályba nem lépett változatot illeti – 2009-re esett, vagyis célszerű lett volna a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény megalkotása során figyelemmel lenni arra, hogy a Gfbt. 6. §-ával azonos témakört szabályozott volna a hatályba nem lépett Polgári Törvénykönyvről szóló 2009. évi CXX. törvény 5:405. §-a, míg a Ptk. 6:444. §-a szabályoz hasonló kérdéseket némileg eltérő megfogalmazásban. Azzal tisztában vagyok, hogy a két törvénytervezet más-más minisztériumban került előkészítésre, azonban hasznosnak tartottam volna, ha a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási törvény előkészítői odafigyeltek volna arra, hogy ne legyenek párhuzamos szabályok a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási törvényben.

Hasonlóképpen azonos témakört szabályoz a Gfbt. 19. §-a a biztosító kockázatviselésével összefüggésben, mint a hatályba nem lépett Polgári Törvénykönyvről szóló 2009. évi CXX. törvény 5:406. §-a, illetve a jelenleg hatályos Ptk. 6:455. §-a. Ezen témakörön belül legfeljebb csak a speciális szabályok meghatározása lenne szükséges a Gfbt.-ben.

A Gfbt. 21. § (3) bekezdésében meghatározott kamatfizetési kötelezettségre vonatkozó rendelkezést is feleslegesnek tartom, hiszen a késedelmes teljesítés esetén fennálló kamatfizetési kötelezettség a Ptk. általános szabályaiból is levezethető.

Noha fontos szabályok találhatók a Gfbt. 21. § (4) bekezdésében, kérdéses az, hogy szükséges volt-e e tekintetben speciális szabályt alkotni, ugyanis erre a kérdésre megoldást jelentett volna a hatályba nem lépett Polgári Törvénykönyvről szóló 2009. évi CXX. törvény 5:410. §-a<sup>249</sup>,

<sup>249</sup> „5:410. § [A díjfizetési kötelezettség elmulasztásának következményei]

(1) Ha az esedékes biztosítási díjat nem fizetik meg, a biztosító - a következményekre történő figyelmeztetés mellett - a szerződő felet a teljesítésre a felszólítás elküldésétől számított harmincnapos póthatáridővel írásban

illetve a jelenleg hatályos Ptk. 6:449. §-a tartalmaz erre a témakörre vonatkozóan rendelkezéseket.<sup>250</sup>

Véleményem szerint nem célszerű az, hogy ha a Gfbt. a Ptk.-hoz képest hasonló kérdéseket részben eltérően szabályoz vagy netán megismétel. Erre a Gfbt. megalkotásakor kellett volna odafigyelni. Azonban ha már azt választotta a jogalkotó, hogy a Gfbt. szabályait több tekintetben önállósítja a Ptk.-tól, akkor azt gondolom, hogy a jelenlegi rendszert, melynek már több éves jogalkalmazói gyakorlata van, nem érdemes teljes felborítani, hanem az egyes kérdések továbbfejlesztésére hasznos összpontosítani.

### 3.4.20. Egyéb újítások és átmeneti szabályok

A Gfbt. döntő része 2010. január 1-jén lépett hatályba<sup>251</sup> azzal, hogy rendelkezéseit a már korábban megkötött határozatlan tartamú szerződésekre is alkalmazni kell<sup>252</sup>. A gépjárműflottára vonatkozóan tartalmaz a törvény speciális átmeneti szabályt, miszerint a Gfbt. törvény gépjárműflottára kötött szerződésekre vonatkozó szabályait a 2011. január 1-jétől minden gépjárműflottára kötött szerződés vonatkozásában alkalmazni kell.<sup>253</sup> Érdekműlással megszűnt a gépjárműflottára kötött szerződés, ha 2011. január 1-jén nem felelt meg az e törvény gépjárműflottára kötött szerződésekre vonatkozó szabályainak<sup>254</sup>.<sup>255</sup>

Az egyes biztosítási tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi LXXXVI. törvény 54. §-a 2014. január 1-jei hatállyal igen részletes közjogi szabályokat állapított meg a MABISZ Gépjármű Kárrendezési Iroda helyébe lépő MABISZ Elkülönített Szervezeti Egysége.

---

felhívja. A póthatáridő eredménytelen elteltével a szerződés az esedékesség napjára visszamenő hatállyal megszűnik, kivéve ha a biztosító a díjkövetelést bírósági úton érvényesíti. A fentiek elmaradása esetén a biztosítási szerződés díjfizetés hiányában a biztosítási időszak végén megszűnik.

(2) Abban az esetben, ha a biztosítási szerződés az (1) bekezdésben írt módon, a folytatólagos díj meg nem fizetése következtében szűnt meg, a biztosított, illetve a szerződő fél a megszűnés napjától számított százhusz napon belül írásban kérheti a biztosítót a kockázatviselés helyreállítására. A biztosító a biztosítási fedezetet a megszűnt szerződés feltételei szerint a jövőre nézve helyreállíthatja, feltéve, hogy a szerződés megszűnéséig esedékessé vált biztosítási díjat megfizetik.”

<sup>250</sup> Mindazonáltal megjegyzem, hogy a jelenleg hatályos Ptk. 6:449. § (1) bekezdéséből kimaradt az alábbi kitétel, ami a hatályba nem lépett 2009. évi CXX. törvény 5:410. §-ában még szerepelt: „A fentiek elmaradása esetén a biztosítási szerződés díjfizetés hiányában a biztosítási időszak végén megszűnik.”

<sup>251</sup> Gfbt. 58. § (1) bekezdés.

<sup>252</sup> Gfbt. 59. § (2) bekezdés.

<sup>253</sup> Gfbt. 61. § (5) bekezdése.

<sup>254</sup> Gfbt. 61. § (6) bekezdése.

<sup>255</sup> A gépjárműflottára vonatkozó átmeneti rendelkezések is a 2009. évi CL. törvény szerinti módosított változatban léptek hatályba. Ez esetben is a könnyebb átláthatóság érdekében ezen a helyen ismertetem az érintett szabályokat.

Tekintettel arra, hogy dolgozatom témája szempontjából ezen rendelkezések nem bírnak döntő jelentőséggel, ezek részletes ismertetését mellőzöm. A 2013. évi CCXXXVI. törvény 124. §-a 2014. január 2-i hatállyal a MABISZ Elkülönített Szervezeti Egységére vonatkozó néhány szabályt módosított. A jogalkotás „igen magas színvonala” ezen módosítás esetében is tetten érhető, mivel a 2013. évi LXXXVI. törvény által bevezetett módosításokat ismét módosította, pontosította.

Az egyes törvényeknek a Magyar Nemzeti Bankról szóló törvénnyel összefüggő, valamint egyéb célú módosításáról szóló 2013. évi CXLIII. törvény lényegét tekintve annyiban módosította a Gfbt. rendelkezéseit, hogy a korábbi Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletére történő hivatkozást Magyar Nemzeti Bankra módosította. A módosítások döntő része 2013. október 1-jén lépett hatályba.

Az egyes törvényeknek az új Polgári Törvénykönyv hatálybalépésével összefüggő módosításáról szóló 2013. évi CCLII. törvény 169. §-a 2014. március 15-i hatályba lépéssel<sup>256</sup> módosította a Gfbt.-t. A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) fogalomrendszeréhez igazodva történtek módosítások a Gfbt.-ben, továbbá a Gfbt. 3/A. §-sal egészült ki, miszerint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás a sérelemdíj iránti igényekre is kiterjed. A törvényi indokolás szerint a kárfogalom csak az anyagi kárra vonatkozik, ezért volt szükséges kiterjeszteni a biztosítók helytállási kötelezettségét a sérelemdíjra is.

A biztosítási tevékenységről szóló 2014. évi LXXXVIII. törvény (a továbbiakban: új Bit.) 461. §-a 2016. január 1-jei hatályba lépéssel<sup>257</sup> módosította a Gfbt.-t. A módosítások egyrészt az új Bit.-tel való összhang megteremtését szolgálják, másrészt pedig a Gfbt. 22. §-át és 36. §-át érintik. Ez utóbbi két §-t érintő módosítások azt jelentik, hogy amennyiben felszámolás alá került a biztosító<sup>258</sup> és ezáltal a biztosítási szerződés megszűnt, akkor a felszámolás kezdő időpontjától számított 60. nap végéig bekövetkezett káresemények tekintetében a MABISZ nem érvényesítheti a kifizetett kártérítési összegre vonatkozó regressz igényét az üzemben

---

<sup>256</sup> 2013. évi CCLII. törvény 191. § (3) bekezdés.

<sup>257</sup> Új Bit. 440. § (4) bekezdés.

<sup>258</sup> Új Bit. 187. § (1) bekezdése kimondja: „A felszámolás kezdő időpontjában a biztosítási szerződések - a folyamatban lévő állományátruházás esetét, és a 188. §-ban meghatározott esetet kivéve - megszűnnek.”



tartóval szemben, hanem ezen időtartamra méltányos mértékű fedezetlenségi díjat kell megfizetnie az üzemben tartónak.

A Gfbt. jelentős előrelépésként értékelhető, a szabályozás átláthatóbbá vált, és számos új jogintézmény bevezetésével, illetve továbbfejlesztésével korszerűbb jogszabály született. Egyetértek Kiss Eszterrel, hogy ez a törvény lépést tart a korábbi közösségi szabályozással.<sup>259</sup> Az azonban sajnálatos, hogy még a törvény hatályba lépése előtt módosításra szorult. Sőt az sem volt előnyös, hogy néhány alkalommal nem túl átgondoltan módosította a jogalkotó a Gfbt.-t.

### 3.4.21. A Gfbt. végrehajtási rendeleteinek lényegesebb rendelkezései<sup>260</sup>

#### 3.4.21.1. A kötvénynyilvántartó szerv kijelölése

A Gfbt. 68. §-a szerinti felhatalmazás alapján a Kormány a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala létrehozásáról, feladatairól és hatásköréről szóló 276/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet 11. §-ában a kötvényeket nyilvántartó szervként a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalát (KEKKH) jelölte ki.<sup>261</sup>

#### 3.4.21.2. A bonus-malus rendszer szabályainak meghatározása

A Gfbt. a bonus-malus rendszer szabályairól nem rendelkezik, hanem a Gfbt. 69. § (1) bekezdés b) pontjában szereplő felhatalmazás alapján a bonus-malus rendszer, az abba való besorolás, illetve a kártörténeti igazolások kiadásának szabályairól szóló 19/2009. (X. 9.) PM rendelet, ami 2010. január 1-jétől 2011. június 14. napjáig volt hatályban.

<sup>259</sup> Kiss Eszter: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rövid története és alapvető jellemzői, Debreceni Jogi Műhely, 2013. évi 3. szám 32. o.

<sup>260</sup> A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség alól mentes gépjárművek körének és nyilvántartásának szabályairól, az e gépjárművek által okozott károk megtérítését és rendezését végző szervek kijelöléséről, működéséről, valamint a mentesített gépjárművek igazolóeszközzel történő ellátásáról szóló 17/2011. (XII. 23.) HM rendelet leglényegesebb szabályait a 3.4.16. pontban a 2011. évi CLVI. törvénnyel összefüggésben már ismerttem.

<sup>261</sup> A hivatkozott kormányrendelet a megalkotása időpontjában a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási kötvényeket nyilvántartó szerv kijelölése tárgyában a biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény 234. § c) pontján alapult.

Ez a rendelet alapvetően a 2004. évi Korm. r.-ben is szerepelt szabályokat vette át, hozzáigazítva a Gfbt. szabályozási rendszeréhez.

A bonus-malus rendszer, az abba való besorolás, illetve a kártörténeti igazolások kiadásának szabályairól szóló 21/2011. (VI. 10.) NGM rendelet lépett 2011. június 15. napjától az előbb említett PM rendelet helyébe, melynek legfontosabb újítása az volt, hogy immáron az üzemben tartónak csak nyilatkoznia kell a bonus-malus besorolásáról, és a biztosítónak a kötelezettsége, hogy beszeresse a bonus-malus besorolásra vonatkozó adatokat a központi nyilvántartásból.

A bonus-malus rendszer, az abba való besorolás, illetve a kártörténeti igazolások kiadásának szabályairól szóló 21/2011. (VI. 10.) NGM rendelet módosításáról szóló 36/2012. (XII. 14.) NGM rendelet módosította a hivatkozott végrehajtási rendeletet, melynek leglényegesebb szabálya az 2012. december 17-i hatályba lépéssel<sup>262</sup>, hogy amennyiben a bonus-malus besoroláshoz szükséges adatok eltérése miatt a biztosító a szerződés létrejöttkor A00 osztályba sorolást állapított meg, akkor a bonus-malus besoroláshoz szükséges minden adat rendelkezésre állását követően az adatok helyesbítése időpontjával érintett biztosítási időszak biztosítója köteles a kárnyilvántartásban meglévő adatok alapján a szerződés végleges besorolását az adott biztosítási időszak kezdetére visszamenő hatállyal megállapítani.

A nemzetgazdasági miniszter hatáskörébe tartozó miniszteri rendeleteknek a Magyar Nemzeti Bankról szóló törvénnyel összefüggő módosításáról szóló 40/2013. (IX. 30.) NGM rendelet 14. §-a a végrehajtási rendelet 2. §-át (3a) bekezdéssel egészítette ki 2014. február 1-jei hatállyal<sup>263</sup>, miszerint a biztosító a kártörténeti adatokat a díjtarifa szerinti további korrekciós tényezőként is figyelembe veheti.

Az új Polgári Törvénykönyv hatálybalépésével összefüggésben a nemzetgazdasági miniszter feladatkörébe tartozó egyes miniszteri rendeletek módosításáról szóló 12/2014. (III. 12.) NGM rendelet 2014. március 15-ével<sup>264</sup> a végrehajtási rendelet 7. §-át egészítette ki, mely módosítás lényege az, hogy amennyiben az üzemben tartó a végrehajtási rendelet szerinti 45 napos határidőn túl fizeti meg a saját biztosítójának a kifizetett kártérítési összeget, akkor a bonus-

<sup>262</sup> A bonus-malus rendszer, az abba való besorolás, illetve a kártörténeti igazolások kiadásának szabályairól szóló 21/2011. (VI. 10.) NGM rendelet módosításáról szóló 36/2012. (XII. 14.) NGM rendelet 4. § (1) bekezdés.

<sup>263</sup> A nemzetgazdasági miniszter hatáskörébe tartozó miniszteri rendeleteknek a Magyar Nemzeti Bankról szóló törvénnyel összefüggő módosításáról szóló 40/2013. (IX. 30.) NGM rendelet 22. § (3) bekezdés.

<sup>264</sup> Az új Polgári Törvénykönyv hatálybalépésével összefüggésben a nemzetgazdasági miniszter feladatkörébe tartozó egyes miniszteri rendeletek módosításáról szóló 12/2014. (III. 12.) NGM rendelet 10. §.

malus rendszerben bekövetkezett hátrасorolást vissza kell állítani a balesetet megelőző állapotra.

A nemzetgazdasági miniszter feladatkörébe tartozó, a pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes miniszteri rendeletek módosításáról szóló 21/2016. (VI. 29.) NGM rendelet 9. §-a 2017. január 1-jével módosítja a 21/2011. (VI. 10.) NGM rendeletet, melynek lényege az, hogy a kárnyilvántartást a biztosító milyen feltételek mellett keresheti meg, ha az üzemben tartó más tagállamban történő felhasználásra kér igazolást a saját felelősségbiztosítójától a kártörténetéről.

A bonus-malus rendszerrel kapcsolatban a PSZÁF fogyasztóvédelmi célvizsgálat keretében foglalkozott, méghozzá a Wáberer Hungária Biztosító Zrt. díjait vizsgálta a felügyeleti hatóság. A PSZÁF 2013. május 27. napján meghozott H-FH-II-B-26/2013. számú határozatában<sup>265</sup> megállapította, hogy a Wáberer Hungária Biztosító Zrt. hirdetményében az alkalmazandó díjat nem a biztosítottak korábbi károkozásainak száma, illetve a tarifarendszerében megnevezett egyéb díjeltérítési tényezők – például életkor, lacím, alapdíj – alapján állapította meg, hanem kizárólag a Wáberer Hungária Biztosító Zrt. által célul kitűzött kárhányadot szavatoló céldíj figyelembe vételével. A PSZÁF a határozatában 3.000.000,- forint fogyasztóvédelmi bírságot is kiszabott, amellet, hogy megtiltotta a jogsértő magatartás további folytatását.

A PSZÁF 2012. évi jelentésének 70. és 71. oldalán kifejtette: „A Felügyelet álláspontja szerint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény előírásaival ellentétes minden olyan biztosítói kötelezettségvállalás, amely a károkozótól átvállalja a biztosító által kifizetett kár megtérítését azzal a céllal, hogy az mentesüljön a bonus-malus besorolásban elért fokozat elvesztésének következménye alól. A Felügyelet álláspontja szerint a bonus linearitás előírásaival ellentétes és jogszabálysértő az a díjhirdetési gyakorlat, amely a jogszabályban meghatározott bonus-malus besorolási kategóriákon túl, további fokozatokat állapít meg.”<sup>266</sup>

#### 3.4.21.3. A gépjármű-kategóriák meghatározása

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnál alkalmazott gépjármű-kategóriákról szóló 20/2009. (X. 9.) PM rendelet a 2004. évi Korm. r. szabályaival szemben a személygépkocsik

<sup>265</sup> Forrás: <http://www.mnb.hu/letoltes/keksz-7878442.pdf>, letöltve: 2015. november 21.

<sup>266</sup> Forrás: <http://www.mnb.hu/letoltes/pszaf-eves-jelentes-2012.pdf>; letöltve: 2015. november 21.

és a motorkerékpárok kategóriába sorolását már nem a hengerűrtartalom, hanem a kilowattban kifejezett teljesítmény alapján határozta meg, valamint a járműkategóriák esetében az európai uniós kategorizálást vette alapul. Ennek a rendeletnek a megalkotására szóló felhatalmazás a Gfbt. 69. § (1) bekezdés a) pontjában található meg.

#### 3.4.21.4. A felelősségbiztosítási fedezet igazolására vonatkozó szabályok

A magyarországi telephelyű gépjárművek, továbbá más tagállami telephelyű és magyarországi rendeltetési hellyel rendelkező gépjárművek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetének fennállását tanúsító igazolóeszközökre vonatkozó szabályokról szóló 34/2009. (XII. 22.) PM rendelet<sup>267</sup> a 2010. január 1-jén történt hatályba lépés óta változatlan tartalommal határozza meg, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés fennállását hogyan kell igazolni. Ezen szabályok közül a rendelet 1. § (1) bekezdése érdemel kiemelés, ami szerint a felelősségbiztosítás fedezetének fennállását tanúsító igazolóeszközök az alábbiak:

- a rendelet 1. számú mellékletben meghatározott adatokat tartalmazó biztosítást igazoló okirat az azon szereplő kockázatviselés időtartama során, valamint határozatlan tartamú szerződés esetén a kockázatviselés időtartama feltüntetésének hiányában a kockázatviselés kezdő napjától számított 60 napig, vagy
- a rendelet 1. számú mellékletben meghatározott adatokat tartalmazó biztosítást igazoló okirat
- az okirat szerinti kockázatviselés leteltét követően vagy a kockázatviselés tartamának feltüntetése hiányában - az adott díjfizetési időszakra vonatkozó díjfizetést igazoló készpénzátutalási megbízás feladóvevénnyel vagy a díjfizetési bizonylattal együtt, vagy
- az igazolás kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról elnevezésű dokumentum, melynek adattartalmát a hivatkozott rendelet 2. számú melléklete tartalmazza, vagy
- a Gfbt.-ben meghatározott zöldkártya.

#### 3.4.21.5. A Kártalanítási Alapra, a Kártalanítási Számlára és a MABISZ elkülönített szervezeti egységre vonatkozó végrehajtási jogszabályok

A Kártalanítási Alap javára teljesített befizetéseknek, az Alap kezelésének és az Alap kezelője adatszolgáltatási kötelezettségének szabályairól szóló 4/2010. (I. 22.) PM rendelet határozta

<sup>267</sup> Ennek a jogszabálynak a megalkotására vonatkozó felhatalmazás a Gfbt. 69. § (2) bekezdésében található meg.

meg a Kártalanítási Alap működésével összefüggő részletszabályokat, mely rendelet 2011. december 21. napjáig volt hatályban.<sup>268</sup>

Az előbb említett PM rendelet helyébe 2011. december 22. napjától<sup>269</sup> a Kártalanítási Alap javára teljesített befizetéseknek, az Alap kezelésének és az Alap kezelője eredményelszámolásának szabályairól szóló 47/2011. (XII. 21.) NGM rendelet lépett.<sup>270</sup> A MABISZ elkülönített szervezeti egység létrehozatalával a hivatkozott NGM rendelet szabályainak nagyobb része hatályát veszítette.<sup>271</sup>

A Kártalanítási Számla eredményelszámolásának szabályairól szóló 48/2011. (XII. 21.) NGM rendelet<sup>272</sup> 2011. december 22. napján lépett hatályba<sup>273</sup>, mely felváltotta a Kártalanítási Számla elszámolásának szabályairól szóló 4/2002. (II. 6.) PM rendeletet. Ez a 48/2011. (XII. 21.) NGM rendelet azonban 2014. január 1. napján hatályát veszítette.<sup>274</sup>

A 2013. évi LXXXVI. törvény részletes szabályokat állapított meg a MABISZ elkülönített szervezeti egységekre, melynek a végrehajtási szabályai találhatók meg a MABISZ elkülönített szervezeti egységének éves gazdálkodási jelentéséről szóló 57/2013. (XII. 5.) NGM rendeletben<sup>275</sup>, mely jogszabály 2014. január 1-jén lépett hatályba<sup>276</sup>. Tekintettel arra, hogy a témám szempontjából ezek a szabályok nem bírnak jelentőséggel, ezeknek a szabályoknak az ismertetését mellőzöm.

---

<sup>268</sup> Ennek a jogszabálynak a megalkotására vonatkozó felhatalmazás a Gfbt. 69. § (1) bekezdés c) pontjában található meg.

<sup>269</sup> A Kártalanítási Alap javára teljesített befizetéseknek, az Alap kezelésének és az Alap kezelője eredményelszámolásának szabályairól szóló 47/2011. (XII. 21.) NGM rendelet 10. §.

<sup>270</sup> A 47/2011. (XII. 21.) NGM rendeletet is többször módosították, lásd: a nemzetgazdasági miniszter hatáskörébe tartozó miniszteri rendeleteknek a Magyar Nemzeti Bankról szóló törvénnyel összefüggő módosításáról szóló 40/2013. (IX. 30.) NGM rendeletet.

<sup>271</sup> A MABISZ elkülönített szervezeti egységének éves gazdálkodási jelentéséről szóló 57/2013. (XII. 5.) NGM rendelet.

<sup>272</sup> Ennek a jogszabálynak a megalkotására vonatkozó felhatalmazás a Gfbt. 69. § (1) bekezdés d) pontjában található meg.

<sup>273</sup> A Kártalanítási Számla eredményelszámolásának szabályairól szóló 48/2011. (XII. 21.) NGM rendelet 3. §-a

<sup>274</sup> A MABISZ elkülönített szervezeti egységének éves gazdálkodási jelentéséről szóló 57/2013. (XII. 5.) NGM rendelet 10. §-a.

<sup>275</sup> Ennek a jogszabálynak a megalkotására vonatkozó felhatalmazás a Gfbt. 69. § (1) bekezdés módosított d) pontjában található meg.

<sup>276</sup> A MABISZ elkülönített szervezeti egységének éves gazdálkodási jelentéséről szóló 57/2013. (XII. 5.) NGM rendelet 8. §-a.

### 3.4.21.6. A díjtarifa felügyeleti honlapon történő közzétételére vonatkozó szabályok

A pénzügyi közvetítőrendszer felügyelete alá tartozó személyeknek és szervezeteknek a Magyar Nemzeti Bank részére teljesítendő egyes kötelezettségeiről, valamint a jegybanki információs rendszerhez szolgáltatandó információk és az információt szolgáltatók köréről, a szolgáltatás módjáról és határidejéről szóló 20/2012. (X. 15.) MNB rendelet módosításáról szóló 19/2013. (IX. 27.) MNB rendelet az egyedi szerződésekre vonatkozó díjtarifának, a gépjárműflottára kötött szerződésekre vonatkozó díjtarifának, továbbá fedezetlenségi díj tarifájának a Felügyelet honlapján történő meghirdetésének módjára vonatkozó részletes szabályokat határozta meg<sup>277</sup>. Ez a rendelet igen rövid ideig volt alkalmazandó, ugyanis 2013. október 1-jén lépett hatályba<sup>278</sup> és 2014. január 1. napjáig volt hatályban.

Az előbb említett MNB rendelet helyébe lépett a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási díjtarifáknak és a fedezetlenségi díj egy naptári évre számított tarifájának a Magyar Nemzeti Bank honlapján történő meghirdetésének rendjéről szóló 26/2013. (XII. 7.) MNB rendelet 2014. január 1-jei hatállyal<sup>279</sup>. Mivel jelen dolgozat témája szempontjában ezen végrehajtási szabályok nem bírnak relevanciával, ezen MNB rendeletben foglalt szabályok ismertetésétől eltekintek.

---

<sup>277</sup> Ennek a jogszabálynak a megalkotására vonatkozó felhatalmazás a Gfbt. 69. § (4) bekezdésében található meg. Érdekesképpen megjegyzem, hogy a Gfbt. előbb hivatkozott felhatalmazó szabálya 2013. október 1. napján lépett hatályba, míg a végrehajtási rendeletet 2013. szeptember 27. napján került kihirdetésre.

<sup>278</sup> A pénzügyi közvetítőrendszer felügyelete alá tartozó személyeknek és szervezeteknek a Magyar Nemzeti Bank részére teljesítendő egyes kötelezettségeiről, valamint a jegybanki információs rendszerhez szolgáltatandó információk és az információt szolgáltatók köréről, a szolgáltatás módjáról és határidejéről szóló 20/2012. (X. 15.) MNB rendelet módosításáról szóló 19/2013. (IX. 27.) MNB rendelet 7. §-a.

<sup>279</sup> Az előbb említett MNB rendelet helyébe a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási díjtarifáknak és a fedezetlenségi díj egy naptári évre számított tarifájának a Magyar Nemzeti Bank honlapján történő meghirdetésének rendjéről szóló 26/2013. (XII. 7.) MNB rendelet 7. §-a.

### 3.5. A hazai szabályozás továbbfejlesztésének kérdései

#### 3.5.1. Ki köthet biztosítási szerződést?

A Gfbt. 4. § (1) bekezdése kimondja: „Minden magyarországi telephelyű gépjármű üzemben tartója köteles - a külön jogszabály alapján mentesített gépjárművek kivételével - az e törvény szerinti biztosítóval a gépjármű üzemeltetése során okozott károk fedezetére, az e törvényben meghatározott feltételek szerinti biztosítási szerződést kötni, és azt díjfizetéssel hatályban tartani (biztosítási kötelezettség).”

Kérdés az, hogy ki minősül üzemben tartónak. E tekintetben a Gfbt. 3. § 35. pontja igen formális meghatározást tartalmaz, miszerint: „üzemben tartó: a gépjármű telephelye szerinti ország hatóságai által kibocsátott okiratba bejegyzett üzemben tartó (engedélyes, engedély jogosultja), ennek hiányában a tulajdonos”.

Ebből következően a kötelező gépjármű felelősségbiztosítási szerződést a forgalmi engedélybe bejegyzett üzemben tartónak, illetve ennek hiánya esetén a forgalmi engedélybe bejegyzett tulajdonosnak kell megkötnie.

Ez a meghatározás abból a szempontból hasznos, hogy igen könnyen eldönthető, kinek kell szerződő félként megkötnie a szerződést, azonban felmerülhet az, hogy a forgalmi engedélybe bejegyzett tulajdonoson kívül más üzemben tartónak és/vagy tulajdonos(ok)nak lehet még biztosítási érdeke a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötésére.

Az egyáltalán nem ritka eset, hogy egy gépjármű több személy tulajdonában áll, sőt az is könnyen előadódhat, hogy a tulajdonosok számától függetlenül az adott gépjárműnek több üzemben tartója van.

A Ptk. 6:536. §-a határozza meg az üzemben tartó fogalmát, valamint rendelkezik arról az esetről, ha a veszélyes üzemnek, jelen esetben a gépjárműnek több üzemben tartója van.<sup>280</sup>

---

<sup>280</sup> Érdekes kérdés az, hogy ugyan a Ptk. 6:536. § (1) bekezdése meghatározza immár az üzemben tartó fogalmát, azonban a Kúria az 1/2014. Polgári jogegységi határozatának 1. pontja alapján a PK 40. számú kollégiumi állásfoglalás továbbra is irányadó.

Azt gondolom, hogy célszerű kiindulópontként azt meghatározni, hogy a forgalmi engedélybe bejegyzett üzemben tartónak, illetve ennek hiányában a forgalmi engedélybe bejegyzett tulajdonosnak kelljen megkötnie a szerződést és díjfizetéssel hatályban tartani, s akkor teret engedni annak, hogy más személy, akinek a biztosítási érdeke fennáll (más üzemben tartó, a gépjármű tulajdonosai), biztosítási szerződést köthessen, ha ehhez a forgalmi engedélybe bejegyzett üzemben tartó, illetve tulajdonos hozzájárult. Így elkerülhető az, hogy ugyanarra a gépjárműre egymástól függetlenül többen is biztosítási szerződést kössenek, másrészt pedig az első helyen szerződés megkötésére kötelezettnek az is a kötelezettsége, hogy odafigyeljen, a szerződő fél a szerződést díjfizetéssel hatályba tartja-e.<sup>281</sup>

Erre tekintettel hasznos lenne olyképpen módosítani a biztosítási szerződés megkötésére kötelezett személyek körét, hogy a forgalmi engedélybe bejegyzett üzemben tartó vagy tulajdonos előzetes írásbeli hozzájárulásával a gépjármű más üzemben tartója és/vagy tulajdonosa is köthessen kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést.

Sőt flottaszerződések esetében azt javasolom, hogy az elismert vállalatcsoporton belül a vállalatcsoportban résztvevő tagok által megállapodásban meghatározott tag is köthessen kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést a vállalatcsoport összes tagja által üzemben tartott gépjárműre.

### 3.5.2. A gépjármű elidegenítése és a biztosítási szerződés megszűnésének a kérdése

A Gfbt. 7. § (4) bekezdése rögzíti: „A szerződés érdekmúlással szűnik meg a tulajdonjog átszállása esetén, ha a szerződéskötésre kötelezett üzemben tartó személyében változás áll be.”

Le kell szögezni, hogy dogmatikai szempontból ez a szabály kevésbé vitatható.

Azonban a gépjárművek eladása esetében – feltételezve, hogy az üzemben tartó személye is megváltozik – a gyakorlatban a következő tipikus probléma merül fel. A vevő sok esetben azt

---

<sup>281</sup> A német szakirodalom szerint az üzemben tartónak kötelezettsége azt figyelemmel kísérni, hogy a szerződő fél hatályban tartja-e a biztosítási szerződést, hiszen az üzemben tartónak is fontos az, hogy az általa üzemben tartott gépjárművön fennálljon a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés. Lásd: Feyock, Hans – Jacobsen, Peter – Lemor, Ulf D.: Kraftfahrtversicherung, C. H. Beck, München, 2009, 82. o.



gondolja, hogy az eladó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződése még az átírásra nyitva álló 15 napos határidő alatt<sup>282</sup> hatályban marad, míg az új felelősségbiztosítási szerződést nem köti meg a vevő. Ez az elképzelés azonban a hivatkozott jogszabályi rendelkezés alapján téves, ugyanis amint a vevő aláírja az adásvételi szerződést és birtokba veszi a gépjárművet, az eladó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződése érdekmúlás miatt megszűnik, vagyis amíg a vevő nem köt új biztosítási szerződést, addig fedezetlenség áll fenn. Jobb esetben csak a fedezetlenségi díj fizetendő meg, baleset okozása esetében pedig a MABISZ a teljes kifizetett kárösszeget követelheti a figyelmetlen vevőtől.

Azzal lehet érvelni, hogy az adott gépjármű tulajdonjogát megszerző személy a Gfbt. 8. § (5) bekezdése alapján alkalmazandó Ptk. 6:445. § (2)-(4) bekezdése szerinti előzetes fedezetvállalás jogintézményével élhet, azonban gyakorlati tapasztalatom szerint egyrészt a biztosítók munkatársai az előzetes fedezetvállalást nehezen tudják kezelni, másrészt a leendő szerződő fél részéről sem egy széles körben ismert jogintézményről van szó.

Az ugyan kiemелendő, hogy az említett problémára részben megoldás található a Ptk. 6:454. § (3) bekezdésében, amennyiben az új tulajdonos a biztosított vagyontárgyat más jogcím alapján már korábban is birtokolta. Ez a szabály azonban nem nyújt teljes körű megoldást az általam felvetett problémára.

A probléma megoldásához hasznos tanulmányozni a vonatkozó német, osztrák és svájci jogi szabályozást. A német Allgemeine Bedingungen für Kfz-Versicherung 2008 (a továbbiakban: AKB 2008) G.7. pontja alapján a gépjármű tulajdonjogának az elidegenítése esetén a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés automatikusan átszáll a tulajdonjogot megszerzőre az elidegenítés időpontjában.<sup>283</sup> A gépjárművet elidegenítő és a megszerző haladéktalanul köteles a biztosítónak a gépjármű elidegenítését bejelenteni. Amennyiben ezt elmulasztják, és 30 nap alatt sem tesznek eleget ezen kötelezettségnek, akkor a biztosító helytállási kötelezettsége megszűnik.<sup>284</sup> A biztosítónak joga és kötelezettsége, hogy a biztosítási díjat a megszerző adataihoz és a bonus-malus fokozatához igazítsa az elidegenítés időpontjával kezdődő hatállyal, mely díjért a folyó fizetési időszakban az elidegenítő személy és a tulajdonjogot szerző személy

<sup>282</sup> A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 33. § (1) bekezdés b) pontja.

<sup>283</sup> Bauer, Günter: Die Kraftfahrtversicherung, C.H. Beck, München, 2010, 35-36. o.

<sup>284</sup> Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 8 Absatz 21 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 (BGBl. I S. 1245) geändert worden ist (a továbbiakban: VVG) 97. §-a.

egyetemlegesen felelős. Elidegenítés esetén a biztosító az elidegenítésről való tudomásszerzést követő 30 napon belül a megszerzőhöz címzett jognyilatkozattal 30 napos felmondási idővel felmondhatja a biztosítási szerződést.<sup>285</sup> A megszerzőt is megilleti a felmondás joga a megszerzéstől számított 30 napon belül, mely a megszerző választása szerint azonnali hatályú lehet vagy legkésőbb a biztosítási időszak végére szólhat.<sup>286</sup> Amennyiben a megszerző új biztosítási szerződést köt és a szerződés megkötését igazoló okiratot a gépjárművet nyilvántartó hatóságnak bemutatja, akkor automatikusan felmondottnak minősül a korábbi biztosítási szerződés úgy, hogy az automatikus felmondás, tulajdonképpen az automatikus megszűnés időpontja az új biztosítási szerződés megkötésének az időpontja.<sup>287</sup> Megjegyzem, hogy az Allgemeine Bedingungen für Kfz-Versicherung 2015 (a továbbiakban: AKB 2015) az előbb ismertetettekhez hasonló rendelkezést tartalmaz.<sup>288</sup>

Ami az osztrák szabályozást illeti, a Bundesgesetz vom 2. Dezember 1958 über den Versicherungsvertrag (a továbbiakban: VersVG) 158h. §-a alapján alkalmazandó 69-73. §-ai a német szabályozáshoz igen hasonló rendelkezéseket tartalmaznak.<sup>289</sup>

A svájci Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz) vom 2. April 1908 (Stand am 1. Januar 2011) 54. cikke az osztrák szabályozáshoz igen hasonló rendelkezéseket tartalmaz, vagyis a biztosított dolog elidegenítésével nem szűnik meg a biztosítási szerződés.

A fentiek alapján arra teszek javaslatot, hogy a magyar kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályait módosítani lenne célszerű a tulajdonjog átszállása esetén, ha a szerződéskötésre kötelezett üzemben tartó személyében változás áll be, a német szabályozáshoz hasonlóan a következőképpen:

A biztosított gépjármű tulajdonjogának átszállása esetén a biztosítási szerződés átszáll a tulajdonjogot megszerzőre az elidegenítés időpontjában. A gépjárművet elidegenítő és a megszerző haladéktalanul köteles a biztosítónak a gépjármű elidegenítését bejelenteni. Amennyiben az elidegenítéstől számított 30 napon belül a bejelentési kötelezettséget a

---

<sup>285</sup> AKB 2008 G.3.7. pontja.

<sup>286</sup> AKB 2008 G.2.5. pontja.

<sup>287</sup> AKB 2008 G.2.6. pontja.

<sup>288</sup> Forrás: [http://www.gdv.de/wp-content/uploads/2015/05/AKB2015\\_Stand\\_Mai\\_2015.pdf](http://www.gdv.de/wp-content/uploads/2015/05/AKB2015_Stand_Mai_2015.pdf); letöltve: 2015. december 28.

<sup>289</sup> Grubmann, Michael: Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz, Manz, Wien, 2009, 341. o.

gépjárművet elidegenítő és a gépjárművet megszerző elmulasztja, akkor a biztosító helytállási kötelezettsége megszűnik. A biztosítónak joga és kötelezettsége, hogy a biztosítási díjat a megszerző adataihoz és a bonus-malus fokozatához igazítsa az elidegenítés időpontjával kezdődő hatállyal, mely díjért a folyó fizetési időszakban az elidegenítő személy és a tulajdonjogot szerző személy egyetemlegesen felelős. Elidegenítés esetén a biztosító az elidegenítésről való tudomásszerzést követő 30 napon belül a megszerzőhöz címzett jognyilatkozattal írásban 30 napos felmondási idővel felmondhatja indokolás nélkül a biztosítási szerződést. A megszerző a megszerzéstől számított 30 napon belül írásban mondhatja fel a biztosítási szerződést indokolás nélkül, mely a megszerző választása szerint azonnali hatályú lehet vagy legkésőbb a biztosítási időszak végére szólhat. Amennyiben a megszerző új biztosítási szerződést köt és a szerződés megkötését igazoló okiratot a gépjárművet nyilvántartó hatóságnak bemutatja, akkor a korábbi biztosítási szerződés megszűnik az új biztosítási szerződés megkötésének az időpontjában.

Ezzel a szabályozással a biztosítatlanság kockázata a gépjármű elidegenítése esetén tovább csökkenthető lenne. Sőt a fenti javaslat akár az üzemben tartó változására is irányadó lehetne.

### 3.5.3. Ugyanarra a biztosítási időszakra kötött szerződés jogi problémái

A Gfbt. eredeti változat szerinti 10. §-a alapján „[a] biztosítási szerződés hatálya alatt ugyanarra a biztosítási időszakra kötött további biztosítási szerződés érvénytelen<sup>290</sup>.” Ezzel a rendelkezéssel kapcsolatban az a kérdés merült fel, hogy részleges érvénytelenség (pontosabban részleges semmisség) megállapítására lehetőség van-e, amennyiben csak részben állapítható meg átfedés a korábbi szerződés szerinti biztosítási időszak és az új szerződés szerinti biztosítási időszak között.

A PSZÁF 2011. április 5-i állásfoglalásában az egyik biztosító által feltett kérdés alapján arra az álláspontra helyezkedett, hogy amennyiben a korábbi és az új biztosítási szerződés biztosítási időszakában átfedés található, akkor a részleges érvénytelenség miatt csak az átfedéssel érintett időtartamra vonatkozóan semmis a biztosítási szerződés, míg az átfedésen túli időtartamban érvényes biztosítási szerződésről van szó. A PSZÁF többek között azzal is érvelt, hogy a Gfbt.

<sup>290</sup> Pontatlan a jogszabályi megfogalmazás, ugyanis az érvénytelenség gyűjtőfogalom, ami azt jelenti, hogy a jogalkotónak meg kell határozni, hogy megtámadhatóságról vagy semmiségről van-e szó. Jelen esetben semmisség kérdése merül fel.

célja a biztosítatlanság kiküszöbölése, így ezen elv is a részleges érvénytelenség megállapítását indokolja. Vagyis nem lenne célszerű, hogy pusztán néhány napos átfedés miatt a teljes biztosítási szerződés érvénytelenné váljon.<sup>291</sup>

Az Országgyűlés a 2012. évi CLI. törvény 71. §-ával 2013. január 1-jei hatállyal a Gfbt. 10. §-át olyképpen módosította, hogy abban az esetben is teljes egészében érvénytelen (semmis) a biztosítási szerződés, ha a biztosítási időszak egy részét érinti az újabb biztosítási szerződés.

A törvényhez fűzött miniszteri indokolás pusztán csak azt rögzíti, hogy a törvénymódosítás kizárja a részleges érvénytelenség (semmisség) megállapítását, azonban nem adja annak indokát, hogy miért tartotta szükségesnek a jogalkotó ezt a módosítást.

Az a véleményem, hogy legfontosabb kérdés e tekintetben az, hogy minél kevesebb esetben álljon fenn biztosítatlanság. Az tagadhatatlan – ahogy erre az akkori PSZÁF is utalt állásfoglalásában –, hogy amennyiben mind a szerződő fél, mind a biztosító figyelmesen jár el, akkor még a biztosító a rendelkezésére álló 15 napos határidőn belül javasolhatja az ajánlat módosítását a Gfbt. 6. § (6) bekezdése értelmében, és így nem állhatna elő olyan helyzet, hogy részbeni átfedés alakuljon ki a korábbi és az új biztosítási időszak között.

Azonban az a gyakorlati tapasztalom, hogy előállnak olyan esetek, amikor valamely fél figyelmetlenségéből adódóan mégis úgy fogadja el a biztosító az ajánlatot, hogy átfedés áll fenn a két biztosítási időszak között. Ebben a helyzetben hasznosabbnak tartanám, ha a Gfbt. kifejezetten a részleges semmisség szabályát rögzítené, ugyanis így a biztosítatlanságból eredő számos probléma elkerülhető lenne. Tehát az a javaslatom, hogy a Gfbt. 10. § immáron (1) bekezdését akként kellene módosítani, hogy a korábbi és az új biztosítási időszak részbeni átfedése esetén csak az átfedéssel érintett időtartamban legyen semmis a szerződés, vagyis csak részleges semmisségről legyen szó.

#### 3.5.4. A helytállási kötelezettség – avagy jogharmonizációs mulasztás

A Gfbt. 2016. december 31-i hatályos 13. § (1) bekezdése kimondja: „Egy biztosítási esemény vonatkozásában a károsultak számától függetlenül a biztosító dologi károk esetén

<sup>291</sup> Forrás: <http://www.mnb.hu/letoltes/kgfb110405.pdf>; letöltve: 2015. december 28.

káreseményenként 500 millió forint összeghatárig, személyi sérülés miatti károk esetén káreseményenként 1600 millió forint összeghatárig köteles helytállni, amely összegek magukban foglalják a káresemény kapcsán bármilyen jogcímen érvényesíthető követeléseket, az igényérvényesítés költségeit (beleértve a jogi képviselési költségeket is), valamint a teljesítés időpontjáig eltelt időszakra járó kamatokat.”

Kérdés az, hogy ez az 500 millió forintos összeg, illetve az 1600 millió forintos összeg megfelel-e az irányelv rendelkezéseinek. Az Európai Központi Bank 2015. december 28-i 314,13 forint / 1 euró árfolyama alapján<sup>292</sup> 500 millió forint 1.591.697,70 eurónak felel meg, míg az 1600 millió forintos összeg 5.093.432,65 euró összeget jelent.

A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv) 9. cikk (1) bekezdése rögzíti: „A tagállamok által előírható magasabb fedezeti összegek sérelme nélkül minden tagállam a 3. cikkben említett kötelező biztosítást ír elő legalább a következő összegeknek megfelelő mértékben:

- a) személyi sérülés esetén a biztosítási fedezet legkisebb összege sérültenként 1 000 000 EUR vagy 5 000 000 EUR káreseményenként, a sérültek számától függetlenül;
- b) anyagi kár esetén káreseményenként 1 000 000 EUR, a károsultak számától függetlenül.”

Az Európai Bizottság 2010. december 9-én a Hivatalos Lapban megjelent közleménye<sup>293</sup> szerint a helytállási kötelezettség mértéke változott. A felülvizsgálat eredményeképpen az irányelvben meghatározott összegek 1 000 000 euróról 1 120 000 euróra, 5 000 000 euróról 5 600 000 euróra, illetve 1 000 000 euróról 1 120 000 euróra nőttek. Míg az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleménye<sup>294</sup> értelmében az 1.120.000 eurós összeghatár 1.220.000 euróra, míg az 5.600.000 eurós összeghatár 6.070.000 euróra módosult.

Ezek alapján levonható az a következtetés, hogy a dologi károk esetében a magyar szabályozás összhangban van a bizottsági határozattal módosított konszolidált irányelv rendelkezéseivel. A személyi sérülés miatti helytállási összeg azonban az irányelvi összeghatár alatt van, vagyis a magyar jogalkotó mulasztása állapítható meg.

<sup>292</sup> Forrás: <http://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/index.en.html>; letöltve: 2015. december 28.

<sup>293</sup> HL 2010/C 332/01.

<sup>294</sup> COM/2016/0246 final

A magyar jogalkotó az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleménye után a pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LIII. törvénnyel 2017. január 1-jei hatállyal a biztosító helyállási kötelezettségének a mértékét az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleményével összhangban állapította meg.<sup>295</sup> Ugyanakkor az nem hagyható figyelmen kívül, hogy személyi sérülései károk esetében a jogharmonizációs mulasztás 2016. december 31-ig fennáll, mivel addig a magyar szabályozás az Európai Bizottság 2010. december 9-i közleményében szereplő 5.600.000 eurós minimális fedezeti összegnek sem felel meg.

### 3.5.5. A díjnemfizetés és a biztosítási szerződés megszűnésének kérdései

A Gfbt. 21. § (4) bekezdése – ahogy a 3.4.6. pontban ismertettem –, meghatározza a biztosító kötelezettségét a díjfizetés elmulasztása esetén, vagyis a biztosítónak póthatáridő biztosításával kell fizetési felszólítást küldenie.

A gyakorlatban az a probléma merül fel, hogy mi a helyzet akkor, ha a szerződő fél a biztosítási díj megfizetését vitathatatlanul elmulasztotta, azonban a biztosító nem küldött fizetési felszólítást, sőt mi több a késedelmes díjfizetést elfogadta, a biztosítási szerződés megszűnéséről nem küldött értesítést, valamint a kötvénynyilvántartót sem értesítette a biztosítási szerződés megszűnéséről.

Lábady Tamás 1979-ben megjelent cikkében már úgy foglalt állás ezen problémakörrel kapcsolatban – nemcsak a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra utalva –, hogy „a biztosítási szerződés társadalmi funkciójával rendszerint ellentétes az automatikus megszűnés, ha amögött csupán figyelmetlenség, enyhe gondatlanság vagy objektív akadályt jelentő tényállás rejlik.” Továbbá Csabay Dezső és Zoltán Ödön is azt az álláspontot foglalta el, hogy a díjfizetés elmulasztása esetén a biztosítónak még egy figyelmeztetést kellene küldenie a biztosítottnak egy utólagos határidő tűzésével, figyelmeztetve a póthatáridő elmulasztásának a

---

<sup>295</sup> A Gfbt. 2017. január 1-jétől hatályos 13. § (1) bekezdése rögzíti: „Egy biztosítási esemény vonatkozásában a károsultak számától függetlenül a biztosító dologi károk esetén káreseményenként egymillió-kettőszázhúszezer eurónak megfelelő forintösszeg-határig, személyi sérülés miatti károk esetén káreseményenként hatmillió-hetvenezer eurónak megfelelő forintösszeg-határig köteles helytállni, amely összegek magukban foglalják a káresemény kapcsán bármilyen jogcímen érvényesíthető követeléseket, az igényérvényesítés költségeit (beleértve a jogi képviselési költségeket is), valamint a teljesítés időpontjáig eltelt időszakra járó kamatokat.”

következményeire. Pruberger Tamás pedig olyan megoldásra tett javaslatot, hogy ha a biztosítót is mulasztás terheli a biztosítási szerződés díjnemfizetés miatti megszűnésében, akkor is kötelezhetné a bíróság a biztosítót arra, hogy az ügyfélnek részben vagy egészben kártérítési összeget fizessen.<sup>296</sup>

Zavodnyik József tanulmányában<sup>297</sup> felhívta a figyelmet arra, hogy a biztosítási díj fizetésével kapcsolatos egyes kérdésekről szóló 1927. évi X. törvénycikk 5. §-a már ezen problémakörre részletes szabályozást teremtett – mely törvénycikk az 1875. évi XXXVII. törvénycikkbe foglalt kereskedelmi törvény kiegészítését és módosítását jelentette –, kimondva<sup>298</sup>: „Ha kárbiztosítás esetében a biztosítás hatályának beállta után fizetendő díjat a kötelezett az esedékességkor vagy az e végre engedett fizetési halasztás elteltéig meg nem fizeti, a biztosító köteles a mulasztás következményeire - ezek között kifejezetten a szerződést megszüntető következményekre is - figyelmeztetéssel ajánlott levélben felhívni, hogy a díjat a felhívás kézhezvételétől számított és harminc napnál rövidebbre nem szabható határidő alatt fizesse meg. A felhívás elmaradhat, ha a biztosító a szerződő felet az esedékesség napját megelőző harminc napnál nem korábban a jogkövetkezmények megjelölésével az esedékesség idejére és fizetési kötelezettségére ajánlott levélben előre figyelmeztette s neki az utólagos teljesítésre az esedékességtől legalább harminc napi határidőt engedett. Ha a szerződő felet a díj megfizetésében vétlen baleset vagy erőhatalom akadályozta, az utólagos teljesítésre szabott határidőbe az akadály időtartamát nem lehet beszámítani.

Ha az utólagos teljesítésre engedett határidő eredménytelenül telt el, a biztosítónak választása szerint joga van vagy a szerződés teljesítését követelni, vagy pedig díjköveteléséről lemondva, a szerződést rögtön hatállyal felmondani és esetleges kárának aránylagos megtérítését követelni.

Ha a biztosító díjkövetelését az utólagos teljesítésre engedett határidő eltelté után további hatvan nap alatt bírói úton nem érvényesíti, a szerződést e határidő utolsó napjával megszüntnek kell tekinteni. Ha pedig a biztosító díjkövetelését e további határidő alatt bírói úton érvényesíti, a 4. § utolsó bekezdésének rendelkezései megfelelően irányadók.”

<sup>296</sup> Az említett álláspontokra Zavodnyik József: Leltár biztosítási jogunk revíziójához című cikkében (Biztosítási Szemle, 1996. évi 9. szám 25-26. o.) hivatkozik.

<sup>297</sup> Zavodnyik József: A biztosítási szerződési jog az új Polgári Törvénykönyvben – lehetőség és felelősség, Biztosítási Szemle, 2007. évi 1. szám 19-20. o.

<sup>298</sup> A korabeli szakirodalomban is igen sokat foglalkoztak ezzel a témával. Lásd például: Gabrovitz József: A visszatérő időszakokban fizetendő biztosítási díj jogi természete, Jogtudományi Közlöny 1914. évi 13. szám 131-133. o., Gold Simon: A biztosítási díj késedelmes fizetésével kapcsolatos egyes kérdések, Jogtudományi Közlöny 1926. évi 24. szám 205-206. o., valamint Ujhelyi József: Biztosítási díj nemfizetésének hatása a biztosítási szerződések megszűnésére, Jogtudományi Közlöny, 1930. évi 12. szám 110-112. o.

Egyetértek Pribula Lászlóval abban<sup>299</sup>, hogy amennyiben a biztosítási esemény bekövetkezése előtt kerül sor az utólagos díjfizetésre, és a biztosító magatartásából a biztosítási szerződés folyamatosságára lehet következtetni, vagyis például a díj befizetése után díjigazolást állít ki, a következő díjrészlet befizetéséhez számlát, csekket küld, a biztosítottat a szerződés megszűnéséről nem értesíti, akkor a helyes megoldás az, ha a bíróság a biztosítási szerződést hatályban lévőnek tekinti. Ugyanakkor az a véleményem, hogy ez nemcsak a biztosítási esemény bekövetkezése előtti utólagos díjrendezésre alkalmazható, hanem abban az esetben is, ha a biztosítási esemény után kerül sor, azonban a biztosító a biztosítási eseményről tudva fogadja el a díjat és állít ki díjigazolást, valamint maga a biztosító folytatja le a kárrendezési eljárást.<sup>300</sup>

BH 2011. 134. szám alatti eseti döntésében az akkori Legfelsőbb Bíróság leszögezte: „A biztosítási szerződésnek a díj nem fizetése miatti megszűnése nem állapítható meg, ha a biztosító a késedelmes díjfizetés, és a biztosítási eseményről történt tudomásszerzése ellenére a szerződéses jogviszonyt fenntartotta, a károsultnak kifizetést teljesített.” Ez a döntés a régi Ptk.-n és a korábbi gépjármű-felelősségbiztosítási kormányrendelet szabályain alapul, azonban a Ptk. és a Gfvt. szabályozási környezetében is alkalmazandók azok az elvek, amiket a Legfelsőbb Bíróság kifejtett. Ezt az álláspontot erősítette meg a Legfelsőbb Bíróság a BH 2011. 223. szám alatt közétett eseti döntésében is.

A Pesti Központi Kerületi Bíróság 14.P.104.551/2013/15. szám alatt meghozott ítéletében is akként foglalt állást, hogy díjfizetés elmulasztása esetén nem szűnik meg a biztosítási szerződés, ha a biztosító elmulasztott fizetési felszólítást küldeni, az időközben befizetett díjakat befogadta, az időközben bekövetkezett balesetből eredő kárt rendezte, a szerződő felet nem értesítette a biztosítási szerződés megszűnéséről, valamint a kötvénnyilvántartót nem tájékoztatta a biztosítási szerződés megszűnéséről. Ezt az elsőfokú ítéletet a Fővárosi Törvényszék 43.Pf.639.167/2014/4. számú ítéletében helybenhagyta.

---

<sup>299</sup> Pribula László: Automatikus kötelemszüntetés és a reaktiválás a biztosítási szerződésekben, Gazdaság és Jog, 2011. évi 5. szám 18-19. o.

<sup>300</sup> Hasonló álláspontot képvisel az osztrák Legfelsőbb Bíróság, vagyis az Oberster Gerichtshof 7 Ob 220/09t szám alatt meghozott ítéletében.



A fent részletezett problémák jelentős részét a Gfbt. 21. § (4) bekezdése kiküszöbölte. Azonban tekintettel arra, hogy a Gfbt. 21. § (4) bekezdése a biztosítók gyakorlatában problémát vet fel, szükségesnek tartom a Gfbt. 21. § (4) bekezdését kiegészíteni azzal a rendelkezéssel, hogy amennyiben a biztosító a fizetési felszólítás igazolható módon történő elküldését elmulasztja, akkor a fizetési késedelem ellenére sem szűnik meg a biztosítási szerződés.

E témában a másik problémakör ahhoz a kérdéshez kapcsolódik, hogy hogyan bírálendő el az, ha a biztosító nem küldött csekket a biztosítási díj megfizetéséhez vagy netán nem vonta le beszedési megbízás alapján a biztosítási díjat. Ugyan egy, az 1990-es évek elején meghozott fővárosi bírósági döntés<sup>301</sup> értelmében a biztosítási szerződés érvényes felmondásának hiányában nem szűnik meg a biztosító helytállási kötelezettsége, ha a biztosított a díj fizetését a biztosító magatartása miatt nem tudta teljesíteni, azonban a Legfelsőbb Bíróság BH 2010. 246. számon publikált eseti döntésében<sup>302</sup> kimondta: „A csekk megküldésének elmaradása sem mentesíti a biztosítottat a biztosítási díj fizetése alól, mert a díjfizetés a biztosító cselekménye nélkül is lehetséges.” Az vitathatatlan, hogy a régi Ptk. alapján helyes döntést hozott az akkori Legfelsőbb Bíróság, mely döntésben kifejtett elvek az új Ptk. esetében is irányadóak lehetnek. A Gfbt. szerinti 60 napos határidő alatt pedig a szerződő féltől is elvárható, hogy az esetleges biztosítói mulasztást jelezze, és kérjen újabb csekket vagy más módon rendezze a biztosítási díjat.

Érdekességképpen jegyzem meg, hogy az angol gyakorlatban felmerült olyan eset, hogy mi a helyzet akkor, ha a bank hibájából nem vagy hibásan kerül sor a biztosítási díj átutalására. Az angol bírósági gyakorlat szerint ez a biztosított hibájaként értékelendő, hiszen ő bízta meg a bankot a biztosítási díj átutalásával. Azonban amennyiben a biztosító hibájából nem történik meg a biztosítási díj beszedése, ez nem járhat hátránnyal a biztosított számára, tehát a biztosítási díj késedelmes megfizetésének jogkövetkezményei nem alkalmazhatók.<sup>303</sup>

### 3.5.6. A biztosító értesítési kötelezettsége a kötvénynyilvántartó szerv felé és a kötvénynyilvántartó szerv eljárásának fejlesztése

<sup>301</sup> FPK 1994/18. szám alatt közzétett döntés – Fővárosi Bíróság 47.Pf.21.648/1993/2.

<sup>302</sup> Hasonlóképpen foglalt állást a Legfelsőbb Bíróság a BH 1996. 474. számú döntésében is.

<sup>303</sup> Robert M Merkin – Jeremy Stuart-Smith: The Law of Motor Insurance. London, Sweet & Maxwell, 2004. (a továbbiakban: Merkin – Stuart-Smith) 44. o.

A Gfbt. 21. § (7) bekezdése alapján „[a] biztosító köteles a szerződés (4) bekezdés szerinti díjnyemfizetés miatt bekövetkező megszűnése esetén a kötvénynyilvántartó szerv felé a 49. § alapján fennálló értesítési kötelezettségének a szerződés megszűnésétől számított nyolc munkanapon belül eleget tenni.”

Azt tapasztalom, hogy e tekintetben van mit javítani a biztosítók gyakorlatán, ugyanis számos esetben vagy késve tesznek eleget a biztosítók ezen kötelezettségüknek, vagy pedig ennek elmulasztanak eleget tenni. Ennek a kötelezettségnek a pontos betartása is szükséges ahhoz, hogy minél eredményesebben fel lehessen lépni a biztosítatlanság ellen. Tehát a felügyeletnek kellene talán nagyobb hangsúlyt fektetni arra, hogy hathatósan ellenőrizze a biztosítók ezen kötelezettségének a teljesítését.<sup>304</sup>

A Gfbt. 45. § (2) bekezdése értelmében: „Ha a járműnyilvántartás és a kötvénynyilvántartás kötvénynyilvántartó szerv általi negyedéves összevetésével, vagy az ellenőrzésre jogosult hatóság eljárása során megállapítást nyer, hogy a gépjárműre nincs érvényes biztosítási fedezet, a kötvénynyilvántartó szerv, illetve a hatóság értesítése alapján az üzemben tartó lakóhelye (székhelye) szerinti illetékes járási hivatal a külön jogszabályban meghatározott módon - az 57/A. § (1) bekezdésének megfelelően mentesített gépjárművek kivételével - a gépjárművet kivonja a forgalomból.”

Az a tapasztalatom, hogy igen hatékony a fenti jogszabályhely szerinti eljárás, vagyis amint az üzemben tartó megkapja a járási hivatal határozatát, az esetek nagy részében igen hamar intézkedik az üzemben tartó, hogy a felelősségbiztosítási fedezet ismét fennálljon. Ezért az a javaslatom – a számítástechnika fejlődésére is tekintettel –, hogy havonta kerüljön sor a járműnyilvántartás és a kötvénynyilvántartás adatainak az összevetésére, s így talán hamarabb megkaphatja az érintett üzemben tartó a járási hivatali határozatot, s így a biztosítatlanság is csökkenhet, vagy legalábbis annak az ideje mérséklődhet.

### 3.5.7. A Gfbt. 27. §-a módosításának problémái

<sup>304</sup> A PSZÁF 2011. évi jelentése szerint kiemelt figyelmet fordított az általam felvetett kötelezettség ellenőrzésére is. Lásd Éves Jelentés 2011 53. o., forrás: <http://www.mnb.hu/letoltes/pszaf-eves-jelentes-2011.pdf>; letöltve: 2015. december 28.

A Gfbt. eredeti változat szerinti 27. §-a kimondta: „A biztosító, a Kártalanítási Számla kezelője, a Nemzeti Iroda, a kárrendezési megbízott, valamint a Kártalanítási Szervezet a gépjármű üzemeltetése során okozott kárt az e törvényben foglaltak szerint megtéríti.”

A Gfbt. 27. §-át a 2013. évi CCXXXVI. törvény 121. §-a módosította a Ptk. hatályba lépésére tekintettel 2014. március 15-ével olyképpen, hogy a Gfbt. 27. §-a az alábbi mondattal egészült ki: „E kártérítés nem érinti a károsultnak a Polgári Törvénykönyv szerződésszegéssel okozott károkért való felelősség szabályai alapján érvényesíthető további kártérítési igényét.”

Ezen törvénymódosításhoz fűzött miniszteri indoklás szerint: „A törvény a kártérítési esetkörök egyértelmű elhatárolását célozza. A gépjármű üzemeltetése során okozott károk szerződésen kívül okozott károknak minősülnek. A gépjármű-felelősségbiztosítás keretében a felsorolt szervezetek a gépjármű üzemeltetése során okozott károkat - függetlenül a károsult további, illetve egyéb kártérítési igényétől - megtérítik.”

Egyetértek Fuglinszky Ádámmal abban, hogy kérdéses az, hogy a bírói gyakorlat hogyan fogja értelmezni a Gfbt. 27. § második mondatát.<sup>305</sup> A normaszövegből számomra nem következik a miniszteri indokolásban kifejezett jogalkotói szándék. Le kell szögezni, hogy az európai gépjármű-biztosítási irányelvek nem határozzák meg azt, hogy a károkozó a károsult felé kontraktuális vagy deliktuális felelősség szabályai szerint feleljen, vagy ezen belül pontosan milyen felelősségi alakzatról legyen szó, ez a kérdés a nemzeti jogalkotó hatáskörébe tartozik.

Ha a Ptk. megalkotásakor a jogalkotó a non-cumul elvét rögzítette, akkor kérdéses, hogy miért volt szükség rövid időn belül a Gfbt.-t módosítani. Amennyiben a jogalkotó meggondolta magát, akkor pedig precízebben kellett volna megfogalmaznia a Gfbt. módosítását.

Gyakorlati tapasztalatom az, hogy a biztosítók a peren kívüli kárrendezési eljárás keretében a miniszteri indoklásnak megfelelően járnak el, vagyis nem a kontraktuális felelősség szabályait vizsgálják.

Tehát ha a jogalkotó a gépjárművel okozott károkra a deliktuális felelősség szabályait kívánja alkalmazandóvá tenni, akkor szükséges lenne a Gfbt. 27. § második mondatának a pontosítása.

---

<sup>305</sup> Fuglinszky 2015: 103. o.

Továbbá arra is szükséges rámutatni, hogy a biztosító helytállási kötelezettsége nem a kártérítés meghatározott felelősségi alakzatához kapcsolódik, hanem ahhoz, hogy a gépjármű üzemeltetésével összefüggésben keletkezzék kár, ahogy erre helyesen rámutatott Molnár Ambrus cikkében<sup>306</sup>. Sőt ez a gondolatmenet nemcsak azt támasztja alá, hogy a biztosító a deliktuális felelősség keretében akár a veszélyes üzemi felelősség szabályai, akár az általános felelősségi szabályok szerint köteles helytállni, hanem amennyiben a kontraktuális felelősség merülne fel a biztosított részéről a gépjármű üzemeltetésével okozott károkkal összefüggésben, akkor a biztosítónak ezért is helyt kellene állnia, hiszen a konszolidált irányelv 3. cikk (1) bekezdése pusztán azt rögzíti, hogy a gépjármű használata, vagyis forgalomban való részvétele során<sup>307</sup> okozott kár megtérítésére kell kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésnek fennállnia.<sup>308</sup>

### 3.5.8. A Gfbt. 32/A. § és 32/B. § jogi kérdései

A 3.4.10. pontban bemutattam a Gfbt. 32/A. § és 32/B. § igen gyakori módosításait. Ezen pontban a törvényi rendelkezések problémáira kívánok rávilágítani.

A Gfbt. 32/A. § (2) bekezdése<sup>309,310</sup>, ami alapvetően a gépjármű javítási költsége esetében az általános forgalmi adó (ÁFA) megtérítését szabályozza, túlzottan bonyolult, sőt a jogi probléma

<sup>306</sup> Molnár Ambrus: A gépjármű felelősségbiztosítás határesetei, Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat, 2001. évi 3. szám 9-10. o. és Molnár Ambrus: A felelősségvállaló nyilatkozat jogi minősítése, Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat, 2001. évi 2. szám 13. o.

<sup>307</sup> Megjegyzem, hogy a konszolidált irányelv 3. cikk (1) bekezdésének a magyar fordítása nem teljesen precíz, ugyanis míg az angol nyelvű változatban egyértelműen megjelenik a „use of vehicle” fogalma, addig a magyar fordításból a gépjármű használatának, illetve forgalomban való részvételének fogalma kimaradt, a magyar fordítás ennél általánosabb. A francia nyelvű változatban is megjelenik a „circulation des véhicules”. A német fordítás sem teljesen pontos, mivel a „Benutzung eines Fahrzeugs” fogalma a fordításban nem jelenik meg.

<sup>308</sup> A német jogszabályi környezettel összefüggésben Günter Bauer is azon az állásponton van, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás mind a deliktuális, mind a kontraktuális felelősségi alakzat alapján fennállhat a kötelező gépjármű-felelősségbiztosító helytállási kötelezettsége, lásd Bauer, Günter: Die Kraftfahrtversicherung, C.H. Beck, München, 2010, 160. o. Hasonló álláspontot képvisel Peter Jacobsen, lásd: Feyock, Hans – Jacobsen, Peter – Lemor, Ulf D.: Kraftfahrtversicherung, C. H. Beck, München, 2009 (a továbbiakban: Feyock - Jacobsen - Lemor 2009), 501-502. o.

<sup>309</sup> Az alapvető jogok biztosa AJB-6753/2012. számú ügyben meghozott jelentésében a Gfbt. 32/A. §-ával összefüggésben alkotmányos aggályainak adott hangot. A Gfbt. 32/A. §-ának módosításai álláspontom szerint az alapvető jogok biztosa által felvetett aggályokat nem küszöbölték ki.

<sup>310</sup> A könnyebb áttekinthetőség érdekében a Gfbt. 32/A. § jelenleg hatályos rendelkezéseit idézem:  
 „(1) Gépjármű károsodása esetén a biztosító előzetes kalkulációt készít az általa téríthető helyreállítási költségek és kiadások nettó, illetve bruttó összegéről, illetve - amennyiben az értékcsökkenés fizetésének feltétele fennáll - az értékcsökkenés mértékének megfelelő összegről, és erről tájékoztatja a károsultat.  
 (2) A biztosító a gépjárműben keletkezett kár helyreállításához szükséges költségek általános forgalmi adóval növelt összegét a károsultnak csak akkor térítheti meg, ha a károsult által bemutatott számla tartalmazza a gépjármű

többek között az, hogy a biztosító helytállási kötelezettségét korlátozza meghatározott szabályok szerint, nem pedig a károkozó kártérítési kötelezettségét. A kialakult bírói gyakorlat szerint<sup>311</sup> a károsult kártérítés címén a javítási költséget terhelő általános forgalmi adót csak annak felmerülése esetén igényelheti, azonban a polgári jogi jogszabályok és a bírói gyakorlat a számla tartalmával kapcsolatban egyéb feltételt nem kíván meg. Előállhat olyan helyzet, hogy a károsult a károkozót és a biztosítót együttesen perli és egyetemleges marasztalásukat kéri, márpedig ez esetben a hivatkozott rendelkezés alkalmazása problémát okozhat. Ugyanúgy alkalmazhatatlan a fenti szabály, ha csak a károkozót perli a károsult, és a pernek nem alperese a felelősségbiztosító.

Az alapvető jogok biztosa AJB-6753/2012. számú ügyben meghozott jelentésében megállapította, „hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény 32/A. §, mely szerint a biztosító a kártérítés általános forgalmi adóval növelt összegét a károsultnak csak akkor térítheti meg, ha a károsult által bemutatott számla tartalmazza a gépjármű helyreállításához szükséges munkálatok megnevezését, anyagköltségét és munkadíját, valamint az a számvitelről szóló törvény előírásainak megfelel, a tulajdonhoz való joggal valamint a jogállamiság elvéből levezethető jogbiztonság követelményével összefüggésben visszásságot okoz.” Sőt azt is megállapította ezen jelentésében az alapvető jogok biztosa, hogy Gfvt. 32/A. § azzal, hogy az ugyanazon károkozó esemény által okozott károk között indokolatlan különbséget tesz, vagyis hogy másként kell megtérítenie a biztosítónak a gépjárműben keletkezett kár helyreállításához szükséges költségeket és a más vagyontárgyban keletkezett kár helyreállítása során felmerült költségeket, a hátrányos megkülönböztetés tilalmával összefüggő visszásságot idéz elő. Kiemelendő, hogy a Gfvt. 32/A. §-ának a többszöri módosítása ellenére is még aktuális az alapvető jogok biztosának ezen állásfoglalása.

Amennyiben tehát a jogalkotó célja az volt, hogy ÁFÁ-t csak számla ellenében lehessen kártérítésként követelni, akkor a német példát követve<sup>312</sup> a Polgári Törvénykönyvnek kellene

---

helyreállításához szükséges munkálatok megnevezését, anyagköltségét és munkadíját, valamint az a számvitelről szóló törvény előírásainak megfelel, kivéve, ha a károsult a közlekedésbiztonsági szempontokra is tekintettel a gépjármű megjavíttatása helyett az (1) bekezdés szerinti mértékű nettó kártérítési összeggel szabadon kíván rendelkezni. Amennyiben az értékcsökkenés fizetésének feltétele fennáll, a biztosító az (1) bekezdés szerinti értékcsökkenés összegét téríti meg. Gazdasági totálkár esetén vagy ha a káresemény következtében károsult gépjármű helyreállítása műszaki okokból nem lehetséges, a biztosító a gépjármű károsodás időpontjában fennálló forgalmi értékének maradványértékkel (roncsértékkel) csökkentett összegét alapul véve köteles megtéríteni a károsult kárát.”

<sup>311</sup> BH 2006. 111.

<sup>312</sup> A német Polgári Törvénykönyv, vagyis a Bürgerliches Gesetzbuch (Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 1 des

tartalmaznia: A károsult kártérítés címén a károsult dolog javítási költségét terhelő általános forgalmi adót csak annak felmerülése esetén igényelheti. Ez esetben nem lenne különbség a gépjárműben keletkezett kár és más kár helyreállításához szükséges költségek ÁFA-jának a megtérítése között. Továbbá az alapvető jogok biztosa által felvetett visszásság is kiküszöbölhető lenne az általam javasolt Ptk. módosítással.

Továbbá a Gfbt. 32/B. § (2)-(7) bekezdésével<sup>313</sup> kapcsolatban a legfőbb jogi aggály az, hogy a biztosító az értékcsökkenés összegét csak abban az esetben fizetheti ki a károsult részére, ha a károsult a hulladékká vált gépjárművekről szóló jogszabály hatálya alá tartozó gépjármű esetén annak bontási átvételi igazolását a biztosítónak bemutatta vagy a gépjárművet a járási hivatal - a külön jogszabályban meghatározottak szerint - végleg kivonta a forgalomból. Ezen túlmenően a károsult részére a biztosító nem fizetheti ki a kalkulált nettó összeget, illetve az értékcsökkenés összegét, ha a közlekedési hatóság arról tájékoztatja a biztosítót, hogy az üzemben tartó a műszaki vizsgálatra a gépjárművet nem mutatta be, és a műszaki vizsgálatára

---

Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2018) geändert worden ist) 249. § (2) bekezdés második mondata kimondja: Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist. Fordítása: Egy dolog megrongálódása esetén az első mondat szerinti szükséges pénzüsszeg [vagyis a kártérítési összeg – kiegészítés tőlem, P. T. Cs.] a forgalmi adót csak akkor foglalja magában, ha és amennyiben az ténylegesen felmerült.

<sup>313</sup> A könnyebb áttekinthetőség érdekében a Gfbt. 32/B. § (2)-(7) bekezdés jelenleg hatályos rendelkezéseit idézem:

„(2) A gépjárműben keletkezett károsodás esetén a biztosító a kár helyreállításához szükséges teljes költséget biztosítási szolgáltatása keretében csak akkor térítheti meg a károsultnak, ha a közlekedési hatóság a gépjármű műszaki vizsgálata eredményeként

a) arról tájékoztatja a biztosítót, hogy a gépjármű a közúti forgalomban való részvételre közlekedésbiztonsági szempontból alkalmas, vagy

b) a gépjárművet közlekedésbiztonsági szempontból a (3) bekezdésben meghatározott kivétellel műszakilag alkalmatlannak minősíti, és ennek alapján a gépjárművet a járási hivatal - a külön jogszabályban meghatározottak szerint - ideiglenesen kivonta a forgalomból.

(3) A (2) bekezdés b) pontja nem alkalmazható abban az esetben, ha a közlekedési hatóság a gépjármű műszaki vizsgálata eredményeként a hulladékká vált gépjárművekről szóló jogszabály hatálya alá tartozó gépjárművet közlekedésbiztonsági szempontból véglegesen alkalmatlannak minősítette.

(4) A biztosító az értékcsökkenés összegét csak abban az esetben fizetheti ki a károsult részére, ha a károsult a hulladékká vált gépjárművekről szóló jogszabály hatálya alá tartozó gépjármű esetén annak bontási átvételi igazolását a biztosítónak bemutatta vagy a gépjárművet a járási hivatal - a külön jogszabályban meghatározottak szerint - végleg kivonta a forgalomból.

(5) A károsult részére a biztosító nem fizetheti ki a 32/A. § (1) bekezdése szerint kalkulált nettó összeget, illetve az értékcsökkenés összegét, ha a közlekedési hatóság arról tájékoztatja, hogy az üzemben tartó az (1) bekezdésben foglalt értesítés alapján elrendelt műszaki vizsgálatra a gépjárművet nem mutatta be, és a műszaki vizsgálatára más módon sem került sor.

(6) A 32/A. § (2) bekezdésében, valamint a (2)-(5) bekezdésben foglaltak nem érintik azt a lehetőséget, hogy a biztosító a 32/A. § (1) bekezdés szerint előzetesen kalkulált nettó összeg, illetve értékcsökkenés 60%-ának megfelelő összegű szolgáltatási előleget nyújtson.

(7) Az (1)-(6) bekezdésekben meghatározottakat nem kell alkalmazni, ha a kárt szenvedett gépjármű telephely szerinti országa nem Magyarország.”

más módon sem került sor. Ezen esetekben az előzetesen kalkulált nettó összeg, illetve értékcsökkenés 60%-ának megfelelő összegű szolgáltatási előleget nyújthat a biztosító.

Tehát ha a károsult a károkozótól követel kártérítést például értékcsökkenés jogcímén, akkor a fenti szabályok a károsult és a károkozó között nem alkalmazhatók.

A gyakorlatban úgy tűnik számomra, hogy a biztosítók legfeljebb az ÁFA fizetéséhez az ÁFÁ-s számlát követelik csak meg, a Gfvt. említett rendelkezéseit pedig nem alkalmazzák.

Az, hogy eltérő a károkozó és a biztosító helytállási kötelezettsége, a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009/103/EK irányelv szabályaival, különösen annak 3. és 9. cikkében foglaltakkal tűnik ellentétben állónak.

Kiemelendő az is, hogy a károsult egyáltalán nem köteles megjavíttatni a balesetben megrongálódott gépjárművet, sőt azt sem kell igazolnia, hogy egy másik gépjárművet vásárolt a kártérítési összegből. A kártérítési összeggel a károsult azt tehet, amit akar.

A fenti szabályozással kapcsolatban az alapvető jogok biztosa AJB-3746/2012. számú jelentésében kifejtette, hogy a Gfvt. 32/B. § (5) bekezdése, „mely szerint a biztosító nem fizetheti ki a károsult részére a kártérítés összegét, ha a járművét az elrendelt műszaki vizsgálatra nem mutatja be, a tulajdonhoz való joggal összefüggésben visszásságot okoz.” Ezen a helyzeten lényegében a jogalkotó általi módosítás sem változtatott.

A következtetésem az, hogy a Gfvt. 32/A. § (2) bekezdése és a 32/B. § (2)-(7) bekezdése teljesen szükségtelen szabályokat tartalmaz, melyek hatályon kívül helyezése indokolt.

A Gfvt. 32/B. § (1) bekezdése értelmében „[h]a a biztosító úgy ítéli meg, hogy a közlekedési balesettel érintett gépjármű olyan mértékben rongálódott meg, hogy alkalmatlan biztonságos közúti közlekedésre, értesíti a közlekedési hatóságot műszaki vizsga lefolytatása érdekében, kivéve ha a károsult a bontási átvételi igazolást a biztosítónak bemutatja.”

Az alapvető jogok biztosa AJB-3746/2012. számú jelentésében rámutatott arra, hogy ez a szabályozás alkotmányosan aggályos, mivel „a [Gfvt.] 32/B. § (1) bekezdése és a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 24/B (1) bekezdése azzal, hogy a biztosító mintegy

hatósági jogkörben eljárva a közlekedési hatóságot eljárás lefolytatására kötelezheti, sérti a jogállamiság elvéből következő jogbiztonság követelményét.”

Egyrészt a közlekedési hatóság biztosító általi megkeresése a biztosító megítélésétől függ, amivel a gyakorlati tapasztalatok szerint a biztosítók igen megfontoltan, vagyis ritkán élnek. (Az is felvethető, hogy a jelenlegi megfogalmazás pusztán csak lehetőség a biztosító számára, nem pedig kötelezettség. Kérdéses hogy ez a jogértelmezés helytálló-e, azonban a norma pontatlan megfogalmazását mindenképpen jól bizonyítja.) Másrészt az a kérdés merül fel, miért a biztosítónak lenne a kötelezettsége, hogy a közlekedési hatóságot értesítse műszaki vizsga lefolytatása érdekében. A biztosító nem hatóság, nem közigazgatási eljárásban vesz részt a kárrendezés során.

A legtöbb olyan esetben, ahol a gépjármű jelentősen megsérül, sor kerül rendőrségi intézkedésre és a rendőrség kezdeményezheti a gépjármű forgalomból történő kivonását a közlekedési igazgatási hatóságnál, különösen a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 101. §-a alapján. Vagyis a jogalkotói cél más eljárás keretében elérhető, mely eljárás egyébként a Gfbt. 32/B. §-ának megalkotása előtt is már létezett és létezik mind a mai napig.

Tehát a Gfbt. 32/B. § (1) bekezdése is teljesen indokolatlan és szükségtelen, vagyis ezen szabály hatályon kívül helyezése indokolt.

Rámutatok arra, hogy a Gfbt. 32/B. §-át a jogalkotó 2017. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte.<sup>314</sup>

### 3.5.9. A Kártalanítási Számla kezelőjének megtérítési igénye

A Gfbt. 36. § (8) bekezdése kimondja: „A 34. §-ban meghatározottaktól függetlenül a Kártalanítási Számla kezelője a károsult követelésének kielégítésével kapcsolatban felmerült összes ráfordítása és - átalányösszegben is megállapítható - költsége megtérítését követelheti:

<sup>314</sup> Lásd a közigazgatási bürokráciacsökkentést érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi CXXXVII. törvény 60. §-át.



- a) egyetemlegesen a biztosítási fedezettel nem rendelkező üzemben tartótól és attól a vezetőtől, aki a gépjárművet az üzemben tartó engedélye nélkül vagy a biztosítási fedezet hiányának tudatában vezette;
- b) egyetemlegesen a forgalomba nem helyezett vagy a forgalomból kivont gépjármű üzemben tartójától és vezetőjétől;
- c) az ismeretlen üzemben tartó gépjárművének vezetőjétől;
- d) az ismeretlen gépjármű vezetőjétől, amennyiben ennek személye ismert és a károkozásért felelős;
- e) az üzemben tartótól, ha a káresemény a 26. §-ban meghatározott szünetelés ideje alatt következik be;
- f) a vezetőtől, ha a gépjárművet alkoholos vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szertől befolyásolt állapotban vezette;
- g) a vezetőtől, ha a gépjármű vezetésére jogosító engedéllyel nem rendelkezett;
- h) a vezetőtől, ha a kárt segítségnyújtás elmulasztásával, illetve foglalkozás körében elkövetett szándékos veszélyeztetéssel okozta.”

Gyakorlati tapasztalatom alapján legtöbb esetben az a) pont szerint él a Kártalanítási Számla kezelője megtérítési igénnyel a biztosítással nem rendelkező üzemben tartóval szemben. Ezen perek tapasztalatai alapján sokszor azzal szembesültem, hogy ugyan a bíróság a keresetnek megfelelően marasztalta az alperest, vagyis a biztosítással nem rendelkező üzemben tartót, azonban a vagyonnal (addigra már) alig rendelkező alperestől a felperesi beavatkozó sem tudta bírósági végrehajtás útján a perköltséget behajtani. A Kártalanítási Számla kezelője pedig számos esetben igen csekély eredménnyel tudott hozzájutni a bíróság által megítélt összeghez, főleg ha az több millió forintos nagyságrendű.

Az természetesen igaz, hogy amennyiben a Gfbt. 36. § (8) bekezdésének az alkalmazása merül fel, akkor vagy az üzemben tartó, vagy a vezető hibát követett el, azonban kérdés az, hogy mennyiben hasznos az, hogy több millió vagy több tízmillió forintos megtérítési igény teljesítése miatt a figyelmetlen üzemben tartó vagy vezető egy életre ellehetetlenüljön, hiszen a jelenlegi szabályozás szerint a megtérítési igény korlátlan.

Az a javaslatom, hogy olyan rendszert kellene kidolgozni, ami ugyan visszatartó erővel bír, azonban mégsem járna azzal a következménnyel, hogy a szerény anyagi lehetőségekkel bíró üzemben tartót vagy vezetőt ellehetetlenítse, vagyis a kötelezett személy belátható

időintervallum alatt teljesíteni tudja a megtérítési igényt. Azt gondolom, hogy erre egy 5.000.000,- forintos összeghatár megfelelő lehet, azzal, hogy amennyiben a kárt szándékosan és jogellenesen okozzák, akkor a megtérítési igény korlátozásának nincsen helye. Elsősorban ezt a limitösszeget a Ptk. 8:1. § (1) bekezdés 3. pontja szerinti fogyasztókra tartanám szükségesnek bevezetni, jogi személyek és nem fogyasztónak minősülő személyek esetében nem látom indokát egy ilyen limitösszegnek.

Az is felvethető, hogy amennyiben a Kártalanítási Számla kezelője az üzemben tartóval szemben fedezetlenségi díjat<sup>315</sup> érvényesíthet, akkor a fedezetlenségi díj iránti igényen túlmenően érvényesíthessen-e megtérítési igényt. Az tagadhatatlan, hogy a fedezetlenségi díj fogalma szerint díjfizetés hiányában kockázatviselés nélküli időtartamra fizetendő, azonban ha díjról van szó, akkor ezért valami ellenszolgáltatás is talán elvárható lenne. Az is tény, hogy a fedezetlenségi díj nem véletlenül jóval magasabb, mint a biztosítási díj. Ennek a tisztázása is hasznos lenne egy Gfvt. módosítás keretében.

### 3.5.10. A Kártalanítási Szervezettel szembeni keresetindítás kérdése

Az Európai Unió Bírósága a C-541/11. számú ügy végzésében<sup>316</sup> akként foglalt állást, hogy a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv<sup>317</sup> 6. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy egyrészt a károsult a kár megtérítését az említett cikkben rögzített feltételek szerint követelheti a kártérítési szervezettől, másrészt ezt a kérelmet előbb a kártérítési szervezethez kell benyújtani, ami azonban nem érinti a károsult azon lehetőségét, hogy ezt követően adott esetben az illetékes bírósághoz forduljon, ha ez a szervezet megtagadja a követelés teljesítését.

Ez a döntés azt jelenti, hogy a kártérítési szervezet rendelkezik passzív perbeli legitimációval, vagyis indítható ellene per, amennyiben ennek feltételei fennállnak. Továbbá fontos az is, hogy a károsultnak a per megindítása előtt teljesítésre fel kell szólítani a kártérítési szervezetet, s

<sup>315</sup> Gfvt. 3. § 7. pontja alapján: „*fedezetlenségi díj*: az adott gépjármű vonatkozásában az üzemben tartó biztosítási kötelezettségének - a szünetelés időtartamának, kivételével - díjfizetés hiányában kockázatviselés nélküli időtartamára (fedezetlenség időtartama) a Kártalanítási Számla kezelőjét megillető, általa meghatározott díjtartifa alapján utólagosan megállapított díj.”

<sup>316</sup> A bírósági döntést a 4.1.6.4. pontban ismertetem.

<sup>317</sup> A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (negyedik gépjármű-biztosítási irányelv), a továbbiakban: negyedik gépjármű-biztosítási irányelv.

amennyiben a kártérítési szervezet nem teljesít, akkor fordulhat a károsult marasztalás érdekében bírósághoz.

Ami e tekintetben a hazai szabályozást illeti, a Gfbt. Kártalanítási Szervezet cím alatt a 39. §-ban és a 40. §-ban szabályozza ezt a kérdéskört. A szabályozás első ránézésére összhangban lévőnek tűnik a gépjármű-biztosítási irányelvekkel, azonban alaposabb vizsgálat után szembetűnik a Gfbt. 39. § (5) bekezdése, miszerint: „A károsult a Kártalanítási Szervezettel szemben a bíróságtól annak megállapítását kérheti, hogy a Kártalanítási Szervezet helytállási kötelezettségének feltételei fennállnak és a követelés még nem szűnt meg.” Ez a szabály pedig azt jelenti számomra, hogy a Kártalanítási Szervezettel szemben marasztalásra irányuló kereset nem, csak megállapítási kereset terjeszthető elő.<sup>318</sup> Ez azonban ellentétben állónak tűnik mind a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv 6. cikkével, mind a konszolidált irányelv 24. cikkével, mivel ilyen korlátozásra nem ad lehetőséget az irányelvi rendelkezés.

A német Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 493 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist (Pflichtversicherungsgesetz) 12b. §-a szabályozza a kártalanítási szervezet eljárását, azonban olyan korlátozást nem tartalmaz, hogy a kártalanítási szervezettel szemben csak megállapítási kereset lenne indítható, marasztalási kereset pedig nem. A hivatkozott § (1) bekezdés utolsó mondata<sup>319</sup> pusztán csak azt tartalmazza, hogy a károsult nem léphet fel a kártalanítási szervezettel szemben, amennyiben a károkozó felelősségbiztosítójával szemben pert indított.<sup>320</sup> A német szakirodalom kifejezetten elismeri a kártalanítási szervezettel szembeni perbeli igényérvényesítés lehetőségét.<sup>321</sup>

Az Egyesült Királyságban The Motor Vehicles (Compulsory Insurance) (Information Centre and Compensation Body) Regulations 2003 11. és 12. szabálya nem tartalmaz olyan

<sup>318</sup> A Gfbt.-hez fűzött indokolás e tekintetben nem ad magyarázatot, mivel az csak a következőket tartalmazza: „A törvény szerint a Kártalanítási Szervezet - a 2000/26/EK irányelv 6. cikkével összhangban - köteles a biztosító, illetve annak kárrendezési megbízottja helyett szolgáltatást nyújtani, ha a károsult igényérvényesítését követő három hónap elteltével sem kapott megfelelő választ. A törvény meghatározza a Kártalanítási Szervezet eljárását és az őt megillető megtérítés szabályait.”

<sup>319</sup> Ein Antrag auf Erstattung ist nicht zulässig, wenn der Geschädigte unmittelbar gegen das Versicherungsunternehmen gerichtliche Schritte eingeleitet hat.

<sup>320</sup> Hasonló szabály található a Gfbt. 39. § (4) bekezdésében.

<sup>321</sup> Feyock - Jacobsen - Lemor 2009. 232. o.

megszorítást, hogy a károsult a kártérítési szervezettel szemben csak megállapítási keresetet indíthat.<sup>322</sup>

Az azonban tagadhatatlan, hogy az osztrák Bundesgesetz über die Entschädigung von Verkehrsopfern (Verkehrsofper-Entschädigungsgesetz – VOEG) 8. § (5) bekezdése<sup>323</sup> a Gfvt. 39. § (5) bekezdésével szinte szó szerint azonos szabályt határoz meg<sup>324</sup>, azonban kérdéses, hogy az említett európai bírósági végzés után ez a szabályozás mennyiben tartható fenn.

Következésképpen megállapítható, hogy a Gfvt. 39. § (5) bekezdése ellentétben állónak mutatkozik a konszolidált irányelv 24. cikkével az ismertetett európai bírósági végzés és a hivatkozott külföldi szabályozások tükrében, vagyis a Gfvt. ezen szabályának akkénti módosítása indokolt, hogy a feltételek fennállása esetén az irányelv szóhasználata szerinti kártérítési szervezettel, a magyar fogalmak szerinti kártalanítási szervezettel szemben marasztalási kereset indítható.

### 3.5.11. Legyen-e önrész?

A Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (PSZÁF) gyakorlatában felmerült az, hogy a jelenleg hatályos magyar jogszabályok alapján lehetőség van-e önrész bevezetésére.

Mielőtt rátérnék a PSZÁF álláspontjára az önréssel kapcsolatban, definiálni kívánom e kontextusban az önrész fogalmát. Az önrész ebben az összefüggésben azt az összeget jelenti, amit a szerződő fél a káresemény bekövetkezése esetén a felelősségbiztosítójának megfizetni vállal olyképpen, hogy a károsultra az önrész vállalása nem hat ki.

A PSZÁF a JE-II/IB-311/2009. számú határozatában az érintett biztosítót felhívta, hogy az önrészt törölje a díjtarifájából és módosított díjtarifát tegyen közzé. Az érintett biztosító ezen határozattal nem értett egyet, ezért közigazgatási pert indított a határozat ellen. A Fővárosi Bíróság 8.K.35.035/2009/7. számú ítéletében a felperes biztosító keresetét elutasította, kifejtve, hogy a 2009/103/EK irányelv 17. cikke nem tiltja az önrész bevezetését, azonban a biztosítók

<sup>322</sup> Merkin, Robert M – Stuart-Smith, Jeremy: The Law of Motor Insurance, Sweet & Maxwell, London, 2004, 594. o.

<sup>323</sup> Der Geschädigte kann gegenüber dem Fachverband gerichtlich nur geltend machen, dass die Voraussetzungen für die Entschädigung nach den Abs. 1 bis 4 vorliegen und die Entschädigungspflicht noch nicht erloschen ist.

<sup>324</sup> Michael Grubmann: KHVG – Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz, Manz, Wien, 2009, 224. o.

nem alkalmazhatnak önrészt a balesetben károsult féllel szemben. Az pedig, hogy egy tagállam bevezeti-e az önrész szabályait vagy sem, az adott tagállamon múlik. Mivel a magyar szabályozás nem engedi meg az önrész alkalmazását, a Fővárosi Bíróság szerint jogszabályoknak megfelelő döntést hozott a PSZÁF.

Azzal egyetérttek, hogy sem a korábbi kormányrendelet, sem a Gfvt. alapján jelenleg nincsen lehetőség arra, hogy a biztosítók önrészt alkalmazzanak. Ugyanakkor érdemes rámutatni arra, hogy a német VVG 114. § (2) bekezdés második mondata lehetővé teszi kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetében is az önrész alkalmazását, melynek felső határát nem határozza meg, pusztán azt rögzíti, hogy ez a károsulttal szemben nem érvényesíthető, hanem csak a szerződő fél és a biztosító közötti jogviszonyra lehet irányadó. Hans Feyock a német szabályozással kapcsolatban felveti, hogy a jogbiztonság érdekében szükséges lenne a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén az önrész maximális mértékét meghatározni.<sup>325</sup>

Az osztrák Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994) 12. §-a szintén lehetővé teszi az önrész kikötését megállapodás alapján olyképpen, hogy az önrész megfizetésének az elmulasztása olyan jogkövetkezménnyel jár, mint ha a folytatólagos biztosítási díj megfizetését mulasztaná el a szerződő fél.<sup>326</sup>

Svájcban is lehetséges az önrész vállalása. Sőt a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítók körében az a tipikus, hogy a 25. év alatti vezetőknek 1.000,- svájci frank, a kezdő vezetőknek, akik a 25. életévüket betöltötték, de még kevesebb mint két esztendeje rendelkeznek vezetői engedéllyel, 500,- svájci frank önrészt kell vállalniuk.<sup>327</sup> Míg a többi vezető esetében lehetséges az önrész vállalása. Az is kiemelését érdemel, hogy amennyiben a vezető a biztosítási szabályzat szerinti határidőben nem fizeti meg az önrészt, az a biztosítási szerződés megszűnését vonja maga után.<sup>328</sup>

<sup>325</sup> Feyock - Jacobsen - Lemor 2009 109. o.

<sup>326</sup> Grubmann, Michael: Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz, Manz, Wien, 2009, 341. o.

<sup>327</sup> Forgács Zoltán: Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás Svájcban, Pénzügyi Szemle, 1994. évi 5. szám 400-406. o.; lásd továbbá a [www.comparis.ch](http://www.comparis.ch) weboldalon szereplő információkat, forrás: <https://www.comparis.ch/autoversicherung/info/glossar/haftpflichtversicherung.aspx>; letöltve: 2015. december 28.

<sup>328</sup> Lásd például az Allianz Suisse AG Allgemeine Bedingungen (AB) für die Fahrzeugversicherung elnevezésű biztosítási szabályzat C.7. pontját, forrás: <https://www.allianz.ch/de/privatkunden/fahrzeug-und-reisen/fahrzeuge/autoversicherung/>; letöltve: 2015. december 28., valamint Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG Allgemeine Versicherungsbedingungen (AVB) 106. cikkét, forrás: <https://www.zurich.ch/de/privat/fahrzeuge-und-reisen/auto>; letöltve: 2015. december 28.

Következésképpen lehetőséget látok arra, hogy a Gfbt. úgy kerüljön módosításra, miszerint a felek megállapodása esetén a szerződő fél kötelezettséget vállalhat önrész megfizetésére úgy, hogy ez a károsult nem hat ki. A Gfbt.-nek rögzíteni kellene továbbá az önrész maximális mértékét, valamint azt, hogy általános szerződési feltételek keretében nincsen lehetőség önrész kikötésére, hanem külön kell az ajánlati lapon rögzíteni az önrészre vonatkozó megállapodást. Az önrész megfizetésének az elmulasztása pedig olyan jogkövetkezménnyel járna, mintha a folytatólagos biztosítási díj megfizetését mulasztaná el a szerződő fél.

### 3.5.12. A direkt kárrendezés kérdései

Direkt kárrendezés esetén a károsultnak a saját biztosítójához kell fordulnia a kárrendezés érdekében, nem pedig a károkozó felelősségbiztosítójához, majd pedig a kárrendezés után a két biztosító elszámol egymással.

Az akkori PSZÁF 2012-ben és 2013-ban részletesen vizsgálta a kárrendezési gyakorlat ügyfélközpontú fejlesztésének lehetőségeit<sup>329</sup>, majd pedig a direkt kárrendezés kérdéseit<sup>330</sup>.

A PSZÁF vizsgálati anyagában részletesen bemutatásra kerültek a direkt kárrendezés előnyei és hátrányai is. Ezek alapján a direkt kárrendezés előnye az ügyfél, vagyis a károsult számára az, hogy tudja mely biztosítóhoz kell fordulnia, hiszen az a saját kötelező felelősségbiztosítója, mely biztosítónak érdeke az, hogy a saját ügyfelét magas színvonalon szolgálja ki. A biztosító számára is előnyös lehet a direkt kárrendezés, hiszen a jó szolgáltatási színvonallal könnyen ügyfeleket szerezhet, valamint az ügyfelek a biztosítási díj mértékében elismerhetik a kárrendezés színvonalát, vagyis a magasabb színvonalért magasabb díjat fizethetnek. Ugyanakkor a direkt kárrendezés hátránya a biztosítási díjak emelkedése, valamint annak a morális kockázata, hogy a kárrendezés során az ügyfél, vagyis a károsult saját biztosítója kevésbé lesz érdekelt a kártérítési összeg alacsony szinten tartásában.<sup>331</sup>

<sup>329</sup> A biztosítási kárrendezési gyakorlat lehetséges ügyfélszemponitú javításáról című konzultációs anyag; forrás: <http://www.mnb.hu/letoltes/karrendezesi-gyakorlat-konz.pdf>; letöltve: 2015. december 29.

<sup>330</sup> A direkt kárrendezés esetleges magyarországi bevezetéséről című konzultációs anyag (a továbbiakban: PSZÁF Konzultációs anyag); forrás: <http://www.mnb.hu/letoltes/szakkonz-direkt-karrendezes-130916.pdf>; letöltve: 2015. december 29.

<sup>331</sup> PSZÁF Konzultációs anyag 2-3. o.

Ami a biztosítók közötti elszámolást illeti, alapvetően két rendszer alakult ki. Az egyik a tételes elszámolás rendszere, ami azt jelenti, hogy a kárrendező biztosító lefolytatja a kárrendezési eljárást, kifizeti az általa megfelelőnek tartott kártérítési összeget, majd pedig a számlát benyújtja a károkozó felelősségbiztosítójának. A gyakorlati tapasztalatok alapján azonban ezt a tőkeerős biztosítók a kisebb biztosítók elleni fegyverként használták fel. Továbbá ezen rendszerben a kárrendezést végző biztosítónak egyáltalán nem érdeke az, hogy alaposan vizsgálja, hogy mekkora kártérítési összeg jár a károsultnak, mivel a kifizetett kártérítési összeget megkapja a károkozó biztosítójától, vagyis ez morális kockázatot jelent. A másik megoldás az, hogy átalánydíjas rendszerben történik a kárrendezés. Ez azt jelenti, hogy a biztosítók egy előre megállapított, a megelőző évi statisztikai adatokon alapuló átalányt fizetnek minden egyes kár után, független attól, hogy mekkora volt a kár. A gyakorlatban ezen két rendszer kombinált alkalmazása merül fel.<sup>332</sup>

A direkt kárrendezés tipikusan pléhkárok, illetve Franciaországban a kisebb súlyú személyi sérülések esetében működik.<sup>333</sup> A direkt kárrendezés feltételezi azt is, hogy a károsult is rendelkezzen kötelező felelősségbiztosítással, ami gyalogos vagy kerékpáros károsult esetében nem adott. Általában a direkt kárrendezés csak az adott országban történt és csak az adott országban nyilvántartásba vett gépjárművek közötti közlekedési balesetekre vonatkozik.<sup>334</sup>

A direkt kárrendezés szabályait alkalmazzák Franciaországban<sup>335</sup>, Belgiumban<sup>336</sup>, Görögországban, Olaszországban<sup>337</sup> és Spanyolországban. Az Egyesült Királyságban lehetséges, de nem elterjedt a direkt kárrendezés. Az is lényeges körülmény, hogy ahol működik, ott a szakmai szövetségek által kidolgozott szabályokon alapul a direkt kárrendezés, tehát nem a jogalkotó által részletesen meghatározott jogszabályokon.<sup>338</sup>

<sup>332</sup> PSZÁF Konzultációs anyag 3-4. o.

<sup>333</sup> Müller, J.-M.: Die volle gegenseitige Schadenserstattung, ähnliche Besonderheiten des französischen Rechts und ihr Verhältnis zur Direktregulierung, Deutsches Autorecht, 2011. évi 10. szám 560-561. o.

<sup>334</sup> PSZÁF Konzultációs anyag 6-11. o.

<sup>335</sup> Ludovisy, Michael – Eggert, Christoph – Burhoff, Detlef: Praxis des Straßenverkehrsrechts, ZAP Verlag, Münster, 2011, (a továbbiakban: Ludovisy - Eggert - Burhoff) 1538. o., lásd még: Zavodnyik József: Francia példák a biztosítók együttműködését szabályozó egyezményekre és a nemzeti jogra irányadó nemzetközi normákra a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén, Biztosítási Szemle 1995. évi 9. szám 30-37. és Zoltán Ödön: A közlekedési balesetek károsultjainak védelme egyes külföldi jogrendszerekben (Biztosítás és felelősség) Biztosítási Szemle, 1990. évi 1-2. szám 17-23. o.

<sup>336</sup> Lemor, Ulf D.: Road Accidents – The Victim's Guide to Europe, AVUS, 2008 (a továbbiakban: Lemor 2008.) 43. o.

<sup>337</sup> Pichler, Michael: Die „Direktregulierung in Italien und ihre Probleme im In- und Ausland, Deutsches Autorecht, 2008. évi 10. szám 579-581. o.

<sup>338</sup> PSZÁF Konzultációs anyag 10-11. o.

A PSZÁF Konzultációs anyagából is kitűnően jelenleg Magyarországon a kárrendezés színvonala nagymértékben függ attól, hogy a károkozó melyik biztosítónál rendelkezik kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéssel.<sup>339</sup> Ez pedig a károsult számára esetleges körülmény. Ezen a problémán tagadhatatlanul javíthatna a direkt kárrendezés bevezetése, legalábbis azon körben, ahol ez egyáltalán felvetődhet. Ezt azonban csak akkor tartom bevezethetőnek, ha a magyar biztosítási szakma a direkt kárrendezés bevezetését támogatja, és kidolgozza a biztosítók és esetleg a MABISZ közötti megállapodás keretében a direkt kárrendezés szabályait. Ahol a direkt kárrendezést alkalmazzák, elsősorban a biztosítók közötti megállapodáson alapul ez a rendszer, vagyis azt nem tartanám szerencsésnek, hogy hazánkban olyképpen kerüljön a direkt kárrendezés bevezetésre, hogy annak a részletszabályait is a jogalkotó jogszabályban határozza meg. A PSZÁF konzultációjának lefolytatása után úgy tűnik számomra, hogy egyelőre a hazai biztosítási szakmában e tekintetben nincsen egyetértés.

---

<sup>339</sup> PSZÁF Konzultációs anyag 2. o.



## 4. AZ UNIÓS SZABÁLYOZÁS ÉS TOVÁBBFEJLSZTÉSE

### 4.1. Az uniós jogharmonizáció története és bírósági gyakorlata

#### 4.1.1. A Strasbourgi Egyezmény

Az Európa Tanács berkein belül, tehát nem az akkori Európai Gazdasági Közösség keretében, került kidolgozásra egy egyezmény<sup>340</sup>, melynek címe a Gépjárművek Köztelező Felelősségbiztosításáról szóló Európai Egyezmény<sup>341</sup> (a továbbiakban: Strasbourgi Egyezmény)<sup>342</sup>. Ezen nemzetközi szerződést 1959. április 20. napján Ausztria, Belgium, Franciaország, Görögország, Luxemburg, Németország, Norvégia, Olaszország és Svédország írta alá. A Strasbourgi Egyezmény 1969. szeptember 22. napján lépett hatályba, amikor a hatályba lépéshez szükséges négy ratifikáció megtörtént. A Strasbourgi Egyezmény jelenleg részes államai: Ausztria (1972. július 9.)<sup>343</sup>, Dánia (1969. szeptember 22.), Görögország (1969. szeptember 22.), Németország (1969. szeptember 22.), Norvégia (1969. szeptember 22.), Svédország (1969. szeptember 22.), Törökország (2000. július 25.). Az Egyezményt Belgium, Franciaország, Luxemburg, Olaszország, valamint később Lengyelország aláírta, azonban ezen államok nem ratifikálták az Egyezményt.<sup>344</sup>

A Strasbourgi Egyezmény célja a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás bevezetésén keresztül<sup>345</sup> a közúti közlekedési balesetek károsultjai érdekének a védelme. Ennek érdekében rögzítette a károsultak közvetlen igényérvényesítési lehetőségét<sup>346</sup> a károkozó felelősségbiztosítójával szemben.<sup>347</sup> A Strasbourgi Egyezmény 9. cikke garanciaalap

<sup>340</sup> Karcher, Henning: Kollisionsrechtliche Fragen bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Verlag Versicherungswirtschaft e.V., Karlsruhe, 1973, 9-11. o.

<sup>341</sup> European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles (CETS No.: 029)

<sup>342</sup> Tunc André: Chapter 14 - Traffic Accident Compensation: Law and Proposals, in: Tunc, André (ed.): International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XI, Torts, Tübingen : Mohr ; The Hague ; Paris : Mouton ; New York, N.Y. : Oceana, 1971, 26. o.

<sup>343</sup> Zárójelben az egyes részes államok tekintetében történt hatályba lépés időpontja szerepel.

<sup>344</sup> Forrás:

<http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=029&CM=8&DF=22/05/2011&CL=ENG>,  
letöltve: 2015. augusztus 19.

<sup>345</sup> Strasbourgi Egyezmény 1. cikke.

<sup>346</sup> Strasbourgi Egyezmény 1. számú melléklet 6. cikk.

<sup>347</sup> Ulrich Hübner: Der Direktanspruch gegen den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer im Internationalen Privatrecht. Zeitschrift für Versicherungsrecht, Haftungs- und Schadensrecht (a továbbiakban: VersR) 1977. 45. sz. 1069. o.

felállítását írta elő a biztosítással nem rendelkező károkozó által, illetve az ismeretlen károkozó által előidézett kár megtérítésére azzal, hogy ennek részletszabályait a szerződő államok maguk állapítják meg.

Belföldön csak úgy lehetett a Strasbourgi Egyezmény 1. cikke alapján üzembe helyezni gépjárművet, ha egy belföldön engedéllyel rendelkező biztosítónál felelősségbiztosítási szerződést kötöttek. Míg a külföldi gépjárművek csak úgy közlekedhettek belföldön, ha hivatalosan elismert biztosítással rendelkeztek, ami gyakorlatilag a zöldkártya rendszert<sup>348</sup>, illetve a határbiztosítást jelentette.<sup>349</sup>

A Strasbourgi Egyezmény ugyan tartalmaz rendelkezést arra, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnak mire kell kiterjednie, azonban nem szabályozza a biztosítás fedezet minimális összegét.<sup>350</sup>

Lényegét tekintve biztosítottnak minősül az Egyezmény 1. számú melléklet 1. cikk (3) bekezdése alapján a tulajdonos, az üzemben tartó és a vezető.<sup>351</sup>

A biztosítási fedezet az Egyezmény 1. számú melléklet 4. cikk (2) bekezdése értelmében mind a személyi sérülésekre, mind a dologi károokra kiterjed.

<sup>348</sup> A nemzetközi gépjármű forgalom növekedése miatt már a második világháború előtt felmerült annak az igénye, hogy hogyan lehetne kiterjeszteni külföldre a felelősségbiztosítási hatályát. A második világháború után az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ), illetve ennek Genfben működő Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB) kezdett foglalkozni a témakörrel. Az ezzel a kérdéskörrel foglalkozó ENSZ munkacsoport, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottság Közlekedési Albizottsága e célra létrehozott Főmunkacsoportjában 1949. január 25-én megfogalmazták a Főmunkacsoport ún. 5. sz. ajánlását, amely a már 1926 óta működő skandináv rendszer átvételét javasolta. Ennek lényege az, hogy azon országok központi biztosítási szervei, amelyekben kötelező a gépjármű felelősségbiztosítás, a svéd mintához hasonlóan vezessék be a Zöldkártyát, mint a felelősségbiztosítási fedezet igazolását, kössenek egymással megállapodásokat, amelyek értelmében a külföldiek által okozott károkat a külföldi biztosító helyett rendezik.

A Közlekedési Albizottság 1952. júniusi határozata 1953. január 1-jei hatállyal a következő nyolc ország részvételével életre hívta a Zöldkártya rendszert: Ausztria, Belgium, Franciaország, Hollandia, Nagy-Britannia, Svédország, Svájc és a Németországi Szövetségi Köztársaság. A következő években majdnem minden európai ország csatlakozott a rendszerhez. Magyarország 1961 óta részese a Zöldkártya rendszernek.

A Zöldkártya rendszer legfőbb szerve (az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságával együttműködve) a Council of Bureaux (CoB) – Irodák Tanácsa ([www.cobx.org](http://www.cobx.org)) hosszú éveket londoni, majd 2006. november 1-jétől brüsszeli székhellyel.

Ld. Novotni Zoltán: A biztosítási szerződések joga. Budapest, ELTE JTI, 1993. 155. o. és <http://www.mabisz.hu/hu/gepjarmu-karrendezesi-iroda/nemzeti-iroda/nemzeti-zk-iroda.html>, letöltve: 2015. augusztus 13.

<sup>349</sup> Feyock - Jacobsen - Lemor 2009: 6. o.

<sup>350</sup> Strasbourgi Egyezmény 2. cikk 3. bekezdése.

<sup>351</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 7. o.

A Strasbourgi Egyezményről általánosságban elmondható, hogy ugyan kevés állam ratifikálta, tehát kevés gyakorlati jelentősége lett, azonban talán hatással lehetett az Európai Gazdasági Közösségben, majd pedig az Európai Unióban kibontakozó jogharmonizációra.

#### 4.1.2. Az első gépjármű-biztosítási irányelv

##### 4.1.2.1. Az irányelv rendelkezései

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv (a továbbiakban: első gépjármű-biztosítási irányelv) egyik fő célja az volt, hogy a tagállamok között a biztosítási zöldkártyák államhatároknál történő kontrollját megszüntessék. Természetesen az Európai Gazdasági Közösség külső határainál előírták a biztosítási zöldkártyák ellenőrzését vagy pedig határbiztosítás megkötését.<sup>352</sup>

Továbbá az irányelv 2. cikk (1) bekezdés második pontja kimondta, hogy a tagállamok lemondanak a biztosítási fedezet ellenőrzéséről azon gépjárművek tekintetében, melyeket valamely tagállamban tartanak üzemben. Míg a harmadik államban üzemben tartott gépjárművek esetén szűrőpróbaszerű ellenőrzésre adott lehetőséget az irányelv akkor, ha ezen gépjármű egy másik tagállamból lépett be az adott tagállamba. Azonban az Európai Gazdasági Közösségen belül a biztosítási kötelezettség ellenőrzésének a feloldása akkor lépett hatályba, amikor a nemzeti zöldkártya irodák egy egyezményben kötelezték magukat arra, hogy egy másik tagállamban üzemben tartott gépjárművel okozott kárra akkor is fedezetet biztosítsanak, ha a gépjárműre vonatkozóan nem rendelkeztek biztosítással. Ez a megállapodás az ún. rendszám-tábla egyezmény vagy multilaterális garancia egyezmény, amit 1973. december 12-én 14 nemzeti iroda írt alá.<sup>353</sup>

Az irányelv 3. cikke a gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség bevezetését állapította meg, mely alól a Bizottság értesítése mellett az irányelv 4. cikkében foglaltak szerint a tagállamok eltérhettek.

<sup>352</sup> Ulf D. Lemor: Europa und die Autoversicherung Rückblick und Ausblick. Versicherungswirtschaft. 1992. 1. sz. (a továbbiakban: Lemor 1992) 18. o., valamint Trunkó Barnabás: Gépjárműbiztosítás 2000. Gazdaság és Jog. 1997. 3. sz. 15-18. o., továbbá lásd az irányelv 6. cikkét

<sup>353</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 9 o.

Az irányelv 5. cikke a Nemzeti Irodák felé fennálló tájékoztatási kötelezettséget határozta meg annak érdekében, hogy a Nemzeti Irodák a balesetet okozó gépjármű nyilvántartásba vételéről, rendszámáról, és lehetőség szerint a felelősségbiztosítás adatairól információt kapjanak.

Az irányelv 7. cikke rögzítette, hogy amennyiben a tagállamok nemzeti irodái kötelezettséget vállalnak arra, hogy a harmadik országból származó gépjárművek által okozott károkra az irányelv szerint biztosítanak fedezetet, akkor ezen harmadik államból származó gépjárművek biztosításának fennállását az Európai Gazdasági Közösség határainál nem lehet ellenőrizni.

Ahhoz, hogy ezen előbb említett rendszer működjön, elő kellett írni, hogy a tagállamokban a saját területükön nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkezzenek felelősség-biztosítási szerződéssel. A biztosítási fedezet mértéke – hasonlóképpen a Strasbourgi Egyezményhez – nem került meghatározásra, azonban az irányelv azt már tartalmazta, hogy olyan biztosítási fedezetet kell legalább nyújtani, ami a baleset helye szerinti állam jogának megfelel. Fontos azt is kiemelni, hogy a biztosítási fedezet nemcsak az adott tagállamra, hanem az egész Európai Gazdasági Közösségre is kiterjedt.

Az irányelv 8. cikke értelmében a tagállamoknak 1973. december 31-ig kellett átültetniük ezen irányelvet.

Az irányelv a gépjármű felelősségbiztosítás tekintetében jelentős előrelépésként értékelendő, mivel a gépjárművek üzemben tartásához biztosítási kötelezettséget írt elő – legalábbis személyi sérüléssel járó károkra vonatkozóan – azzal, hogy a biztosítási fedezet az egész Európai Gazdasági Közösségre kiterjedt.<sup>354</sup>

Pusztán érdekességképpen jegyzem meg, hogy 1972. december 19-én a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló 72/430/EGK irányelv az első gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikk (2) bekezdésének első francia bekezdésében szereplő 6 tagállamot a bővítésre tekintettel 9 tagállamra módosította.

---

<sup>354</sup> Lemor 1992: 18. o. és Kovács Zsolt: Az Európai Közösség biztosítási irányelvei II. rész, Biztosítási Szemle, 1995. évi 2. szám 28-29. o.

A Bizottság 1973. május 15-én elfogadott 73/185/EEC számú ajánlásában<sup>355</sup> azt ajánlotta az Európai Gazdasági Közösség hat alapító tagállamának, hogy 1973. július 1-jétől tartózkodjanak attól, hogy másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetét ellenőrizzék.

Szintén az első gépjármű-biztosítási irányelvhez kapcsolódóan tett ajánlást<sup>356</sup> 1974. február 6-án 74/165/EEC szám alatt a Bizottság, melyben az akkori Európai Gazdasági Közösség tagállamainak azt ajánlotta, hogy 1974. május 15-től a határbiztosítás legrövidebb időtartama legalább 15 nap legyen.

A Bizottság azonban nemcsak ajánlásokat tett az első gépjármű-biztosítási irányelvvel összefüggésben, hanem határozatokat is hozott. Az 1974. február 6-án elfogadott 74/166/EEC számú határozatában<sup>357</sup> a Bizottság elrendelte, hogy az összes tagállam 1974. május 15. napjától tartózkodjon attól, hogy másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetét ellenőrizze. Tehát a kérdést már nem ajánlás keretében, hanem határozat formájában szabályozta a Bizottság.

A szintén 1974. február 6. napján meghozott 74/197/EEC határozatában<sup>358</sup> a Bizottság a tagállamoknak megtiltotta, hogy a Svédországban, Finnországban, Norvégiában, Ausztriában és Svájcban nyilvántartásba vett gépjárművek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetét ellenőrizzék.

Megjegyzem, hogy az említett két határozat hatályon kívül helyezésre került 1991. június 1. napjával.<sup>359</sup>

---

<sup>355</sup> Commission Recommendation of 15 May 1973 relating to the implementation by the original Member States of the Council Directive of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (73/185/EEC)

<sup>356</sup> Commission Recommendation of 6 February 1974 to the Member States concerning the application of the Council Directive of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (74/165/EEC)

<sup>357</sup> First Commission Decision of 6 February 1974 relating to the application of Council Directive No 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (74/166/EEC)

<sup>358</sup> Second Commission Decision of 6 February 1974 relating to the application of Council Directive No 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (74/167/EEC)

<sup>359</sup> Lásd a 91/323/EEC bizottsági határozat 2. cikkét.

A Bizottság 1981. január 8-án 81/76/EEC szám alatt ismét ajánlást<sup>360</sup> fogadott el az első gépjármű-biztosítási irányelvvel kapcsolatban, melyben azt ajánlotta a tagállamoknak, hogy a kártérítési ügy elintézéséhez szükséges jogalapi iratokhoz való hozzáférést könnyítsék meg, annak érdekében, hogy a kárrendezés gyorsabbá váljon.

A Bizottság 1991. május 31-án elfogadott 91/323/EEC határozatában<sup>361</sup>, melyben a 74/166/EEC és 74/167/EEC határozatait hatályon kívül helyezte, megállapította, hogy a tagállamok tartózkodjanak attól 1991. március 15-i hatálybalépéssel, hogy másik tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű vagy Magyarországon, Csehszlovákiában, Svédországban, Finnországban, Norvégiában, Ausztriában és Svájcban nyilvántartásba vett gépjárművek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítását ellenőrizzék.

A Bizottság 1992. december 21. napján elfogadott 93/43/EEC határozatában<sup>362</sup> az előző határozatban szereplő államok körét 1993. január 1-jei hatállyal Izlanddal kibővítette. Míg az 1997. október 27-én elfogadott 97/828/EC határozatában<sup>363</sup> a Bizottság 1997. november 1. napjával Szlovéniával egészítette ki azon államok sorát, mely országban nyilvántartásba vett gépjárművekre vonatkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet az Európai Közösség tagállamaiban nem ellenőrizhető. Az 1999. január 26-i 1999/103/EC bizottsági határozat<sup>364</sup> alapján 1999. február 1-jei hatállyal az érintett országok köre Horvátországgal bővült. A Bizottság 2001. február 15-én 2001/160/EC szám alatt meghozott határozatában<sup>365</sup> 2001. január 1-jei hatállyal a kört Ciprussal bővítette.

---

<sup>360</sup> Commission Recommendation of 8 January 1981 on accelerated settlement of claims under insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (81/76/EEC)

<sup>361</sup> Commission Decision of 30 May 1991 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (91/323/EEC)

<sup>362</sup> Commission Decision of 21 December 1992 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (93/43/EEC)

<sup>363</sup> Commission Decision of 27 October 1997 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (Text with EEA relevance) (97/828/EC)

<sup>364</sup> Commission Decision of 26 January 1999 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (notified under document number C(1999) 109) (Text with EEA relevance) (1999/103/EC)

<sup>365</sup> Commission Decision of 15 February 2001 on the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability in relation to Cyprus (2001/160/EC)

A 72/166/EGK tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2003. július 28-i 2003/564/EK bizottsági határozat 1. cikkében a Bizottság kimondta, hogy „2003. augusztus 1-jétől minden tagállam tartózkodik a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésétől a más tagállamban vagy az e határozat mellékletéhez függelékként csatolt, az Európai Gazdasági Térség tagállamai és más társult államok Nemzeti Irodái közötti, 2002. május 30-i megállapodás hatálya alá tartozó Ciprus, a Cseh Köztársaság, Horvátország, Izland, Magyarország, Norvégia, Svájc, Szlovákia és Szlovénia területén rendszerint üzemben tartott járművek esetében.” Ezen határozat a fent említett bizottsági határozatokat 2003. augusztus 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte. Fontos kiemelni, hogy ezen határozat mellékletét képezi a nemzeti irodák között létrejött zöldkártya egyezmény.

A 72/166/EGK tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2004. április 2-i 2004/332/EK bizottsági határozat 1. cikke 2004. április 30-i hatállyal az előző határozatban szereplő országok körét Észtországgal, Lengyelországgal, Lettországgal, Litvániával és Máltával egészítette ki. Míg a 72/166/EGK tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2005. november 29-i 2005/849/EK bizottsági határozat 2006. január 1-jével a kört Andorrával egészítette ki.

#### 4.1.2.2. Az Európai Bíróság döntései

##### *SA Gambetta Auto ügye*

Ami az Európai Bíróság ezen irányelvvel kapcsolatos joggyakorlatát illeti<sup>366</sup>, kiemelést érdemel az SA Gambetta Auto v Bureau Central Français és Fonds de Garantie Automobile között 344/82. szám alatt folyamatban volt ügy<sup>367</sup>. A jogeset rövid tényállása szerint 1979. július 19-én az SA Gambetta Auto tulajdonában álló egyik parkoló gépjárműnek ütközött egy osztrák rendszámú gépkocsi, melynek a vezetője elmulasztotta a balesetet bejelenteni. Az osztrák gépjárművet 1979. március 9-én kivonták a forgalomból, mivel 1979. március 7-én a biztosítási

<sup>366</sup> A teljesség kedvéért megemlítem az Európai Bíróság előtt 90/76. szám alatt folyamat volt ügyet (ECLI:EU:C:1977:101). Az S.r.l. Ufficio Henry van Ameyde egy milánói bíróság előtt indított keresetet az S.r.l. Ufficio centrale italiano di assistenza assicurativa automobilisti in circolazione internazionale (UCI) ellen, mely bíróság előzetes döntéshozatali eljárást kezdeményezett. Noha az ítéletben történik utalás az első gépjármű-biztosítási irányelvre, a jogeset az EGK szerződés akkori 85. és 86. cikkét érinti, tehát inkább versenyjogi jellegű.

<sup>367</sup> ECR 1984., 591. o., ECLI:EU:C:1984:50

fedezet törlésre került. Ezen túlmenően nem volt lehetséges az osztrák rendszámú gépjármű tulajdonosát kideríteni. Az SA Gambetta Auto kártérítési pert indított a Bureau Central Français és a Fonds de Garantie Automobile, vagyis a francia nemzeti iroda és a garanciaalap ellen. Az ügyben az merült fel kérdésként, hogy a kárt okozó gépjármű Ausztriában ezen szempontból üzemben tartottnak minősül-e. Az I. fokon eljáró bíróság a felperes keresetét elutasította, mely ítélet ellen a felperes fellebbezett és a II. fokon eljáró francia bírósághoz terjesztett elő előzetes döntéshozatal iránti kérelmet. Az Európai Bíróság 1984. február 9-én meghozott ítéletében kimondta, hogy ha egy jármű szabályszerűen kibocsátott rendszámtáblával rendelkezik, akkor az első gépjármű-biztosítási irányelv értelmében a nyilvántartásba vétel helye szerinti államban üzemben tartottnak minősül, akkor is, ha azt a forgalomból az adott időpontban már kivonták. Jelen ügyben meghozott ítéletében az Európai Bíróság egyértelművé tette, hogy a nyilvántartásba vétel helye szerinti államban üzemben tartottnak minősülést nem érinti az a körülmény, hogy az adott gépjárművet időközben kivonták a forgalomból.

#### *A Bureau central français ügye*

Az Európai Bíróság a 64/83. szám alatt a Bureau central français, valamint a Fonds de garantie automobile és mások között folyamatban volt ügyben szintén 1984. február 9-én meghozott ítéletében tovább pontosította az üzemben tartás fogalmát<sup>368</sup>. A jogeset tényállása szerint 1976. július 18-án egy német rendszámmal rendelkező jármű nekiütközött Franciaországban egy francia rendszámú járműnek. A károsult pert indított azon német személy ellen, aki a károkozó gépjármű tulajdonosának adta ki magát, valamint a francia nemzeti iroda ellen. A perbe a francia garanciaalap a bíróság felhívására beavatkozott. A bírósági eljárás során kiderült, hogy a német gépjármű lopott volt, melyet erre tekintettel a forgalomból kivontak. Felvetődött, hogy ezen lopott, de német rendszámtáblával bíró jármű Németországban üzemben tartott járműnek minősül-e. Az Európai Bíróság ítéletében leszögezte, hogy ha egy jármű szabályszerűen kibocsátott rendszámtáblával rendelkezik, akkor is az első gépjármű-biztosítási irányelv értelmében a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban üzemben tartottnak minősül, ha azt a forgalomból kivonták a baleset időpontjában, függetlenül attól, hogy a forgalomból történő kivonásnak mi a pontos jogkövetkezménye.

<sup>368</sup> ECR 1984., 689. o., ECLI:EU:C:1984:54



Az Európai Bíróság ezen ügyben hozott ítéletében megerősítette, hogy szabályszerűen kibocsátott rendszám-tábla esetében a nyilvántartásba vétel helye szerinti tagállamban üzemben tartottnak minősül a gépjármű még akkor is, ha lopott gépkocsiról van szó.

### *Fantozzi-ügy*

Az Asbl Bureau belge des assureurs automobiles, valamint Adriano Fantozzi és az SA Les Assurances populaires között 116/83. szám alatti ügyben az Európai Bíróságnak ismételten egy elloptott gépjárművel kapcsolatos jogesetben kellett állást foglalnia.<sup>369</sup> Az ügy tényállása szerint a belga nemzetiségű Andriano Fantozzi tulajdonát képező és az SA Les Assurances populaires biztosítónál biztosított gépjárműnek ütközött Belgiumban egy lopott gépjármű, mely francia rendszámmal rendelkezett. Andriano Fantozzi, vagyis a károsult személyi sérülésből eredő kárát az SA Les Assurances populaires megtérítette, így a dologi károk miatt Andriano Fantozzi, míg a személyi sérülésből eredő kárral kapcsolatos regresszigény tekintetében az SA Les Assurances populaires indított pert a belga nemzeti iroda ellen. I. fokon a keresetnek helyt adott a belga bíróság, azonban az I. fokú ítélet ellen a belga nemzeti iroda fellebbezett. A II. fokon eljáró bíróság kért előzetes döntéshozatalt abban a kérdésben, hogy a perbeli lopott gépjármű, ami francia rendszámmal rendelkezett, által okozott károk megtérítésére a közösségi jog alapján a belga nemzeti iroda köteles-e. Az Európai Bíróság az 1984. június 21. napján meghozott ítéletében kifejtette, hogy az első gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikk (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azon károk megtérítését, amiket az egyik EGK tagállam területén üzemben tartott gépjárművel egy másik tagállam területén okoztak, a nemzeti irodának rendeznie kell akkor is, ha a vezető a gépjárművet ellopta vagy erőszakkal vette el. Az Európai Bíróság ítéletének az a lényege, hogy a nemzeti iroda helytállási kötelezettségét az a tény nem érinti, hogy a balesetet okozó, másik tagállam rendszámával rendelkező gépjármű lopott volt.

### *Demouche-ügy*

Említést érdemel még a Marcel Demouche és társai, valamint a Fonds de garantie automobile és Bureau central français között 152/83. szám alatt folyamatban volt ügy.<sup>370</sup> A jogeset tényállása szerint Demouche úr 1973-ban Franciaországban közúti közlekedési balesetet

<sup>369</sup> ECR 1984., 2481., ECLI:EU:C:1984:226

<sup>370</sup> ECR 1987., 3847., ECLI:EU:C:1987:421

szenvedett, amit egy Németországban nyilvántartásba vett és Németországban biztosított gépjármű okozott, melynek a vezetője nem rendelkezett vezetői engedéllyel. A francia nemzeti iroda a német biztosító és a német nemzeti iroda ellen indított pert egy francia bíróság előtt, mely előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordult az Európai Bírósághoz. A jogvita lényege az volt, hogy melyik nemzeti irodának kell helyt állnia ebben az esetben. A német nemzeti iroda azzal érvelt, hogy a francia bíróságnak nincs hatásköre ezen jogvitát elbírálni, mivel a nemzeti irodák között 1953. december 17-én létrejött Egységes Egyezmény 13. cikke szerint választottbírók jogosultak ilyen ügyben dönteni. Míg a francia nemzeti iroda azt adta elő, hogy a nemzeti irodák által 1972. október 16-án megkötött kiegészítő egyezmény<sup>371</sup> 2. cikk c) pontja a választottbírók hatáskörét a „rendszerint üzemben tartják” kifejezés értelmezésére korlátozták. Az Európai Bíróság ítéletében megállapította hatáskörének hiányát, ugyanis a felek által sem vitatottan az Egységes Egyezmény és a kiegészítő egyezmény nem európai közösségi jogszabály, így az EGK szerződés akkori 177. cikke nem biztosított hatáskört. Az Európai Bíróság arra is rámutatott, hogy az sem alapozza meg a hatáskörét, hogy ezen kiegészítő egyezmény megkötése az első gépjármű-biztosítási irányelv előfeltétele volt.

Az Európai Bíróság ezen ügyben meghozott döntésében leszögezte tehát, hogy az akkori Egységes Egyezményből és a kiegészítő egyezményből eredően a nemzeti irodák és biztosítók közötti jogviták elbírálására hatáskörrel nem rendelkezik.

### *Vnuk-ügy*

A C-162/13. számú ügyben<sup>372</sup> az Európai Bíróságnak a gépjármű forgalomban való részvételének a fogalmát kellett értelmeznie. Az alapügy tényállása szerint 2007. augusztus 13-án szénabáláknak egy csűr padlására történő betárolása közben egy pótkocsis traktor, ami a farm udvarára tolatott be, hogy a pótkocsival beálljon a csűrbe, felborította azt a létrát, amelyen D. Vnuk állt, amelyről az említett személy ennek következtében leesett. D. Vnuk nem vagyoni kára megtérítése címén keresetet nyújtott be a Triglav biztosítótársasággal szemben – amelynél a traktor tulajdonosa a gépjárművére kötelező biztosítást kötött –. Az elsőfokú bíróság elutasította a károsult keresetét. A másodfokú bíróság pedig elutasította a D. Vnuk által a fent hivatkozott ítélettel szemben benyújtott fellebbezést arra hivatkozva, hogy a kötelező

<sup>371</sup> A kiegészítő egyezménynek a célja az volt, hogy az első gépjármű-biztosítási irányelvnek megfelelően működjének a nemzeti irodák. Az első gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikk (1) bekezdése szerint ezen kiegészítő egyezmény megkötése az első gépjármű-biztosítási irányelv hatályba lépésének egyik előfeltétele volt.

<sup>372</sup> ECLI:EU:C:2014:2146

gépjármű-felelősségbiztosítási kötvény fedezetet nyújt azokra a károkra, amelyet a traktor közlekedési eszközként történő használatával okoztak, azonban nem terjed ki azokra a károkra, amelyek a traktor munkagépként vagy vontatóként történő használata során keletkeztek. A károsult felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő a szlovén Legfelsőbb Bírósághoz, mely bíróság az Európai Bíróságnál előzetes döntéshozatali eljárás lefolytatását kezdeményezte azt a kérdést feltéve, hogy az első gépjármű-biztosítási irányelv 3. cikk (1) bekezdésében szereplő, a gépjármű forgalomban való részvételének a fogalma akként értelmezendő-e, hogy az a gépjárművel nem közúti fogalomban okozott balesetekre is kiterjed. Az Európai Bíróság 2014. szeptember 4-én meghozott ítéletében kimondta, hogy az első gépjármű-biztosítási irányelv 3. cikk (1) bekezdését akként kell értelmezni, „hogy az abban szereplő „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalmának hatálya alá tartozik a gépjárművek minden olyan használata, amely összeegyeztethető e gépjárművek szokásos funkciójával. Az alapügybelihez hasonló, traktorral valamely tanya udvarán végrehajtott olyan manőver, amellyel e traktor a pótkocsijával egy pajtába betolat, szintén a fent hivatkozott fogalom hatálya alá tartozhat.” Az azonban a tagállami bíróság hatásköre, hogy megállapítsa, hogy a perbeli eset tényleg ezen fogalom hatálya alá tartozik.

Ezen ítéletével az Európai Bíróság egyértelművé tette, hogy a gépjármű forgalomban való részvételének fogalma igen tágan értelmezendő, melybe minden olyan eset beletartozik, ami a gépjármű szokásos használatával áll összefüggésben.<sup>373,374</sup>

#### 4.1.3. A második gépjármű-biztosítási irányelv

##### 4.1.3.1. A minimális fedezet bevezetése

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 1983. december 31-i 84/5/EGK tanácsi irányelv (a továbbiakban: második gépjármű-biztosítási

<sup>373</sup> Ebből az ítéletből következően a Gfbt. 4. § (1) bekezdésében található „gépjármű üzemeltetése során okozott károk” fogalmát tágan kell értelmezni, míg igen szűken értelmezendő a Gfbt. 15. § f) pontjában található kivétel. Lásd még a Kúria Pfv.III.20.003/2014/5. számú ítéletét is.

<sup>374</sup> Az Európai Bizottság 2016. június 6-i kezdeti hatástanulmányában ezen európai bírósági döntés hatására azt vizsgálta, hogy a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv módosítása szükséges-e, mivel ezen hatástanulmány szerint néhány tagállamban problémát okoz a gépjármű forgalomban való részvétele fogalmának az európai bírósági ítélet szerinti értelmezése, ugyanis kérdéses, hogy hogyan határozható el a gépjármű forgalomban való részvétele a mezőgazdasági, ipari vagy építési tevékenységtől. Az Európai Bizottság ezen hatástanulmányában az irányelv módosítását javasolja olyképpen, hogy konkrétan legyen meghatározva a gépjármű forgalomban való részvételének a fogalma. Más tekintetben az irányelv módosítása ezen hatástanulmányban nem merült fel. Forrás: [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016\\_fisma\\_030\\_motor\\_insurance\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf); letöltve: 2016. augusztus 11.

irányelv) elfogadásával az volt a jogalkotó legfontosabb szándéka, hogy az Európai Gazdasági Közösségen belül egy meghatározott minimum fedezetet vezessenek be.<sup>375</sup>

Az irányelv 1. cikk (2) bekezdése alapján a minimális biztosítási fedezeti összeg személyi sérülések esetében károsultanként legalább 350.000 ECU volt. A tagállamok azt a megoldást is választhatták, hogy személyi sérüléssel károsultaknál káreseményként legalább 500.000 ECU összeget határoznak meg. Anyagi kár esetében 100.000 ECU volt a limit káreseményként. Azonban a tagállamok azt is választhatták, hogy a minimális biztosítási fedezeti összeg 600.000 ECU káreseményként, beleértve a személyi sérüléssel járó károkat és a dologi károkat is.<sup>376</sup>

Tehát a biztosítási fedezet köre konkretizálásra került, vagyis annak a dologi károkra is ki kell terjednie. Ez a rendelkezés elsősorban az Egyesült Királyság felé irányult, mivel korábban ott csak a személyi sérülésekre vonatkozott a biztosítási fedezet. Ezen túlmenően e tekintetben Spanyolországban is fennállt jogharmonizációs kötelezettség.<sup>377</sup>

#### 4.1.3.2. A garanciaalap létrehozása

További fontos előrelépés volt, hogy az irányelv 1. cikk (4) bekezdése szerint a tagállamoknak egy garanciaalapot létre kellett hozniuk a biztosítással nem rendelkező vagy ismeretlen gépjárművek által okozott károk megtérítésére. Ezt a főszabályt azonban számos kiegészítő rendelkezés követte, mely alapján egyrészt a tagállamok kizárhatták a kártérítés kifizetését azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a szerv bizonyítani tudta, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva; másrészt a tagállamok korlátozhatták vagy kizárhatták a kártérítés e szerv általi kifizetését minden olyan esetben, amikor azonosíthatlan gépjármű anyagi kárt okozott; harmadrészt a biztosítással nem rendelkező gépjármű által okozott anyagi kár esetében 500 ECU-t meg nem haladó önrészt is engedélyezhettek.

<sup>375</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 10. o. és Benedek Károly et al.: A Polgári Törvénykönyv magyarázata. CompLex, Budapest, 2007, 1996. o.

<sup>376</sup> Trunkó Barnabás ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy hazánkban ekkor korlátlan volt a fedezet, míg az Európai Gazdasági Közösségben küzdöttek azzal, hogy a fedezet összegét növeljék, illetve a dologi károkra kiterjesszék. Ld: Trunkó Barnabás: Négy keréken 2000 felé (a gépjárműbiztosítás aktuális kérdései). Collega. 1998. 4. sz., Melléklet 30. o.

<sup>377</sup> Feyock – Jakobsen - Lemor 2009: 10. o.

Véleményem szerint ezen irányelvi rendelkezésből nem vonható le olyan következtetés, miszerint a garanciaalapnak akkor is helyt kell állnia, ha egy biztosító fizetésképtelen helyzetbe kerül. Tehát ezen irányelv alapján a tagállamoknak nincs olyan jogharmonizációs kötelezettségük, ami alapján a garanciaalapnak a fizetésképtelen helyzetbe került biztosító helyett kellene a károsult részére kifizetést teljesítenie.<sup>378</sup>

#### 4.1.3.3. A kizárások korlátozása

Az irányelv 2. cikke (1) bekezdése alapján nem megengedett olyan kikötés, mely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, „amikor a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki:

- ezen tevékenységhez nem rendelkezik kifejezett vagy hallgatóságos engedéllyel, vagy
- nem rendelkezik az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal, vagy
- megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, törvény által megszabott műszaki előírásokat.”

Mindazonáltal a visszaélések elkerülése érdekében a biztosítás köréből kizárhatók voltak azok, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a biztosító bizonyítani tudta, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt.<sup>379</sup>

A Strasbourgi Egyezményvel ellentétben a biztosított családtagjai már nem számítottak eleve kizártnak a kártérítésre jogosultak köréből az irányelv 3. cikke értelmében.

#### 4.1.3.4. Egyéb rendelkezések

Az irányelv 4. cikke az első gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdés első franciabekezdését módosította, mely bekezdés a „terület, ahol a gépjárművet rendszerint üzemben tartják” fogalmának a meghatározásáról szólt. Az első franciabekezdés helyébe

<sup>378</sup> Megjegyzem, hogy a későbbi módosítások sem írnak elő jogharmonizációs kötelezettséget arra vonatkozóan, hogy a fizetésképtelenné vált biztosító helyett a garanciaalapnak kellene helyt állnia. A jogharmonizációs kötelezettség kérdését nem érinti az, hogy esetleg hány tagállam alkotott meg saját hatáskörében olyan jogszabályt, hogy a garanciaalap a fizetésképtelen biztosítók helyett a károsult kárát megtéríti. A gépjármű-biztosítási irányelvek csak az ismeretlen gépjárművek és a biztosítással nem rendelkező gépjárművek által okozott károk megtérítésére írta elő garanciaalap felállítását. Ezt az álláspontot támasztja alá a Magyar Köztársaság Alkotmánybíróságának 83/2011. (XI. 10.) AB határozat indokolásának 4.1. pontja.

<sup>379</sup> Második gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikk (1) bekezdés második albekezdés.

„annak az államnak a területe, amelynek a rendszámtáblájával el van látva” szövegezés lépett. Az eredeti változat „annak az államnak a területe, ahol a gépjárművet nyilvántartásba vették” szövegezését tartalmazta.

A tagállamoknak az irányelv 5. cikke alapján 1987. december 31. napjáig kellett átültetniük az irányelvet a nemzeti jogukba azzal, hogy az irányelv rendelkezését 1988. december 31. napjától kellett alkalmazniuk. Azonban a minimális biztosítási összegre vonatkozóan eltérő átültetési szabályokat állapítottak meg az irányelv 5. cikk (3) és (4) bekezdésében. Eszerint Görögországnak fokozatosan, 1995. december 31. napjáig kellett elérnie az irányelvben szereplő minimális biztosítási fedezetet, míg a többi tagállamnak erre 1990. december 31. napjáig volt lehetősége úgy, hogy azok a tagállamok, amelyek élnek az eltérési lehetőséggel, kötelesek az irányelv 5. cikk (1) bekezdésben szereplő határidőig megnövelni a garanciákat legalább az 1984. január 1-jén hatályban lévő garanciák és az irányelv 1. cikk (2) bekezdésében előírt összegek közötti különbség felével. Az önrész mértéke és az anyagi károkra kiterjedő fedezet tekintetében egyes tagállamok arra kaptak lehetőséget, hogy hosszabb átmeneti idő alatt ültessék át e tekintetben a második gépjármű-biztosítási irányelv szabályait.

Összegzésként kijelenthető, hogy a második gépjármű biztosítási irányelv jelentős fejlődést jelent a jogharmonizáció tekintetében, ugyanis minimális biztosítási fedezet bevezetésére került sor, még akkor is, ha ennek átültetési idejét jelentősen meghosszabbították, továbbá konkretizálták, hogy az irányelv a dologi károkra is kiterjed<sup>380</sup>, valamint a károkozó hozzátartozói nincsenek eleve kizárva a kártérítésből, ezen felül pedig garanciaalap bevezetését írta elő az irányelv a biztosítással nem rendelkező, illetve ismeretlen gépjárművek által okozott károk megtérítésére.

#### 4.1.3.5. Az Európai Bíróság gyakorlata

##### *Fournier-ügy*

Az Európai Bíróságnak az első gépjármű biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdésében szereplő fogalom jelentésében kellett döntenie, mely fogalmat a második gépjármű-biztosítási irányelv

---

<sup>380</sup> Véleményem szerint már az első gépjármű-biztosítási irányelvből is következett az, hogy az a dologi károkra is kiterjed, hiszen nem tett különbséget a dologi károk és a személyi sérüléssel járó károk között, ugyanakkor az igaz, hogy olyan rendelkezést sem tartalmazott kifejezetten, hogy a dologi károkat is átfogja.

4. cikke módosította, a C-73/89. szám alatt egyrészt A. Fournier és mások, másrészt V. van Werven, Bureau central français és mások ellen folyamatban volt ügyben.<sup>381</sup> Az ügy tényállása szerint 1985. január 25-én a Fournier család közúti közlekedési balesetet szenvedett Franciaországban, amit egy hollandiai lakos okozott egy holland rendszámú gépjárművel. Az Európai Bíróság elé került alapügyben a Bureau central français, vagyis a francia nemzeti iroda a holland és a német nemzeti iroda ellen indított megtérítési pert. Az eljárás során fény derült arra, hogy a károkozó gépjárművet eredetileg Németországban vették nyilvántartásba, azonban ezen járművet német tulajdonosától Hollandiában ellopták. A lopást követően a járművet a német tulajdonosa Németországban a nyilvántartásból törölte. Azonban ezen lopott gépjárműre egy holland gépjármű rendszámábláját szerelték fel. A károsultak, vagyis a Fournier család Franciaországban pert indított a károkozó és a francia nemzeti iroda ellen. Az I. fokú bíróság 1988. szeptember 26-án meghozott döntésében a károkozót és a francia nemzeti irodát egyetemesen marasztalta. Ezt követően a jogvita abból adódott, hogy a francia nemzeti iroda a kifizetett kártérítési összeget kitől követelheti vissza, a holland nemzeti irodától vagy a német nemzeti irodától. Ezen kérdés tekintetében a perben eljáró francia bíróság előzetes döntéshozatal iránt kereste meg az Európai Bíróságot. Az Európai Bíróság 1992. november 15. napján meghozott ítéletében kimondta, hogy az első gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy egy járművet, ami az államhatár átlépésekor egy olyan rendszámmal rendelkezik, amelyet az egyik tagállam hatóságai szabályszerűen adtak ki, ami azonban hamis, mivel azt ténylegesen egy másik jármű számára bocsátották ki, úgy kell tekinteni, hogy azon tagállam területén minősül rendszerint üzemben tartottnak, amelyik tagállam a rendszámáblát kibocsátotta.

Az Európai Bíróság ezen ügyben tehát tisztázta, hogy amennyiben az egyik tagállamban szabályszerűen kiadott rendszámáblával ellátott gépjárművel okozott baleset esetében, melynek rendszámáblája azáltal vált hamissá, hogy azt eredetileg egy másik gépkocsira bocsátották ki, végső soron a rendszámot kibocsátó tagállam garanciaalapja köteles helytállni.

#### *Vaneetveld-ügy*

A C-316/93. számú ügyben<sup>382</sup> az Európai Bíróságnak a második gépjármű-biztosítási irányelv nemzeti jogba való átültetési határidejével kapcsolatban kellett állást foglalnia. Az ügy tényállása szerint Vaneetveld asszony 1988. május 2-án közlekedési balesetben megsérült, amit

<sup>381</sup> ECR 1992., I-5621. o., ECLI:EU:C:1992:431

<sup>382</sup> ECR 1994., I-778. o., ECLI:EU:C:1994:82

a férje, Dubois úr okozott. Dubois úr a Le Foyer nevű biztosítónál rendelkezett kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéssel a baleset időpontjában, mely biztosító megtagadta kártérítés fizetését arra hivatkozással, hogy a baleset időpontjában alkalmazandó belga jog alapján lehetséges volt a biztosítási fedezetből a biztosított házastársát kizárni. A biztosítási kötvény szerint pedig a biztosított házastársára nem terjedt ki a fedezet. Az ügy tényállásához még hozzátartozik, hogy Vaneetveld asszony még nem vált el a férjétől, de már külön éltek. A kártérítési ügyet elbíráló belga bíróság terjesztette az Európai Bíróság elé az ügyet előzetes döntéshozatal iránt annak eldöntése érdekében, hogy a belga jog alapján megengedett kizárás ellentétes-e a közösségi joggal. A kérdés eldöntéséhez szükséges azt figyelembe venni, hogy a második gépjármű-biztosítási irányelv 5. cikke értelmében az irányelvet a tagállamoknak 1987. december 31-ig kellett átültetniük úgy, hogy az irányelv rendelkezését 1988. december 31. napjától kellett alkalmazni. Az Európai Bíróság 1994. március 3-án meghozott ítélete szerint – tekintettel arra, hogy a baleset 1988. december 31-e előtt történt – a baleset időpontjában a belga jog nem állt ellentétben a második gépjármű-biztosítási irányelvvel, melyen azon tény sem változtat, hogy a belga jogalkotó az 1989. november 21-i törvénnyel ültette át az irányelvet a belga jogba, mely törvény rendelkezései az 1991. február 13-i királyi rendelet szerint 1991. május 6-ától alkalmazandók.

Az Európai Bíróság ítéletének lényege az, hogy az adott irányelv átültetési határidejének a lejárta előtt nem lehet arra hivatkozni, hogy a kérdéses irányelv ellentétben áll a nemzeti joggal, amit az sem befolyásol, hogy egyébként az adott tagállam az átültetési határidőt elmulasztotta.

### *Bernáldez-ügy*

Az Európai Bíróságnak a C-129/94. szám alatti ügyben abban kellett döntenie<sup>383</sup>, hogy ha a gépjármű vezetője ittasan okozott kárt, akkor ezen körülményre hivatkozva mentesülhet-e a felelősségbiztosító a fizetési kötelezettsége alól. A Bíróság 1996. március 28-án hozott ítéletet, mely szerint „[az első gépjármű-biztosítási irányelv] 3. cikk (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy [a második gépjármű-biztosítási irányelv] 2. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül a kötelező biztosítási szerződés nem tartalmazhat olyan rendelkezést, miszerint a biztosító nem köteles kártérítést fizetni a dologi károkért és a személyi sérülések károkért, ha a kárt a

<sup>383</sup> ECR 1996., I-1829. o., ECLI:EU:C:1996:143



gépjárművet vezető személy ittas állapotban okozta.” Azonban a szerződésben lehet olyan kikötés, ami alapján az ittas vezetővel szemben a biztosítót regresszigény illeti meg.<sup>384</sup>

Jelen ügyben meghozott ítéletében az Európai Bíróság tehát egyértelművé tette, hogy főszabály szerint a felelősségbiztosító nem mentesülhet a biztosítási szolgáltatási kötelezettsége alól arra hivatkozva, hogy a károkozó gépjármű vezetője ittas volt. Ez az ítélet a károsultak érdekeinek a védelme szempontjából jelentős. Azonban az is fontos rendelkezése az Európai Bíróság döntésének, hogy a nemzeti jog lehetőséget teremthet arra, hogy a felelősségbiztosító az ittas vezetővel szemben megtérítési igénnyel éljen.

### *Ferreira-ügy*

A Vitor Manuel Mendes Ferreira és Maria Clara Delgado Correia Ferreira, valamint a Companhia de Seguros Mundial Confiança SA között C-348/98. szám alatti ügyben<sup>385</sup> az Európai Bíróságnak a gépjármű utasainak a sérülése miatti biztosítási fedezet kérdésében kellett állást foglalnia.<sup>386</sup> Az ügy tényállása szerint 1995. február 12-én, vagyis a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv átültetésére nyitva álló határidő lejárta előtt, a Mendes Ferreira tulajdonát képező gépjármű balesetet szenvedett, amit Mendes Ferreira egyik fia vezetett, míg ezen gépjármű utasa volt Ferreira másik fia, aki a balesetben életét vesztette. A balesetben más jármű nem volt érintett. A balesért a vezető hibája, vétkessége nem volt megállapítható. Mendes Ferreira és felesége pert indított a felelősségbiztosító, vagyis a Mundial Confiança ellen. Az alperes biztosító azzal védekezett, hogy a baleset időpontjában olyan portugál szabályozás volt hatályban, ami szerint az ellenszolgáltatás nélkül fuvarozott utast ért kárért a vezető polgári jogi felelőssége csak akkor állapítható meg, ha a károkozásért vétkesség terheli, tehát a biztosító részéről nem áll fenn kártérítés fizetésére kötelezettség, mivel a vezető vétkes magatartása nem forgott fenn. Az eljáró portugál bíróság fordult előzetes döntéshozatali eljárás lefolytatása iránt az Európai Bírósághoz. Az Európai Bíróság 2000. szeptember 14-én meghozott ítéletében megállapította, hogy a baleset időpontjában hatályban volt portugál szabályozás nem ellentétes a második gépjármű-biztosítási irányelv 3. cikkével, továbbá azt is kimondta, hogy az akkori portugál szabályozás szerinti biztosítási fedezeti összeg nem minden tekintetben áll összhangban a második gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (2) bekezdésével, ami a biztosítási

<sup>384</sup> A jogeset részletes ismertetése magyar nyelven megtalálható: Kiss Ferenc Kálmán: Az Európai Bíróság biztosítási ügyekben hozott határozatainak margójára. Biztosítási Szemle. 2004. 8. sz. (a továbbiakban: Kiss Ferenc Kálmán 2004) 15-17. o.

<sup>385</sup> ECR 2000., I-6711. o., ECLI:EU:C:2000:442

<sup>386</sup> A jogeset részletes ismertetése magyar nyelven megtalálható: Kiss Ferenc Kálmán 2004: 14-15. o.

fedezet minimális mértékét határozza meg, és az 5. cikk (3) bekezdésével, ami a biztosítási fedezet felemelése tekintetében határozott meg átmeneti szabályokat.

Az Európai Bíróság már ezen ügyben részben kitért arra, hogy a nemzeti polgári jogi kártérítési szabályok nem tartoznak a gépjármű-biztosítási irányelvek hatálya alá, másrészt pedig abban foglalt állást, hogy a károkori portugál szabályok nem álltak ellentétben a második gépjármű-biztosítási irányelv 3. cikkével, azonban a biztosítási fedezet tekintetében mulasztást állapított meg Portugália részéről.

### *Evans-ügy*

Az egyrésztől Samuel Sidney Evans, másrésztől a Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions, valamint a Motor Insurers' Bureau (MIB) között C-63/01. szám alatt folyamatban volt ügyben<sup>387</sup> a felperest 1991-ben egy ismeretlen gépjármű elütötte, mely balesetben a felperes megsérült. A felperes a balesetet követően 1992 júniusában az MIB-hez fordult kártérítési igénnyel. Az MIB 1996 januárjában hozta meg döntését, miszerint 50.000 angol font kártérítést fizet. A felperes ezen döntés ellen jogorvoslattal élt, ami alapján az eljáró döntnök 1996 augusztusában meghozta döntését, miszerint a felperes 58.286 angol font kártérítésre lenne jogosult, de 20%-os közrehatása miatt 46.629 font jár neki, de kamatot nem ítél meg a felperesnek. Az MIB 46.629 angol fontot fizetett meg, mely a 770 angol fontos ügyvédi munkadíjat is tartalmazta, továbbá önkéntesen 150 fontot teljesített a felperesnek, valamint az ÁFÁ-t megtérítette. Ezt követően a felperes a High Court-hoz nyújtott be jogorvoslati kérelmet, azonban a bíróság ezt elutasította. Ezen bírósági ítélet ellen a felperes további jogorvoslati kérelmet terjesztett elő a House of Lords-hoz, azonban ezen fórum érdemi vizsgálat nélkül elutasította a jogorvoslati kérelmet 1999 januárjában. A felperes, vagyis Evans úr 1999 februárjában pert indított a Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions ellen, mely szerv volt felelős az első és második gépjármű-biztosítási irányelv átültetéséért, arra hivatkozva, hogy a második gépjármű-biztosítási irányelvet a jogalkotó nem megfelelően ültette át az angol jogba, ugyanis nem fogadott el rendelkezést a kártérítés után járó kamatra vonatkozóan, továbbá az angol szabályozás nem tartalmaz rendelkezést a kártérítési igény érvényesítése során felmerülő költségek megtérítéséről, valamint az angol jogi szabályozás nem biztosít megfelelő bírósági felülvizsgálati lehetőséget a döntnök határozata ellen, végül a felperes állítása szerint az is a második gépjármű-biztosítási irányelvbe ütközik,

---

<sup>387</sup> ECR 2003., I-14447., ECLI:EU:C:2003:650

hogy az angol szabályozás szerint közvetlenül nem perelheti a károsult az MIB-t. Az Európai Bíróság ítéletében kifejtette, hogy az MIB-re vonatkozó angol szabályozás és a jogorvoslati rendszer nem ütközik a második gépjármű-biztosítási irányelvbe, továbbá a baleset bekövetkezte és a kártérítés kifizetése közötti időmúlást figyelembe kell venni a kártérítési összeg meghatározásánál, mely szabályozás megalkotása a tagállam feladata, hasonlóképpen szükséges a tagállamnak szabályt alkotnia a károsult jogainak védelme érdekében felmerült költségek megtérítéséről. Az Európai Bíróság ennek alapján az eljáró angol bíróságra bízta annak eldöntését, hogy az angol szabályozás összhangban van-e a második gépjármű-biztosítási irányelvvel.<sup>388</sup>

Ezen ügyben meghozott döntésében az Európai Bíróság egyrészt kifejtette, hogy a perbeli esetben felvetődött, angol jogorvoslati rendszerrel kapcsolatos szabályozás az akkori irányelvi szabályozással nem áll ellentétben, másrészt pedig arra világított rá a Bíróság, hogy az irányelv alapján a nemzeti jogalkotónak a baleset bekövetkezte és a kártérítés kifizetése közötti időmúlást figyelembe kell venni a kártérítési összeg meghatározásánál, valamint a károsult jogainak védelme érdekében felmerült költségek megtérítéséről szabályt szükséges alkotnia.

### *Withers-ügy*

Az Európai Bíróság Catherine Withers, valamint Samantha Delaney és a Motor Insurers' Bureau of Ireland között folyamatban volt C-158/01. számú ügyben<sup>389</sup> is szembesült az utasokra vonatkozó biztosítási fedezet problémájával. Az ügy tényállása szerint 1995. július 23-án, tehát a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv<sup>390</sup> átültetésére nyitva álló határidő lejárt előtt, a felperes, Withers asszony fia, Thomas Sheehan közúti közlekedési balesetben életét vesztette. A balesetet Delaney asszony okozta, aki letért az útról és árokba hajtott. A Delaney asszony által vezetett Citroën C 15 D diesel van típusú gépjárműben csak két ülés volt elől. Thomas Sheehan pedig a jármű hátsó részében foglalt helyet, ahová ülés nem volt beszerelve. A felperes és családja egyrészt Delaney asszony ellen, másrészt az ír nemzeti iroda ellen indított pert kártérítés megfizetése iránt. A baleset időpontjában hatályos ír szabályozás szerint nem terjedt ki a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás azon esetre, ha az utas a járműben olyan helyen utazott, ahová nem volt ülés beszerelve. Az eljáró ír bíróság fordult az Európai Bírósághoz

<sup>388</sup> A jogeset részletes ismertetése magyar nyelven megtalálható: Kiss Ferenc Kálmán 2004: 18-19. o.

<sup>389</sup> ECR 2002., I-8301., ECLI:EU:C:2002:580

<sup>390</sup> A gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1990. május 14-i 90/232/EGK tanácsi irányelv.

előzetes döntéshozatali eljárás lefolytatásáért. A Bíróság azonban észlelte, hogy a jelen jogvitában felmerülő kérdést már az előbb említett ügyben<sup>391</sup> megválaszolta, így ebben az ügyben csak indokolt végzést hozott 2002. október 14-én, miszerint az akkor hatályos ír szabályozás nem ütközött az első és második gépjármű-biztosítási irányelvbe.

Az Európai Bíróság indokolt végzésének a lényege az, hogy a káresemény időpontjában az ír szabályozás nem állt ellentétben a gépjármű-biztosítási irányelvekkel.

### *Viegas-ügy*

Daniel Fernando Messejana Viegas, valamint a Companhia de Seguros Zurich SA és a Mitsubishi Motors de Portugal SA között az Európai Bíróság előtt C-166/02. szám alatt folyamban volt ügyben<sup>392</sup> ismételt az a probléma merült fel, hogy a portugál szabályozás még mindig nem áll összhangban a biztosítási fedezet összege tekintetében a második gépjármű-biztosítási irányelvvel, ugyanis egyes felelősségi alakzatok esetében a kártérítés maximális összege kevesebb volt, mint az irányelv szerinti minimum összeg. A Bíróság – tekintettel arra, hogy ezen kérdést éppen Portugália vonatkozásában a C-348/98. számú ügyben egyszer már megválaszolta – 2003. július 24-én indokolt végzést hozott, kimondva, hogy a második gépjármű-felelősségbiztosítási irányelvvel ellentétben áll, ha egyes felelősségi alakzatok esetében a kártérítés maximális összege kevesebb, mint az irányelv szerinti minimum összeg. Ebből következően nem az a lényeg, hogy milyen felelősségi alakzat alkalmazandó, nem a tagállamok kártérítési felelősségi szabályainak a harmonizálása a cél, hanem a minimális fedezet meghatározás a károsult védelme érdekében.<sup>393</sup>

Az Európai Bíróság jelen ügyben megszületett végzésének a lényege az, hogy a Bíróság megerősítette, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvek nem a tagállami polgári jogi felelősségi szabályok harmonizációját szolgálják, hanem a gépjármű-biztosítási irányelvek legfőbb célja a károsultak érdekeinek a védelme szempontjából a biztosítási fedezet legfontosabb szabályainak a meghatározása.

### *Írország kötelezettségzegési ügye*

---

<sup>391</sup> C-348/98. számú ügy

<sup>392</sup> ECR 2003., I-7871. o., ECLI:EU:C:2003:417

<sup>393</sup> Kiss Ferenc Kálmán 2004: 15. o.

A C-211/07. számú ügyben<sup>394</sup> az Európai Bizottság indított pert Írország ellen a második gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdésének nem megfelelő átültetése miatt. Az második gépjármű-biztosítási irányelv jelen üggyel érintett rendelkezése szerint a tagállamok kizárhatták a kártérítés e szerv általi kifizetését azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a szerv bizonyítani tudta, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva. Írországban a második gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdése szerinti szerv a Motor Insurers' Bureau of Ireland (MIBI), mellyel az ír Közlekedési Minisztérium e feladatok ellátására megállapodást kötött. Ezen megállapodás 5.2. pontja kimondta: „Ha a baleset időpontjában a sérült vagy balesetben elhunyt személy tudta vagy tudnia kellett volna, hogy a jármű használata tekintetében nem áll fenn biztosítási fedezet, a MIBI helytállási kötelezettsége nem terjed ki semmilyen igényre ... az ezen személy sérülésével vagy halálával összefüggésben, amennyiben a sérült vagy balesetben elhunyt személy saját akaratából volt ebben a gépjárműben vagy ezen a gépjárművön.” Míg a megállapodás 5.3. pontja azt tartalmazta: „Ha egy gépjármű, melyre nem áll fenn biztosítási fedezet, összeütközik egy másik gépjárművel, melyre szintén nem áll fenn biztosítási fedezet, a MIBI helytállási kötelezettsége bármely gépkocsi használójának sérülése, halála vagy egyéb kára miatti igényeire nem terjed ki.” Az Európai Bíróság ítéletének 14. pontjában kifejtette, hogy az ír szabályozás egyrészt azért ellentétes a hivatkozott irányelvi rendelkezéssel, mert a kizárást nem korlátozta kizárólag azon esetre, amikor a károsult a biztosítatlan károkozó gépkocsiban volt, hanem a kizárást megalapozta az az eset is, amikor a károsult bármilyen, tehát nemcsak a károkozó biztosítatlan gépkocsiban volt. Másrészt az 5.3. pont szerinti kizárásra pedig az irányelv nem biztosít lehetőséget. Erre tekintettel az Európai Bíróság 2008. február 21. napján meghozott ítéletében megállapította, hogy Írország – mivel hatályában tartotta az ír Közlekedési Minisztérium és a Motor Insurers' Bureau of Ireland által kötött 2004. május 31-i megállapodás 5.2. és 5.3. szakaszát – nem teljesítette a második gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdéséből származó kötelezettségeit.

Az ismertetett európai bírósági döntésből következően nincsen arra lehetősége a tagállamnak, hogy a második gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdés harmadik albekezdésében lévő kizárást kibővítse, miszerint: „Ugyanakkor a tagállamok kizárhatják a kártérítés e szerv általi kifizetését azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a szerv bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva.”

---

<sup>394</sup> ECR 2008, I-33. o., ECLI:EU:C:2008:111

Kiemelendő, hogy C-26/09. szám alatt is volt folyamatban előzetes döntéshozatali ügy, azonban ezen ügy a Bíróság elnökének 2010. március 5-i végzésével törlésre került.<sup>395</sup>

### *Csonka-ügy*

A C-409/11. számú ügyben<sup>396</sup> a Fővárosi Bíróság előzetes döntéshozatal iránti kérelme alapján kellett állást foglalnia az Európai Bíróságnak. Az alapügy tényállása szerint Csonka Gábor és társai felperesek, akik a fizetésektelelné vált MÁV Általános Biztosító Egyesületnél rendelkeztek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéssel és kárt okoztak, kártérítési pert indítottak a Magyar Állam ellen arra hivatkozva, hogy a Magyar Állam nem megfelelően ültette át a nemzeti jogba az első és második gépjármű-biztosítási irányelvet, mivel a garanciaalap helytállási kötelezettsége nem terjedt ki arra, hogy a fizetésektelelné vált biztosítók helyett a károkozók által okozott kárt megtérítsék. A Fővárosi Bíróság lényegében azt kérdezte az Európai Bíróságtól, hogy a gépjármű-biztosítási irányelveket, különösen a második gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az irányelvek által a tagállamok számára előírt kötelezettségek magukban foglalják, hogy a közúti balesetek károsultjainak kártalanítását azon különös esetben biztosító szervet hozzanak létre, amikor a kárért felelős személyek ugyan ténylegesen rendelkeztek gépjármű-felelősségbiztosítással, de fizetésektelelné biztosítóval kötöttek szerződést. Az Európai Bíróság 2013. július 11-én meghozott ítéletében a kérdésre nemleges választ adott

Az Európai Bíróság ítéletében tehát egyértelművé tette, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvek a fizetésektelelné vált biztosítók helyetti helytállás érdekében nem írják elő azt, hogy a tagállamok erre külön szervet vagy alapot hozzanak létre. Ilyen szerv vagy alap létrehozását természetesen az irányelv nem zárja ki.

#### 4.1.4. A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv

##### 4.1.4.1. Az irányelv rendelkezései

A gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1990. május 14-i 90/232/EGK tanácsi irányelv (a

<sup>395</sup> HL 2010/C 148/36

<sup>396</sup> ECLI:EU:C:2013:512

továbbiakban: harmadik gépjármű-biztosítási irányelv) 1. cikke kimondta, hogy a biztosítási fedezetnek ki kell terjednie a gépjármű vezetője kivételével a gépjármű utasainak személyi sérülésből eredő kárára is azzal, hogy az a személy is kivételt képez a biztosítási fedezet alól, aki szándékosan lopott autóba ült be.

A szabályozást az indokolta, hogy akkoriban például Görögországban a gépjárművek utasaira nem terjedt ki a biztosítás, míg Írországban és Luxemburgban a motorkerékpár utasára nem vonatkozott a kötelező biztosítás. Más tagállamban pedig a biztosítottat vagy a gépjármű tulajdonosát zárták ki a biztosítási fedezetből, ha a gépjármű utasaként szenvedtek balesetet.<sup>397</sup>

Az irányelv 2. cikke tovább konkretizálta, hogy egyszeri díjfizetés alapján a Közösség teljes területére fedezetet kell nyújtania a kötelező gépjármű felelősség-biztosítási szerződésnek úgy, hogy a baleset helye szerinti tagállam jogszabályai szerinti fedezetet kell nyújtani, vagy pedig annak a tagállamnak a jogszabályai szerinti fedezetet kell biztosítani, ahol a gépjármű általában található, amennyiben ez a fedezet magasabb.<sup>398</sup>

A garanciaalapra vonatkozott az irányelv 3. cikke, mely a második gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk (4) bekezdés első albekezdését egészítette ki az alábbi rendelkezéssel: „A tagállamok azonban nem engedhetik meg a szervezet számára, hogy a kártérítés kifizetését attól tegye függővé, hogy a károsult bármely módon igazolja, hogy a felelős személy nem képes kártérítést fizetni, vagy azt megtagadja.” A kiegészítés oka az volt, hogy egyes tagállamok csak abban az esetben tették lehetővé a garanciaalaphoz való fordulást, ha a károsult igazolta, hogy a biztosítással nem rendelkező károkozó nem tudott vagy nem akart kártérítési összeget fizetni. Ezzel a szabállyal az irányelv tovább erősítette a károsult jogi helyzetét.<sup>399</sup>

Az irányelv 4. cikke is a károsulti pozíció erősítését szolgálta, ugyanis ezen cikk kimondta, hogy „[h]a a garanciaalap és a felelősségbiztosító között vitás az, hogy melyiknek kell helytállnia, akkor a tagállamnak gondoskodnia kell arról, hogy kijelölje azt a szervezetet, aminek a károsult részére elsőként meg kell térítenie a kárt.”

<sup>397</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 14. o., valamint Robert M Merkin – Jeremy Stuart-Smith: *The Law of Motor Insurance*. London, Sweet & Maxwell, 2004. (a továbbiakban: Merkin – Stuart-Smith) 22. o.

<sup>398</sup> Merkin – Stuart-Smith: 22-23. o.

<sup>399</sup> Ernst Bruck – Hans Möller – Ralf Johannsen: *Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz*. Berlin, de Gruyter. 1993. A 87.

Az irányelv 5. cikke alapján a tagállamoknak biztosítaniuk kellett, hogy a közúti balesetben érintett felek haladéktalanul információt szerezhessenek be arról, hogy az érintett gépjárműre vonatkozóan melyik biztosítónál áll fenn felelősségbiztosítási szerződés. A német szakirodalom szerint azonban ez még mindig nem működött tökéletesen mindegyik tagállamban.<sup>400</sup>

Ami az irányelv átültetését illeti, a tagállamoknak erre 1992. december 31. napjáig kellett sort keríteniük azzal, hogy Görögország, Spanyolország és Portugália 1995. december 31-ig kapott határidőt, hogy az irányelv 1. és 2. cikkét átültesse, míg Írország is haladékot kapott az 1. és 2. cikk átültetésére úgy, hogy a motorkerékpárok pótlülésén utazó utasai tekintetében 1998. december 31-ig, az egyéb gépjárművek tekintetében 1995. december 31-ig tehetett eleget az irányelv 1. cikk, és ugyancsak 1995. december 31-ig tehetett eleget az irányelv 2. cikk rendelkezéseinek.

A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv is jelentős lépés volt a károsultak helyzetének erősítése felé, hiszen főszabály szerint a gépjármű utasainak személyi sérüléssel járó kárára is kiterjesztésre került a fedezet, továbbá a biztosítás területi hatályával kapcsolatos rendelkezéseket is tovább pontosította a Tanács, valamint a garanciaalappal szemben történő igényérvényesítés során is kedvezőbb helyzetbe került a károsult.

#### 4.1.4.2. Az Európai Bíróság határozatai<sup>401</sup>

##### *Candolin-ügy*

A harmadik gépjármű-biztosítási irányelvet is érintően az Európai Bíróságnak az egyrészt Katja Candolin és társai, másrészt a Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola, valamint Jarno Ruokoranta

<sup>400</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 15. o.

<sup>401</sup> Puztán a teljesség kedvéért tesz említést a C-59/01., a C-346/02. és a C-347/02. számú ügyekről. Ezen ügyekben is a gépjármű-felelősségbiztosításról volt szó, azonban nem a gépjármű-felelősségbiztosítási irányelvek értelmezése volt a kérdés, hanem a 92/49/EK irányelv rendelkezéseivel függött össze a felvetett jogkérdés kötelezettségiszegési eljárás keretében. A C-59/01. számú ügyben (EBHT 2003., I-01759. o. ECLI:EU:C:2003:102), vagyis a díjak befagyasztásának az ügyben az Európai Bizottság Olaszország ellen indított pert az Európai Bíróság előtt. Az Európai Bíróság ítéletében megállapította, hogy Olaszország a vonatkozó irányelv megsértésével hozott a kötelező biztosítási díjak befagyasztására irányuló rendelkezéseket. A C-346/02. számú ügyben (EBHT 2004., I-07517. o., ECLI:EU:C:2004:485), vagyis a luxemburgi bonus-malus ügyben az Európai Bizottság Luxemburg ellen lépett fel kötelezettségiszegési eljárás keretében az Európai Bíróság előtt. Az Európai Bíróság – szemben a főtanácsnoki indítvánnyal – elutasította az Európai Bizottság keresetét, mivel azon az állásponton volt, hogy a kérdéses irányelv megsértése nem volt igazolt Luxemburg részéről. A C-347/02. számú ügyben (EBHT 2004., I-07557. o., ECLI:EU:C:2004:486), vagyis a franciaországi bonus-malus ügyben szemben a főtanácsnok indítványával az Európai Bíróság szintén elutasította az Európai Bizottság keresetét.



között C-537/03. szám alatt folyamatban lévő ügyben<sup>402</sup> az utasok részére fizetendő kártérítés kérdésében kellett döntenie. Az ügy tényállása szerint 1997. április 21-én K. Candolin édesanyja, T. Candolin, valamint J.-A. Viljaniemi és V.-M. Paananen ez utóbbi gépjárművében utaztak, amelyet J. Ruokoranta vezetett. Az utazás során közlekedési baleset történt, melynek során T. Candolin életét veszítette, a többi utas pedig súlyosan megsérült. A gépjárművezető és valamennyi utas ittas volt. Az elsőfokú bíróság J. Ruokorantát szabadságvesztésre, és K. Candolin, valamint J.-A. Viljaniemi és V.-M. Paananen számára történő kártérítés megfizetésére kötelezte. A felelősségbiztosító, vagyis a Pohjola által nyújtandó kártérítés kérdésében az I. fokú bíróság úgy határozott, hogy mivel szerinte a gépjármű többi utasának észre kellett volna vennie a gépjárművezető ittaságát, a 656/1994. törvénnyel módosított gépjármű-biztosításról szóló törvény 7. cikkének (3) bekezdése<sup>403</sup> alapján elvileg egyikük sem támaszthat igényt az említett biztosítótársaság által nyújtandó kártérítés iránt. Ha azonban e rendelkezés értelmében „különös indok” állna fenn a kártérítés kifizetésére, a Pohjola köteles lenne ennek eleget tenni. Figyelembe véve V.-M. Paananen súlyos sérülését és azt, hogy J. Ruokoranta pénzügyi helyzetére tekintettel valószínűleg nem tudná megfizetni a kártérítést, a Porin käräjäoikeus úgy határozott, hogy a Pohjolának kell kifizetnie a kártérítést. K. Candolin és J.-A. Viljaniemi esetében azonban úgy ítélte meg, hogy semmilyen „különös indokra” nem lehet hivatkozni. A fellebbezési eljárásban a turkui fellebbviteli bíróság úgy határozott, hogy a Pohjolának nem kell viselnie azt a kártérítést, amellyel J. Ruokoranta tartozik V.-M. Paanennek. K. Candolin, valamint J.-A. Viljaniemi és V.-M. Paananen felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a II. fokú ítélet ellen a finn Legfelsőbb Bírósághoz. A károsultak kérték, hogy az érintett felelősségbiztosító a gépjármű-felelősségbiztosítás alapján térítse meg a kárukát. A Pohjola azzal az indokolással vitatta megtérítési kötelezettségét, hogy ha egy utas úgy száll be a gépjárműbe, hogy tudja, hogy az átlagosnál nagyobb kárkockázatot vállal, akkor magának kell viselnie cselekménye következményeit. A finn Legfelsőbb Bíróság fordult előzetes döntéshozatali eljárás lefolytatásáért az Európai Bírósághoz. Az Európai Bíróság 2005. június 30-án meghozott ítéletében kimondta: A második gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikkének (1) bekezdésébe és a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikkébe „ütközik

<sup>402</sup> EBHT 2005., I-5745. o., ECLI:EU:C:2005:417

<sup>403</sup> 7. cikk (3) bekezdése értelmében: „Aki gépjárművezetés során testi épségében károsul, és a vezetés időpontjában vagy azt követően véralkoholszintje meghaladta az 1,2 ezreléket vagy légalkoholszintje a 0,60 mg/l értéket, vagy a kárt azért okozta, mert a gépjármű vezetésekor szeszes italtól vagy/és hátrányosan ható szertől befolyásolt állapotban volt, és ez jelentősen csökkentette a hibátlan cselekvésre való képességét, csak különös indokból igényelhet a biztosítótól kártérítést. A gépjárművezető kártérítési igényére vonatkozó fenti rendelkezések azokra az utasokra is alkalmazandóak, akik a káresemény bekövetkezésekor a gépjárműben tartózkodtak annak ellenére, hogy ismerték vagy ismerniük kellett volna a gépjárművezető állapotát.”

az a nemzeti szabályozás, amely szerint a károkozásban történt közrehatása miatt kizárható vagy aránytalanul korlátozható a gépjármű utasának azon kártérítési igénye, amelyet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással szemben támaszt az általa elszenvedett károk megtérítése iránt. Nem releváns az a körülmény, hogy a gépjármű érintett utasa a tulajdonosa annak a gépjárműnek, amelynek vezetője a balesetet okozta.”<sup>404</sup>

Az Európai Bíróság tehát leszögezte, hogy nem zárható ki vagy aránytalanul nem korlátozható az ittasan vezető károkozó felelősségbiztosítójának a károsult utasokkal szembeni helytállási kötelezettsége azon az alapon, hogy a gépjármű utasai tudták vagy tudniuk kellett volna, hogy a vezető ittas. Arra azonban lehetőség van, hogy ezt a körülményt a károsultak közrehatása keretében figyelembe vegye a nemzeti bíróság.

### *Farrell-ügy*

Az Európai Bíróság ismét szembesült a C-356/05. szám alatt Elaine Farrell, valamint Alan Whitty és társai között folyamatban volt ügyben<sup>405</sup> azon ír szabályozással, ami szerint a felelősségbiztosítás nem terjed ki azon utasokra, akik a gépjármű azon részén foglalnak helyet, ahol ülés nem található. Az ügy tényállása szerint E. Farrell 1996. január 26-án közúti balesetet szenvedett. Olyan kistehergépkocsiban utazott, amelynek hátsó részébe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára. A jármű tulajdonosa és vezetője, A. Whitty, elvesztette a jármű fölötti uralmat, így a jármű falnak ütközött. Minthogy a járműben hátsó ülés nem volt, E. Farrell a baleset időpontjában a jármű padlóján ült. Miután kiderült, hogy A. Whitty nem rendelkezett biztosítással, E. Farrell az MIBI-től, vagyis az ír nemzeti irodától kért kártérítést, az e szervezet és a Minister for the Environment között 1998-ban létrejött megállapodás (a továbbiakban: megállapodás) alapján. E megállapodásban az MIBI vállalta a kötelező biztosítással nem rendelkező járművezetők által okozott közúti balesetek károsultjai kárainak megtérítését. Az MIBI azzal az indokkal tagadta meg E. Farrelltól a kártérítés fizetését, hogy E. Farrell a jármű olyan részében utazott, amelyet nem utas szállítására terveztek és gyártottak. Az MIBI úgy vélte, hogy a kérelmező testi sérüléséért való felelősségre az ír szabályozás alapján nem kötelező a biztosítás. Így a megállapodás nem alkalmazható, és az MIBI nem köteles kártérítést fizetni E. Farrellnek, valamint az A. Whittyt marasztaló ítéletet sem köteles teljesíteni. E. Farrell 1997 szeptemberében eljárást indított az alapügy alperesei ellen. 2001

<sup>404</sup> Az ítélet ismertetése megtalálható az Európai Bírósági Ítéletek című folyóirat 2005. évi 3. számában 31-34. oldalon.

<sup>405</sup> EBHT 2007., I-3067. o., ECLI:EU:C:2006:653

júliusában A. Whittyt marasztaló határozat született. A kár összegének megállapítását elhalasztották az érdemi határozathozatal időpontjára. Míg E. Farrell annak megállapítását kérte, hogy a baleset idején hatályos nemzeti intézkedések nem hajtották végre helyesen az első és a harmadik irányelv vonatkozó rendelkezéseit, pontosabban a harmadik irányelv 1. cikkét; az MIBI és Írország vitatta, hogy ezen intézkedések ne ültették volna át helyesen ezt a cikket. Írország arra hivatkozott, hogy a harmadik irányelv lehetővé teszi, hogy a felelősségbiztosítási kötelezettséget ne terjesszék ki a gépi meghajtású jármű azon részében utazó utasokat ért kárra, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára. A High Court, mely előtt a per folyamatban volt, eljárását felfüggesztette és előzetes döntéshozatali eljárás lefolytatását kérte az Európai Bíróságtól. Az Európai Bíróság 2007. április 19-én meghozott ítéletében kifejtette, hogy a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikkét úgy kell értelmezni, „hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás nem vonatkozik az olyan magánszemélyek testi sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősségre, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.” Továbbá a Bíróság rámutatott arra, hogy az irányelv 1. cikke „a közvetlen hatályhoz szükséges valamennyi feltételnek eleget tesz, és olyan jogokkal ruházza fel a magánszemélyeket, amelyekre azok a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozhatnak. A nemzeti bíróság feladata azonban megítélni, hogy lehet-e hivatkozni e rendelkezésre olyan szervezettel szemben, mint a Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).”<sup>406</sup> Az Európai Bíróság a fent ismertetett ítéletében tehát egyértelművé tette, hogy a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv szerinti biztosítási fedezet ki kell, hogy terjedjen az olyan magánszemélyek testi sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősségre, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára. Másik lényeges része ezen bírósági ítéletnek az, hogy a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikkének a közvetlen hatályát elismerte.

### *Carvalho-ügy*

---

<sup>406</sup> Az ítélet ismertetése megtalálható az Európai Bírósági Ítéletek című folyóirat 2007. évi 2. számában 38-39. oldalon, valamint Looschelders, Dirk: Schutz von Fahrzeuginsassen durch die Kfz-Haftpflichtversicherung: Anmerkung zu EuGH, Urteil vom 19.4.2007, C-356/05 – *Elaine Farrell/Alan Whitty*, Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht 2007. évi decemberi szám 273-276. o.

Az Európai Bíróságnak a Manuel Carvalho Ferreira Santos és a Companhia Europeia de Seguros SA között C-484/09. szám alatt<sup>407</sup> folyamatban volt ügyben<sup>408</sup> a portugál szabályozást kellett vizsgálnia. A jogeset tényállása értelmében 2000. augusztus 5-én M. Carvalho segédmotoros kerékpárjával összeütközött az M. Nogueira Teixeira vezette könnyűgépjárművel. M. Carvalho koponyasérülést szenvedett, és több hónapra kórházba került. E balesetet követően M. Carvalho keresetet nyújtott be az Europeia de Seguros biztosító ellen, amelynél M. Nogueira Teixeira gépjármű-felelősségbiztosítást kötött. E keresetben 154 546,36 eurót követelt az említett balesetben elszenvedett vagyoni és nem vagyoni kára megtérítéseként. A portugál bíróság megállapította, hogy egyik járművezető sem vétkes. Mivel kétséges a balesetben érintett járművek károkozásban való közrehatásának mértéke, a portugál polgári törvénykönyv 506. cikkének (2) bekezdését kell alkalmazni, amely az egyes járművezetők felelősségének mértéket 50%-ban határozza meg. A portugál bíróság szerint a kárt okozó jármű vezetőjének felelőssége korlátozott a károsult járművének az említett károkozásban való közrehatásával arányban álló mértékben. E korlátozott felelősség az Europeia de Seguros által a gépjármű-felelősségbiztosítás címén a károsultnak fizetendő kártérítés arányos csökkenésével jár. Emiatt fordult a portugál bíróság az Európai Bírósághoz. Az Európai Bíróság ítéletének indokolásában megállapította, hogy a portugál szabályozás szerint vétkesség hiányában először a részesek közrehatását kell vizsgálni, s ha ennek meghatározása nem lehetséges, akkor kell alkalmazni azt a szabályt, miszerint a közrehatás mértéke egyenlő. Ennek megfelelően az Európai Bíróság 2011. március 17-én meghozott ítélete rendelkező részében kifejtette, hogy az első gépjármű-biztosítási irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, a második gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikkét úgy kell értelmezni, „hogy azokkal nem ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely két jármű kárt okozó olyan ütközése esetén, amikor a balesetben egyik járművezető sem vétkes, az említett kárért való felelősséget megosztja az egyes járművek károkozásban való közrehatása mértékének arányában, illetve kétség esetén az említett közrehatás mértékét egyenlőként határozza meg.”<sup>409</sup>

Az Európai Bíróság immáron többedik alkalommal foglalkozott a portugál kártérítési jogi szabályokkal. Az ítéletében megerősítette azt a korábbi megállapítását az Európai Bíróság,

<sup>407</sup> EBHT 2011., I-1846. o., ECLI:EU:C:2011:158

<sup>408</sup> Az ítélet ismertetése megtalálható az Európai Bírósági Ítéletek című folyóirat 2011. évi 2. számában 59-60. oldalon.

<sup>409</sup> Érdekesképpen megjegyzem, hogy ezen kérdéskörre vonatkozóan a portugál bíróságok számtalan előzetes döntéshozatali eljárás iránti kérelmet nyújtottak be (lásd például: a C-299/10., a C-363/10., a C-437/10. és a C-13/11. számú ügyeket), amiket a fent ismertetett ítélet meghozatala után visszavontak, és erre tekintettel a Bíróság elnöke elrendelte az ügyek törlését.

hogy a nemzeti kártérítési jog alapvetően nem tárgya a gépjármű-biztosítási irányelveknek, így a jogesetben szereplő portugál szabályozás nem ellentétes a gépjármű-biztosítási irányelvekkel.

### *Fidelidade-Mundial-ügy*

Az Európai Bíróság a C-409/09. szám alatt<sup>410</sup> 2011. június 9. napján meghozott ítéletének tényállása szerint az alapügy felpereseinek kiskorú fia, aki kerékpáron közlekedett, összeütközött egy gépjárművel, amely a Fidelidade-Mundialnál volt biztosítva. A baleset következtében a fiú életét vesztette. Az eljárás korábbi szakaszában már bizonyítást nyert, hogy az említett baleset 20 óra 20 perc körül, lakott területen, házakkal szegélyezett utcában, falusi környezetben történt, és a gyermek a forgalommal szemben, az elsőbbségi szabályok betartása nélkül közlekedett. Az alapügy felperesei a gépjármű-felelősségbiztosítás alapján keresetet nyújtottak be a Fidelidade-Mundial ellen, amely a fiuk halálát okozó balesetben részt vevő gépjármű biztosítója. Mivel a keresetet mind az elsőfokú, mind a másodfokú eljárásban elutasították, az alapügy felperesei felülvizsgálati kérelmet nyújtottak be a portugál Legfelsőbb Bíróság előtt. Fontos kiemelni, hogy a baleset egyedüli okozója a kiskorú személy, aki a forgalommal szemben, az elsőbbségi szabályok betartása nélkül közlekedett, és a gépjármű vezetője nem sértette meg a rá vonatkozó közlekedési szabályok által előírt kötelezettségeket, ezért nem terheli sem vétkességen alapuló, sem objektív felelősség. Az Európai Bíróság ezen ítélete szerint az első, második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelvet úgy kell értelmezni, „hogy azzal nem ellentétesek azok a polgári jogi felelősségi joghoz tartozó nemzeti rendelkezések, amelyek lehetővé teszik, hogy a baleset károsultja esetében – ezen károsultnak a saját károsodásában való kizárólagos vagy részbeni közrehatásának egyedi mérlegelése alapján – kizárják vagy korlátozzák azt a jogot, hogy a balesetben részt vevő gépjárműre kötött felelősségbiztosítás alapján kártérítést igényeljen.” Ugyanakkor az Európai Bíróság az ítéletének 29. pontjában kifejtette, hogy a károsultnak járó kártérítés mértékét csak rendkívüli körülmények esetén, egyedi mérlegelés alapján lehet korlátozni.

Az Európai Bíróságnak ismételten a portugál kártérítési szabályok és a gépjármű-biztosítási irányelvek kapcsolatával összefüggésben kellett állást foglalnia; az Európai Bíróság továbbra is fenntartotta azt az álláspontját, hogy a gépjármű-biztosítási irányelveknek nem a nemzeti kártérítési jog harmonizációja az elsődleges célja, amit azzal egészített ki jelen ügyben

---

<sup>410</sup> EBHT 2011., II-03765. o., ECLI:EU:T:2011:299

meghozott ítéletében, hogy a károsultnak járó kártérítés mértékét csak rendkívüli körülmények esetén, egyedi mérlegelés alapján lehet korlátozni.

### *Almeida-ügy*

Az Európai Bíróságnak a C-300/10. számú ügyben<sup>411</sup> ismét a portugál szabályozással kapcsolatban kellett döntést hoznia. 2004. június 12-én egy gépjármű, amelynek V. H. Marques Almeida volt az utasa, összeütközött egy másik gépjárművel, amely J. M. da Cunha Carvalheira tulajdonában állt, és amelyet P. M. Carvalheira vezetett. A baleset során V. H. Marques Almeida, a gépjármű első ülésén ülő utas, akinek nem volt becsatolva a biztonsági öve, kirepült a szélvédőn, amely mély vágásokat ejtett a fején és az arcán. Az összeütközés időpontjában azon gépjármű tulajdonosa, amelyben V. H. Marques Almeida utazott, az e gépjárműre vonatkozó felelősségbiztosítással a Fidelidade-Mundialnál rendelkezett. Azonban a J. M. da Cunha Carvalheira tulajdonában álló gépjárműre nem állt fenn felelősségbiztosítási szerződés. Ezen balesetet miatt V. H. Marques Almeida keresetet nyújtott be az illetékes portugál bírósághoz, hogy az egyetemlegesen kötelezze a Fidelidade-Mundialt, J. M. da Cunha Carvalheirát és P. M. Carvalheirát, valamint a Fundo de Garantia Automóvel 65 000 euró megfizetésére a baleset során elszenvedett károk, valamint az esetlegesen elvégzendő sebészeti műtétek költségeinek megtérítése érdekében. Az elsőfokú bíróság a keresetet elutasította a portugál polgári jogi kártérítési szabályokra hivatkozással, ugyanis a károsult által elszenvedett károk saját felróható magatartására vezethetők vissza, vagyis arra, hogy nem volt bekapcsolva a biztonsági öve. A felperes fellebbezése alapján a másodfokú bíróság fordult az Európai Bírósághoz előzetes döntéshozatali eljárást kezdeményezve, ugyanis ezen bíróságnak kétsége támadt a tekintetben, hogy a portugál szabályozás összhangban áll-e a gépjármű-biztosítási irányelvekkel. Az Európai Bíróság 2012. október 23-án meghozott ítéletében ismételen leszögezte: „Olyan körülmények között, mint amelyekről az alapügyben szó van, [az első gépjármű-biztosítási irányelv] 3. cikkének (1) bekezdését, [a második gépjármű-biztosítási irányelv] 2. cikkének (1) bekezdését, valamint a [harmadik gépjármű-biztosítási irányelv] 1. cikkét úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétesek az olyan nemzeti rendelkezések, amelyek két gépjármű ütközése esetén – amely az egyik gépjármű utasának testi sérüléseket okozott, de az említett gépjárművek vezetői nem minősíthetők vétkesnek – lehetővé teszik a biztosítottak polgári jogi felelősségének korlátozását vagy kizárását.”

---

<sup>411</sup> ECLI:EU:C:2012:656

Tehát újból megerősítette az Európai Bíróság azt, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvek nem a polgári jogi felelősség szabályait határozzák meg, vagyis a polgári jogi felelősség szabályainak meghatározása a tagállamok hatáskörébe tartozik.

### *Wilkinson és Evans ügye*

A C-442/10. számú ügyben<sup>412</sup> az Európai Bíróságnak az angol szabályozással kapcsolatban kellett állást foglalnia. A két alapügy egyikének tényállása szerint B. Wilkinson a Churchill Biztosítónál kötött biztosítási szerződésben mint az érintett gépjármű vezetője került feltüntetésre. 2005. november 23-án e gépjármű vezetését egy barátjának engedte át, maga pedig utasként szállt be a gépjárműbe. Az nem volt vitatott, hogy B. Wilkinson tudta, hogy e személyt nem biztosította e biztosítási szerződés. A vezető elveszítette uralmát e gépjármű felett, amely egy másik, szemben közlekedő gépjárművel ütközött. B. Wilkinson súlyosan megsérült. A Churchill Biztosító elismerte a B. Wilkinsonnal szembeni kártérítési kötelezettségét, de az 1988. évi törvény 151. cikkének (8) bekezdése alapján biztosított minőségében kártérítést követelt tőle, ugyanazon összegben, mint amennyi kártérítést a biztosító volt köteles fizetni, amely követelést B. Wilkinson vitatta. Mivel az elsőfokú bíróság a károsult, vagyis B. Wilkinson javára döntött, a Churchill Biztosító fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz. A másik ügy tényállása alapján T. Evans, aki egy, az Equity Biztosítónál biztosított motorkerékpár tulajdonosa volt, e jármű vezetése tekintetében volt biztosított, minden más személy kizárásával. 2004. augusztus 4-én átengedte egyik barátjának a szóban forgó motorkerékpár vezetését, ő maga pedig utasként a hátsó ülésen foglalt helyet. A vezető gondatlansága miatt behajtott egy teherautó hátsó részébe, és T. Evans súlyosan megsérült. Az elsőfokú bíróság úgy ítélte meg, hogy amikor átengedte a vezetőnek motorkerékpárja vezetését, T. Evansban nem merült fel a kérdés, hogy a vezető rendelkezett-e biztosítással az ő motorkerékpárja vezetése tekintetében. Ily módon megállapította, hogy az Equity Biztosító az 1988. évi törvény 151. cikkének (8) bekezdése alapján jogosult volt kártérítésre azon összegek értékében, amelyeket T. Evansnak kellett volna fizetnie, mivel ez utóbbi egy nem biztosított személy számára engedte át motorkerékpárjának vezetését. T. Evans e határozattal szemben fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz. A kérdést előterjesztő bíróság rögzítette, hogy az angol jogban az 1988. évi törvény 151. cikkének (8) bekezdése azzal a joghatással jár, hogy automatikusan kizárja a biztosítás köréből azt a

---

<sup>412</sup> EBHT 2011., I-12639. o., ECLI:EU:C:2011:799

biztosítottat, aki utasként beszállva abba a gépjárműbe, amelynek vezetése tekintetében biztosítva van, egy nem biztosított vezetőnek engedi át a gépjármű vezetését. Az érintett angol bíróság lényegében arra keresett választ, hogy a vonatkozó angol szabályozás összhangban áll-e a gépjármű-biztosítási irányelvek rendelkezéseivel. Kiemelést érdemel, hogy az angol bíróság a 2009/103/EK irányelvre, vagyis a konszolidált irányelvre hivatkozott. Azonban az Európai Bíróság észlelte, hogy az alapügyekre még a második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelv az alkalmazandó, hiszen a balesetek időpontjában a konszolidált irányelv még nem volt hatályban. Az Európai Bíróság 2011. december 1-jén meghozott ítéletében kimondta: A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikkének első bekezdését, valamint a második gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, „hogy ezekkel ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely azzal a joghatással jár, hogy automatikusan kizárja a biztosító kártérítési kötelezettségét egy közúti baleset károsultjaival szemben, amennyiben ezt a balesetet nem a biztosítási szerződés által biztosított vezető okozta, és amennyiben e károsult, vagyis a baleset időpontjában a gépjármű utasa, biztosított volt e gépjármű vezetése tekintetében, és a vezetést a vezetőnek engedte át.” A kérdés megválaszolása tekintetében az Európai Bíróság ítéletének rendelkező része szerint<sup>413</sup> nem releváns, hogy „a biztosított károsult tudatában volt-e annak a ténynek, hogy az a személy, akinek a gépjármű vezetését átengedte, e tekintetben nem volt biztosított, vagy azt hitte, biztosított volt, illetve felmerült-e benne ez a kérdés, vagy sem.”

Az Európai Bíróság – értelmezve a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv rendelkezéseit – leszögezte, hogy ezen szabályok alapján a tagállamok nem zárhatják ki a felelősségbiztosító utassal szembeni helytállási kötelezettségét azon az alapon, hogy a gépjármű vezetője nem rendelkezett a baleset időpontjában felelősségbiztosítási fedezettel. E tekintetben irreleváns, hogy az utas tudta-e vagy tudnia kellett volna-e, hogy a vezető tekintetében az adott gépjárműre nincsen biztosítási fedezet.

### *Gomes Oliveira-ügy*

A C-362/11. számú ügyben<sup>414</sup> az Európai Bíróságnak egy újabb ügyben a portugál szabályozás és a gépjármű-biztosítási irányelvek összhangjával kapcsolatban kellett állást foglalnia. Az ügy tényállása szerint 2006. november 3-án Gomes Oliveira úr, aki kerékpárral közlekedett, egy olyan gépkocsival ütközött, mely a Lusitânia nevű portugál biztosítónál volt biztosítva. A

<sup>413</sup> Az ítélet 51. pont (2) bekezdése.

<sup>414</sup> ECLI:EU:C:2013:184



károsult a portugál biztosító ellen kártérítési pert indított. A kérdést előterjesztő portugál bíróság kifejtette, hogy a károsult nem időben jelezte irányváltatási szándékát, nem volt kivilágítva a kerékpár és nem viselt a károsult bukósisakot. Ez pedig azzal jár, hogy az alkalmazandó portugál szabályok szerint 15% közrehatás megállapítására ad alapot. A portugál bíróság arra keresett választ, hogy az érintett portugál polgári jogi szabályok összhangban vannak-e a gépjármű-biztosítási irányelvek rendelkezéseivel. Az Európai Bíróság 2013. március 21. napján meghozott indokolt végzésében<sup>415</sup>, ami portugál és francia nyelven érhető el, kimondta, az első, második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelvet úgy kell értelmezni, hogy „azzal nem ellentétesek azok a polgári jogi felelősségi joghoz tartozó nemzeti rendelkezések, amelyek lehetővé teszik, hogy a baleset károsultja esetében – ezen károsultnak a saját károsodásában való kizárólagos vagy részbeni közrehatásának egyedi mérlegelése alapján – kizárják vagy korlátozzák azt a jogot, hogy a balesetben részt vevő gépjárműre kötött felelősségbiztosítás alapján kártérítést igényeljen.”<sup>416</sup>

Az Európai Bíróság immár sokadik alkalommal foglalt állást a portugál kártérítési joggal és a gépjármű-biztosítási irányelvekkel kapcsolatban. Ezen ügyben már nem ítélet, hanem csak indokolt végzés született, hiszen a felvetett kérdést az Európai Bíróság már többször megválaszolta.

### *Freitas-ügy*

A C-96/12. számú ügyben<sup>417</sup> az Európai Bíróságnak ismételten a portugál szabályozás és a gépjármű-biztosítási irányelvek összhangjával kapcsolatban kellett állást foglalnia. Az ügy tényállása szerint 2005. április 23-án Freitas úr és Pinto Montiero asszony kiskorú fia kerékpározás közben összeütközött egy olyan gépkocsival, ami a portugál Allianz Biztosítónál volt biztosítva. A kiskorú gyermek nevében és képviselőjében a szülei indítottak pert a vagyoni és nem vagyoni kártérítés iránt a portugál Allianz Biztosítóval szemben. A kérdést előterjesztő bíróság megállapította, hogy a baleset a kiskorú hibájára vezethető vissza, míg a gépkocsi vezetője részéről felróhatóság vagy vétkesség nem állapítható meg. Az eljáró portugál bíróság előzetes döntéshozatali eljárásra vonatkozó kérelme alapján az Európai Bíróság 2013. március

<sup>415</sup> Az Európai Bíróság végzésének 15. pontjában az eljárási szabályzat 99. cikkére hivatkozva kiemelte, hogy a felvetett kérdés egyértelműen megválaszolható az Európai Bíróság esetjoga alapján, így elegendő csak indokolt végzést hozni.

<sup>416</sup> A C-486/11. számú ügyben a portugál szabályozással kapcsolatban szintén 2013. március 21. napján meghozott indokolt végzésében az Európai Bíróság a C-362/11. számú ügyben meghozott végzéssel azonos tartalmú döntést hozott. A végzés rendelkező része ECLI:EU:C:2013:188 szám alatt került közzétételre.

<sup>417</sup> ECLI:EU:C:2013:199

21. napján meghozott indokolt végzésében<sup>418</sup>, ami portugál és francia nyelven érhető el, ismétlen kimondta, az első, második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelvet úgy kell értelmezni, hogy „azzal nem ellentétesek azok a polgári jogi felelősségi joghoz tartozó nemzeti rendelkezések, amelyek lehetővé teszik, hogy a baleset károsultja esetében – ezen károsultnak a saját károsodásában való kizárólagos vagy részbeni közrehatásának egyedi mérlegelése alapján – kizárják vagy korlátozzák azt a jogot, hogy a balesetben részt vevő gépjárműre kötött felelősségbiztosítás alapján kártérítést igényeljen.”<sup>419</sup>

Az Európai Bíróság újból foglalkozott a portugál kártérítési jog és a gépjármű-biztosítási irányelvek összefüggéseinek a kérdésével. Az indokolt végzésében az Európai Bíróság fenntartotta korábbi álláspontját.

### *Haasová-ügy*

A C-22/12. számú ügy tényállása szerint V. Haas úr 2008. augusztus 7-én hunyt el egy csehországi közlekedési balesetben, amit a B. Hologová tulajdonát képező gépkocsit vezető R. Petrik okozott. B. Hologová autója, amit Szlovákiában vettek nyilvántartásba, és amelyben V. Haas utazott, összeütközött egy, a Cseh Köztársaságban nyilvántartásba vett tehergépjárművel. K. Haasová és lánya pert indított R. Petrik és B. Hologová ellen annak érdekében, hogy térítsék meg a nem vagyoni kárnak minősített, a férj és apa elvesztése által okozott kárt a szlovák polgári törvénykönyv 13. cikkének (2) és (3) bekezdése alapján. Ezen perbe beavatkozott a károkozó gépjármű üzemben tartójának károkori felelősségbiztosítója is. I. fokon R. Petriket és B. Hologovát kártérítés címén 15 000 euró megfizetésére kötelezték. Valamennyi fél fellebbezést nyújtott be ezen marasztaló ítélettel szemben. A II. fokú szlovák bíróság szerint, a ténybeli körülményekre figyelemmel a cseh anyagi jogot kell alkalmazni, különösen a cseh polgári törvénykönyv 444. cikkének (3) bekezdését, amely előírja 240 000 CZK átalány-kártérítés megfizetését a túlélő hozzátartozóknak a házastárs elvesztése esetén. Az a kérdés merült fel az előzetes döntéshozatalt kezdeményező szlovák bíróságban, hogy a gépjármű-biztosítási irányelveket úgy kell-e értelmezni, hogy ezen átalány-kártérítésre a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet kiterjed-e. Az Európai Bíróság 2013. október

<sup>418</sup> Az Európai Bíróság végzésének 19. pontjában az eljárási szabályzat 99. cikkére hivatkozva kiemelte, hogy a felvetett kérdés egyértelműen megválaszolható az Európai Bíróság esetjoga alapján, így elegendő csak indokolt végzést hozni.

<sup>419</sup> Említést érdemel a C-213/12. szám alatt folyamatban volt ügy, mely szintén a portugál szabályozással állt összefüggésben. A Bíróság elnöke azonban a kérelem visszavonására tekintettel 2013. június 4. napján meghozott végzésével törölte az ügyet.

24. napján meghozott ítéletében kimondta, az első, második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelveket akként kell értelmezni, „hogya a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnak ki kell terjednie a közlekedési baleset áldozatainak hozzátartozói által elszenvedett, nem vagyoni károk megtérítésére, amennyiben e kártérítést az alapjogvita tekintetében alkalmazandó nemzeti jog a biztosított polgári jogi felelőssége alapján előírja.”

Ezen ítélet alapján kiemelendő, hogy a nem vagyoni kártérítésre, illetve a sérelemdíjra is kiterjed a gépjármű-biztosítási irányelvek szerinti biztosítási fedezet, azonban az már a nemzeti jogon múlik, hogy hozzátartozó elvesztése miatt a túlélő részére jár-e nem vagyoni kártérítés vagy sérelemdíj.

### *Drozdovs-ügy*

Az előző üggyhöz hasonló kérdés merült fel a C-277/12. számú ügyben<sup>420</sup>. Az alapügy tényállása alapján 2006. február 14-én V. Drozdovs szülei elhunytak egy Lettországból bekövetkezett közlekedési balesetben. V. Drozdovst, aki 1995. augusztus 25-én született, ezt követően nagyanyja gyámsága alá helyezték. Ezt a balesetet egy olyan gépjármű vezetője okozta, amelyet a Baltikums biztosított. A gyám felszólította a felelősségbiztosítót, hogy fizesse meg a kiskorút megillető kártérítést, a 200 000 LVL összegű nem vagyoni kár címén járó kártérítéssel együtt. A Baltikums a nem vagyoni kártérítés összegét meghatározó rendelet 7. cikke alkalmazásában 200 LVL (hozzávetőleg 300 euró) kártérítést fizetett V. Drozdovs lelki szenvedései címén, valamint 4497,47 LVL összeget vagyoni kárának megtérítése címén, amely összeg nem tárgya a jogvitának. Ezt követően a Baltikumsszal szemben a V. Drozdovs által elszenvedett 200 000 LVL összegű nem vagyoni kár megtérítése iránt keresetet terjesztett elő a gyám. Miután ezen keresetet és a gyám által benyújtott fellebbezést elutasították többek között az alkalmazandó lett rendelet 7. cikke alapján, a gyám felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a kérdést előterjesztő lett Legfelsőbb Bíróság előtt a fellebbviteli bíróság által hozott ítélet hatályon kívül helyezése és új döntés meghozatala céljából. A lett Legfelsőbb Bíróság azt a kérdést tette fel az Európai Bíróságnak, hogy az első és második gépjármű-biztosítási irányelvek a nem vagyoni kártérítésre is kiterjednek-e, valamint ha ezen kérdésre igenlő a válasz, akkor ezen irányelveket úgy kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabály, ami a nem vagyoni sérelmekért járó kártérítést jelentős mértékben korlátozza. Érdekességképpen megemlítem, hogy a C-22/12. és a C-277/12. számú ügyben a főtanácsnok

<sup>420</sup> ECLI:EU:C:2013:685

együttes indítványt terjesztett elő, noha az Európai Bíróság nem egyesítette a két ügyet. Az Európai Bíróság szintén 2013. október 24. napján meghozott ítéletében megállapította, „hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnak ki kell terjednie a közlekedési baleset áldozatainak hozzátartozói által elszenvedett, nem vagyoni károk megtérítésére, amennyiben e kártérítést az alapjogvita tekintetében alkalmazandó nemzeti jog a biztosított polgári jogi felelőssége alapján előírja.” Továbbá azt is kimondta, hogy az érintett irányelveket akként kell értelmezni, hogy egy olyan nemzeti szabályozás ellentétes az irányelvekkel, ami jelentős mértékben korlátozza a nem vagyoni hátrányokért járó kártérítést.

Az Európai Bíróság ezen ügyben meghozott döntésében annyival egészítette ki – a némileg eltérő tényállás miatt – az előbb említett ítéletben kifejtett álláspontját, hogy arra sincs lehetősége a tagállamoknak, hogy jelentős mértékben korlátozzák a nem vagyoni hátrányokért járó kártérítést. Arra már azonban a tagállami jog az irányadó, hogy mely hátrányok elszenvedése miatt jár nem vagyoni kártérítés vagy sérelemdíj.

### *Petillo-ügy*

A C-371/12. számú ügyben<sup>421</sup> egy olasz bíróság fordult előzetes döntéshozatali eljárás lefolytatásáért az Európai Bírósághoz. Az ügy tényállása szerint 2007. szeptember 21-én a Mauro Recchioni által vezetett jármű hátulról belerohant a Carlo Petillo tulajdonát képező gépkocsiba, amit Enrico Petillo vezetett. Ennek következtében Enrico Petillo testi sérüléseket szenvedett. A károsultak a károkozó felelősségbiztosítója, az Unipol ellen kártérítési pert indítottak. Az ügy érdekességét az adja, hogy az olasz jogalkotó a biztosítási szolgáltatások költségeinek korlátozása céljából a magánbiztosítási törvénykönyv 139. cikkében a közúti és hajózási baleset károsultjai által elszenvedett nem vagyoni károk címén fizetendő összegek meghatározásának különös rendszerét írta elő. E rendszer korlátozásokat ír elő a más jogviták tekintetében alkalmazandó értékelési szempontokhoz képest. A kérdést előterjesztő olasz bíróságban kétely merült fel azzal kapcsolatban, hogy ez az olasz szabályozás összhangban van-e a gépjármű-biztosítási irányelvekkel, különösen az első és második gépjármű-biztosítási irányelvvel, és ezért előzetes döntéshozatal iránt az Európai Bírósághoz fordult. Az Európai Bíróság, leszögezve, hogy a konszolidált irányelv még jelen ügyben nem alkalmazható<sup>422</sup>, 2014. január 23-án meghozott ítéletében kimondta, hogy az első és második gépjármű-biztosítási irányelvet akként kell értelmezni, „hogy az irányelvekkel nem ellentétes az olyan

<sup>421</sup> ECLI:EU:C:2014:26

<sup>422</sup> Az ítélet 24. pontja.

nemzeti szabályozás, mely a nem vagyoni károk rendezésére speciális rendszert, korlátozottabb összegű kártérítést határoz meg, még akkor sem, ha egyéb károkozás tekintetében a nem vagyoni károk rendezésére más rendelkezések ilyen korlátozást nem határoznak meg.”

Tehát fontos arra rámutatni, hogy tagállami hatáskörbe tartozik annak megállapítása, hogy a károkozó milyen feltételek szerint és milyen mértékben köteles kártérítést nyújtani. Az is fontos, hogy az olasz törvény nem a felelősségbiztosító helytállási kötelezettségét korlátozza csupán a hivatkozott törvényben, hanem a károkozó kártérítési felelősségét korlátozta a közúti és hajózási baleset során okozott nem vagyoni hátrányok megtérítése tekintetében.

### *Litaksa-ügy*

A C-556/13. számú ügyben<sup>423</sup> az Európai Bíróságnak a biztosítási díjnak a gépjárműhasználat helye alapján történő differenciálásával kapcsolatban kellett döntést hoznia. Az alapügy tényállása értelmében 2008. november 24-én a Litaksa és a BTA Biztosító gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kötött a Litaksa tulajdonában álló két gépjárműre. Az érintett szerződésekben meghatározták, hogy a gépjárműveket nem használják a Litván Köztársaság területén kívül történő személy- vagy áruszállításra. A biztosítási szerződések továbbá azt a kötelezettséget írták elő a Litaksa számára, hogy abban az esetben, ha a biztosított gépjárműveket 28 napot meghaladóan másik tagállamban kívánja használni, illetve másik tagállamba kíván személy- vagy áruszállítást végezni, előzetesen tájékoztatnia kell erről a BTA-t, és kiegészítő biztosítási díjat kell fizetnie. A biztosítási szerződések megkötése után a Litaksa tulajdonában álló két gépjármű az Egyesült Királyságban és Németországban közúti baleset részesévé vált ügy, hogy a Litaksa előzetesen nem tájékoztatta a felelősségbiztosítót arról, hogy a gépjárműveket ezekben a tagállamokban kívánja használni. A BTA kártérítést fizetett a balesetek károsultjainak, majd – mivel úgy vélte, hogy a Litaksa nem tartotta be az alapeljárásban tárgyalt szerződésekben foglalt kikötéseket, amelyek alapján tájékoztatnia kellett volna őt arról, hogy a gépjárműveit másik tagállamban kívánja használni – az illetékességgel és hatáskörrel rendelkező litván bírósághoz fordult, azt kérvén, hogy a Litaksa a károsultaknak kifizetett kártérítés felét térítse meg. Az elsőfokú bíróság ítéletével a felperes biztosító keresetének helyt adott. A Litaksa fellebbezése folytán a másodfokú bíróság az ügy érdemét tekintve helybenhagyta az elsőfokú ítéletet, ezért a Litaksa felülvizsgálati kérelemmel élt a jogerős ítélet ellen a litván Legfelsőbb Bírósághoz, mely bíróság előzetes döntéshozatal

---

<sup>423</sup> ECLI:EU:C:2015:202

iránti kérelemmel fordult az Európai Bírósághoz. A litván Legfelsőbb Bíróság azt a kérdést tette fel, hogy a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy a biztosítási szerződés felei nem állapodhatnak meg arról, hogy területi alapon korlátozzák a biztosítási fedezetet. Az Európai Bíróság 2015. március 26-i ítéletében megállapította, hogy az ötödik gépjármű-biztosítási irányelvvel módosított harmadik gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikke akként értelmezendő, „hogy az „egyszeri biztosítási díj” e rendelkezés szerinti fogalmának nem felel meg az olyan díj, amelynek mértéke aszerint változik, hogy a biztosított gépjármű kizárólag annak a tagállamnak a területén fog-e közlekedni, ahol a szokásos üzembentartási helye van, vagy pedig az Unió egész területén.”

Ezen ítélet egyértelművé tette, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés felei nem állapodhatnak meg abban, hogy a biztosítási fedezet csak az adott tagállamra terjed ki, hanem a biztosítási időszak teljes tartama alatt az egész Európai Unió területére fedezetet kell nyújtania.

Különösképpen az Egyesült Királyság gyakorlatát tekintve is érdekes lehet ez az ítélet, hiszen ott bevett gyakorlat az, hogy amennyiben az Egyesült Királyságon kívül használják az ott nyilvántartásba vett és biztosított gépkocsit egy meghatározott idő után, akkor a más tagállamban fennálló fedezetért további biztosítási díjat kell fizetni. Kérdéses, hogy ez a biztosítói gyakorlat mennyiben fenntartható az említett bírósági döntés után az Egyesült Királyságban. Az azonban nem kizárt, hogy ezen európai bírósági ítélet hatására a biztosítási díjak nőni fognak, legalábbis az Egyesült Királyságban.<sup>424</sup>

Ami az EFTA Bíróság ítélkezési gyakorlatát illeti, az alábbi döntésekre szükséges rámutatni, ugyanis a harmadik gépjármű-biztosítási irányelv EGT vonatkozásúvá vált az EGT-Vegyesbizottság 1999. szeptember 30-i 117/1999 számú határozata alapján.<sup>425</sup>

Mielőtt az EFTA Bíróság döntéseinek az ismertetésére térek rá, célszerű röviden összefoglalni az EFTA Bíróság szerepét és hatáskörét. Az EFTA, vagyis magyarul az Európai

<sup>424</sup> Lásd például az Allianz Insurance plc gépjármű-biztosítási szabályzatát, melynek 22. oldalán szerepel, hogy a biztosítási fedezet egy biztosítási időszakban az Egyesült Királyságon kívüli gépjárműhasználat tekintetében csak a 90 napnyi időre terjed ki; forrás: <https://www.allianz.co.uk/car-insurance.html>; letöltve: 2015. november 26.; a Churchill Biztosító gépjármű-biztosítási szabályzatát, melynek 17. oldalán hasonló szabályozás található, forrás: <http://www.churchill.com/content/dam/dlg/Churchill/Products/Car-insurance/Product-pages/PDF/ch-car-insurance-policy-document.pdf>, letöltve: 2015. november 26. Ezzel szemben az AVIVA Biztosító gépjármű-biztosítási szabályzata ilyen korlátozást nem tartalmaz; forrás: <http://www.aviva.co.uk/static/library/pdfs/motor/multi-car/NMDMG10249.pdf>; letöltve: 2015. november 26.

<sup>425</sup> Forrás: <http://www.efta.int/media/documents/legal-texts/eea/other-legal-documents/adopted-joint-committee-decisions/1999%20-%20English/117-1999.pdf>; letöltve: 2015. november 26.

Szabadkereskedelmi Társulás Bíróságának a hatásköre az EFTA tagállamok közül az Európai Gazdasági Térségben résztvevő három államra, vagyis Izlandra, Liechtensteinre és Norvégiára terjed ki (tehát Svájcra nem). Az európai gépjármű-biztosítási irányelvek értelmezésével, szabályai átültetésének elmulasztásával vagy nem megfelelő átültetésével kapcsolatban az EFTA Bíróság az érintett három EFTA tagállam vonatkozásában hasonló szerepet tölt be, mint az Európai Unió Bírósága az uniós tagállamok tekintetében.<sup>426</sup>

### *Finanger-ügy*

Az E-1/99. számú ügyben<sup>427</sup> egy norvég bíróság fordult tanácsadó véleményért az EFTA Bírósághoz az első, második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelvvel kapcsolatban. Az ügy tényállása szerint 1995 november 11-én Norvégiában Finanger asszony közlekedési balesetben mint a károkozó gépjármű utasa súlyosan megsérült úgy, hogy 60%-os mértékben vált rokkanttá, míg munkaképességét 100%-ban elveszítette. A baleset oka az volt, hogy a gépjármű vezetője alkohol hatása alatt vezetett, mely csökkentette vezetési képességét, és lehajtott az útestről. A károsult a károkozó felelősségbiztosítójához előterjesztette kártérítési igényét, azonban a biztosító az irányadó norvég törvényre hivatkozással megtagadta kártérítési összeg kifizetését, ugyanis az akkori norvég jogi szabályozás szerint a károsult nem volt jogosult kártérítésre, ha tudta vagy tudnia kellett volna, hogy olyan gépjárműbe száll be, melynek vezetője alkohol hatása alatt áll. Tehát a norvég jogszabály mindenféle mérlegelési lehetőség nélkül kizárta ez esetben a károsult kártérítéshez való jogát. A károsult ennek ellenére a felelősségbiztosítóval szemben kártérítési pert indított. Az elsőfokú bíróság a károsult keresetét elutasította, hivatkozva az említett norvég jogszabályra. A károsult azonban fellebbezett az elsőfokú ítélet ellen. A másodfokú bíróság pedig észlelte, hogy a norvég szabályozás ellentétes lehet a gépjármű-biztosítási irányelvekkel, ezért tanácsadó vélemény iránt az EFTA Bírósághoz fordult. Az EFTA Bíróság 1999. november 7-én meghozott tanácsadó véleményében megállapította, hogy a hivatkozott norvég jogszabályi rendelkezés ellentétben áll az első, második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelvvel, ugyanis mindenféle mérlegelési lehetőség nélkül teljes egészében kizárta a károsult kártérítéshez való jogát. Azt azonban leszögezte az EFTA Bíróság, hogy az eset egyedi körülményeinek mérlegelése alapján károsulti közrehatásként vegye figyelembe a bíróság azt, hogy a károsult

<sup>426</sup> Lásd: Agreement between the EFTA States on the Establishment of a Surveillance Authority and a Court of Justice (Surveillance and Court Agreement)

<sup>427</sup> Report of the EFTA Court 1999., 121. o.

tudta vagy tudnia kellett volna, hogy olyan gépjárműbe száll be, melynek vezetője alkohol hatása alatt áll.

Ezen EFTA Bíróság által meghozott döntés egyértelművé tette, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvek taxatíván meghatározzák a kizárási eseteket, melyek között a perbeli esetkör nem szerepel; azonban arra lehetőség van, hogy az adott nemzeti bíróság a károsult közrehatásaként értékelje az eset egyedi körülményei alapján, hogy a károsult utas olyan vezető által vezetett gépjárműben foglalt helyet, aki ittasan vezetett.

### *Helgadóttir-ügy*

Az E-7/00. számú ügyben<sup>428</sup> egy izlandi bíróság fordult az EFTA Bírósághoz. Az ügy tényállása értelmében 1994. július 1-jén Halla Helgadóttir, az akkor 17 éves lány, közúti közlekedési balesetet szenvedett kerékpárosként, aki 7%-os maradandó sérülést szenvedett. A károsult kártérítési igényt érvényesített a károkozó felelősségbiztosítójával szemben. A felelősség jogalapja nem volt vitatott, melyre tekintettel a biztosító kártérítést teljesített a károsult részére. A károsult azonban a kifizetett kártérítési összeggel nem volt megelégedve, ezért kártérítési pert indított a biztosítóval szemben. A jogvita alapját az adta, hogy a vonatkozó izlandi törvény szerint eltérő mértékben volt jogosult az a károsult keresetpótló kártérítésre, aki a balesetet megelőző egy évben rendszeres jövedelemmel rendelkezett, mint az, aki ilyen jövedelmet nem tudott igazolni. Az izlandi bíróságban az a kérdés merült fel, hogy ez a nemzeti kártérítési jogi jogszabály ellentétben áll-e az első, második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelvvel. Az EFTA Bíróság 2001. június 14-én meghozott ítéletében kimondta, hogy a kérdéses izlandi szabályozás nem ellentétes a gépjármű-biztosítási irányelvek rendelkezéseivel, mivel ezen irányelvek nem a nemzeti kártérítési jogi szabályokra vonatkoznak, hanem csak a felelősségbiztosítás egyes szabályait harmonizálják.

Ezen döntés is megerősíti azt, hogy a gépjármű-biztosítási irányelveknek nem szabályozási tárgya a nemzeti kártérítési jog, így erről az érintett államok szabadon rendelkezhetnek.

### *Nguyen-ügy*

Az E-8/07. számú ügyben<sup>429</sup> az EFTA Bíróságnak egy norvég bíróság kezdeményezése alapján abban kellett állást foglalnia, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvek szerint a biztosító

<sup>428</sup> Report of the EFTA Court 2000–2001., 248. o.

<sup>429</sup> Report of the EFTA Court 2008., 226. o.



helytállási kötelezettsége fennáll-e a károsultnak járó nem vagyoni kártérítés vonatkozásában. Nguyen asszony 2002. december 8-án történt közúti balesetben elvesztette férjét és két gyermekét, maga pedig könnyebb sérüléseket szenvedett. A károkozó ellen, aki ittas volt, büntetőeljárás indult, mely során több bűncselekmény miatt megállapították a bűnösségét. A norvég büntetőbíróság többek között a vádlottat, vagyis a károkozót 400.000 norvég korona (mintegy 48.000 euró) nem vagyoni kártérítés megfizetésére kötelezte, amit azonban a károkozó nem fizetett meg a károsultnak. Fontos azt kiemelni, hogy a norvég szabályozás szerint mind a büntetőbíróság, mind a polgári bíróság jogosult volt a károsult számára nem vagyoni kártérítést megítélni, azonban az akkori norvég jogi szabályozás szerint a nem vagyoni kártérítésre nem terjedt ki a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás. A károsult ezért a Norvég Állam ellen indított pert egy oszlói bíróság előtt annak megállapítása iránt, hogy a Norvég Állam a gépjármű-biztosítási irányelvek nem megfelelő átültetésével kárt okozott neki, és kártérítés megfizetésére kérte kötelezni a Norvég Államot. Az oszlói bíróság tanácsadó véleményért fordult az EFTA Bírósághoz. Az EFTA Bíróság 2008. június 20-án meghozott ítéletében megállapította, hogy a norvég szabályozás ellentétes az első, második és harmadik gépjármű-biztosítási irányelvvel, valamint az irányelvek nem megfelelő átültetése az EGT szerződés olyan súlyos megsértésének minősül, ami miatt fennáll a Norvég Állam kártérítési felelőssége.

Ezen bírósági döntés is kétséget kizáróvá tette, hogy az irányelvek alapján a biztosítási fedezetnek a nem vagyoni sérelmekért járó összegre, annak elnevezésétől függetlenül, ki kell terjednie.

#### 4.1.5. A kiegészítő irányelv

Az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosítási tevékenységekre vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelvnek elsősorban a gépjármű-felelősségbiztosítás tekintetében történő módosításáról szóló 1990. november 8-i 90/618/EGK irányelvről (a továbbiakban: kiegészítő irányelv) talán érdemes említést tenni, még akkor is, ha nem kifejezetten gépjármű-biztosítási irányelv.

A téma szempontjából ezen irányelv 6. és 7. cikke érdekes. A 6. cikk a 88/357/EGK irányelvet egészítette ki egy 12a. cikkel, mely előírja, hogy ha egy tagállamban telephellyel rendelkező biztosító egy másik tagállamban kíván kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szolgáltatást nyújtani, akkor a szolgáltatásnyújtás helye szerinti tagállamban tagja kell lennie a tagállam

nemzeti irodájának és garanciaalapjának, továbbá ennek finanszírozásában is részt kell vennie.<sup>430</sup>

Ezen túlmenően a 12a. cikk (4) bekezdése alapján „[a] biztosítónak a szolgáltatásnyújtás helye szerinti tagállamban képviselőt kell kineveznie annak érdekében, hogy ezen tagállam területén bekövetkezett eseményekkel kapcsolatban kárigényt benyújtó személyek ne kerüljenek kedvezőtlenebb helyzetbe amiatt, hogy a biztosítóintézet a felelősségbiztosítást nem az adott tagállamban lévő telephely útján biztosítja.”

A kiegészítő irányelv 7. cikke pedig azt tartalmazza, hogy a tagállam előírhatja, hogy „- a biztosítóintézet bejelentse a 12a. cikk (4) bekezdésében említett, a kárigényekkel foglalkozó képviselő nevét és címét,  
- a vállalkozás nyilatkozzon arról, hogy a szolgáltatásnyújtás helye szerinti tagállam nemzeti irodájának és nemzeti garanciaalapjának tagja.”

A kiegészítő irányelv 12. cikke értelmében a tagállamoknak az 1990. november 20. napján történt értesítéstől számított 18 hónapon belül kellett átültetniük az irányelvet, és az értesítéstől számított 24 hónapon belül kellett hatályba léptetni ezen rendelkezéseket.<sup>431</sup>

#### 4.1.6. A negyedik gépjármű-biztosítási irányelv

##### 4.1.6.1. A külföldön elszenvedett baleset károsultjai igényérvényesítésének megkönnyítése

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, valamint a Tanács 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelveinek módosításáról szóló 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: negyedik gépjármű-biztosítási irányelv) 1. cikke az egyik tagállamban lakóhellyel rendelkező, azonban egy másik tagállamban balesetet szenvedett személy helyzetére különleges intézkedéseket állapított meg. Az irányelv harmadik országokban történt közúti közlekedési balesetekből eredő kárigényekre

<sup>430</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 20-21. o.

<sup>431</sup> Fontos kiemelni, hogy az említett rendelkezések helyébe a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról szóló, 2009. november 25-i 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (Szolvencia II) rendelkezései léptek, e tekintetben lásd különösen az irányelv 18., 148. és 151. cikkét.

is vonatkozik, ha ezen harmadik ország részese a zöldkártya rendszernek, és ezen harmadik államban egy tagállamban lakóhellyel rendelkező személynek a kárt egy másik tagállamban lakóhellyel rendelkező biztosított okozta.<sup>432</sup>

Az irányelv hatályával kapcsolatban szükséges azt megjegyezni, hogy az nemcsak az Európai Unió tagállamaira terjed ki, hanem az EGT-Vegyesbizottság 2001. január 31-i 4/2001. határozata alapján az Európai Gazdasági Térség tagállamaira is.<sup>433</sup> Azt is érdemes megjegyezni, hogy noha Svájc nem tagja az Európai Uniónak, mégis átültette a nemzeti jogába a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv vívmányait.<sup>434,435</sup>

Az irányelv 3. cikke a felelősségbiztosítóval szembeni közvetlen kereseti jogot rögzítette. Ezzel kapcsolatban azt szükséges kiemelni, hogy az csak a nemzetközi vonatkozású ügyekre volt irányadó. Az irányelv elfogadásakor csak az Egyesült Királyságban és Írországban nem volt még teljes ez a közvetlen keresetindítási jog, azonban az irányelv hatására a belföldi ügyekben is bevezették ezen közvetlen kereseti jogot annak érdekében, hogy a belföldi károsultak ne kerüljenek kátrányosabb helyzetbe.<sup>436</sup>

Szintén a nemzetközi vonatkozású közlekedési balesetek károsultjai érdekében védelme miatt vezette be a jogalkotó a kárrendezési megbízottak intézményét az irányelv 4. cikkében, melynek az a célja, hogy az egyik EU vagy EGT tagállamban lakóhellyel rendelkező károsult, aki egy másik tagállamban szenved közlekedési balesetet, a lakóhelye szerinti tagállamban saját anyanyelvén tudja intézni peren kívül a kártérítési ügyet a károkozó felelősségbiztosítójának kárrendezési megbízottján keresztül.<sup>437</sup> Az irányelv alapján minden tagállami biztosító köteles

---

<sup>432</sup> Kiss Ferenc Kálmán: Új utakon az európai kártérítési gyakorlat szabályozásában, Biztosítási Szemle, 2005. évi 11-12. szám 11-12. o.

<sup>433</sup> OJ L 66., 2001. 3. 8., 46.; Hivatalos Lap magyar különkiadása 11/6. kötetének 7. o.

<sup>434</sup> Ulf Lemor: Haftungsrecht und Schadenregulierung in der Schweiz. Straßenverkehrsrecht. 2006. 8. sz. 290. o.

<sup>435</sup> Metzler, Martin – Aebli, Elda Bugada: Eine aktualisierte Übersicht zum Motorfahrzeug-Haftpflicht- und Entschädigungsrecht der Schweiz, Deutsches Autorecht, 2011. évi 6. szám 317. o. és Metzler, Martin – Fuhrer, Stephan: Ein Beitrag des Nationalen Versicherungsbüros und des Nationalen Garantiefonds, HAVE - Haftung und Versicherung, 2009. évi 1. szám 72-75. o.

<sup>436</sup> Hans Feyock - Peter Jacobsen - Ulf D. Lemor: Kraftfahrtversicherung. München, C. H. Beck, 2002. 5. Rész B Fejezet III. Alrész 9. pont.

<sup>437</sup> Colin, Vanessa: Grenzüberstreichende Unfallregulierung und die neue Rom II-Verordnung, Zeitschrift für Schadensrecht, 2009. évi 5. szám 243-244. o., Colin, Vanessa: Deutsche Versicherer als Schadensregulierungsbeauftragte im Sinne der 4. Krafthaftpflicht-Richtlinie der EU, Deutsches Autorecht, 2009. évi különszám 760-762. o. és Riedmeyer, Oskar: Die Abwicklung von Auslandsunfällen in der EU in der Anwaltspraxis, Deutsches Autorecht, 2009. évi különszám 749. o.

a telephelyén kívüli összes tagállamban kárrendezési megbízottat kinevezni.<sup>438</sup> Természetesen a kárrendezési megbízott kinevezése nem érinti az alkalmazandó jogra és a joghatóságra vonatkozó rendelkezéseket.<sup>439</sup> A kárrendezési megbízottnak a kárigényre vonatkozó minden olyan információt össze kell gyűjtenie, amely a károk rendezésével kapcsolatban szükséges, és minden szükséges intézkedést meg kell tennie a károk rendezésének megtárgyalására. A kárrendezési megbízott kinevezése nem korlátozhatja a károsult fél vagy biztosító jogát, hogy bírósági eljárást indítson közvetlenül a balesetet okozó személy vagy annak biztosítója ellen.<sup>440</sup> A kárrendezési megbízottnak elegendő jogkörrel kell rendelkezniük ahhoz, hogy a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikkében meghatározott esetekben képviseljék a biztosítót a károsultakkal szemben, és hogy kárigényeiket teljes mértékben rendezzék. A kárrendezési megbízottnak az is a feladata, hogy az ügyeket a károsult fél lakóhelye szerinti tagállam hivatalos nyelvén (nyelvein) vizsgálják.<sup>441</sup>

Pusztán a teljesség kedvéért jegyzem meg, hogy ha a tagállamban lakóhellyel rendelkező károsult a saját tagállamában szenved közlekedési balesetet, amit egy olyan személy okoz, aki a zöldkártyarendszer egy másik részes államából való, akkor ezen károk megtérítése a zöldkártya irodák rendszerén alapul.<sup>442</sup>

#### 4.1.6.2. A kárrendezési határidő bevezetése

Ezen túlmenően az irányelv 4. cikk (6) bekezdésében a kártérítési igény bejelentésétől számított 3 hónapos határidőt szabtak meg arra, hogy a biztosító vagy a kárrendezési megbízott kártérítési ajánlatot tegyen, ha a felelősség nem vitatott és a károkat felmérték, avagy a biztosító, illetve a kárrendezési megbízott indokolt választ adjon, ha a felelősséget tagadják, vagy nem állapították meg pontosan, vagy pedig a károkat nem mérték fel teljes mértékben.

#### 4.1.6.3. Az információs központ és a kártérítési testület feladatai

<sup>438</sup> Dirk Looschelders: Der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Vierte Kfz-Haftpflicht-Richtlinie - Ein überzeugendes Konzept zum Schutz des Geschädigten bei Verkehrsunfällen im Ausland? Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht. 1999. 2. sz. 59. o.

<sup>439</sup> Negyedik gépjármű-biztosítási irányelv (13) preambulumbekkezdése.

<sup>440</sup> Ulf Lemor: Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie – Inhalt, Umsetzung und offene Fragen. Neue Juristische Wochenschrift. 2002. 50. sz. (a továbbiakban: Lemor 2002) 3666. o.

<sup>441</sup> Negyedik gépjármű-biztosítási irányelv 4. cikk (4) és (5) bekezdés.

<sup>442</sup> Negyedik gépjármű-biztosítási irányelv (5) preambulumbekkezdése.

Az irányelv 5. cikke értelmében a tagállamoknak fel kellett állítaniuk egy információs központot, mely tájékoztatást tud adni a balesetben részes gépjárművekre vonatkozó felelősségbiztosítási szerződésekről. Tehát légyegében a gépjármű rendszáma alapján a károsult megtudhatja azt, hogy a káresemény időpontjában a károkozó gépjármű üzemben tartója mely biztosítónál volt biztosítva, illetve adott esetben a külföldi biztosítónak ki a kárrendezési megbízottja.<sup>443</sup>

Az irányelv 6. cikke alapján kártérítési testületek létrehozása történt meg, melynek az a feladata, hogy a károsultat a lakóhelye szerinti tagállamban részesítse kártérítésben akkor, ha a biztosító, illetve a kárrendezési megbízott a megszabott három hónapos határidőn belül nem adott választ, vagy a biztosító nem gondoskodott kárrendezési megbízott kinevezéséről. A kártérítési testületnek két hónapon belül kell választ adni a károsult felé. Azonban a károsult nem fordulhat a kártérítési testülethez, ha a kárigényt közvetlenül a balesetet okozó gépjármű felelősségbiztosítójához nyújtotta be, és onnan három hónapon belül választ kapott, vagy pedig a biztosító ellen a károsult már közvetlenül pert indított.

A kártérítési testületekre vonatkozó 6. cikk hatályba lépésének az volt a feltétele, hogy a tagállami kártérítési testületek egymással megállapodást kössenek feladataik és kötelezettségeik, valamint a visszatérítési eljárások meghatározása kérdésében.<sup>444,445</sup>

Az irányelv 7. cikke a nem azonosítható gépjárművek által okozott károk megtérítésére vonatkozó szabályokat pontosította tovább. Az irányelv 7. cikke kimondta: „Ha a gépjárművet lehetetlen azonosítani, vagy ha a balesetet követő két hónapon belül lehetetlen azonosítani a biztosítóintézetet, a károsult fél kártérítést igényelhet a lakóhelye szerinti tagállam kártérítési testületétől. A kártérítést a 84/5/EGK irányelv 1. cikkében foglalt intézkedéseknek megfelelően nyújtják. Ezután a kártérítési testület az ezen irányelv 6. cikkének (2) bekezdésében megállapított feltételek alapján kárigénnyel élhet:

a) ha a biztosítóintézetet nem lehet azonosítani: a 84/5/EGK irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében meghatározott garanciaalappal szemben azon tagállamban, ahol a gépjárművet rendszerint üzemben tartják;

<sup>443</sup> Gorski, Alexander: Regulierung im europäischen Ausland erlittener Kfz-Schäden – Eine Bestandaufnahme des Regulierungssystems der 4. KH-Richtlinie, Deutsches Autorecht, 2007. évi 10. szám 604-605. o.

<sup>444</sup> Negyedik gépjármű-biztosítási irányelv 6. cikk (3) bekezdése.

<sup>445</sup> 2003/20/EC bizottsági határozat 1. cikke alapján a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv 6. cikke 2003. január 20. napján lépett hatályba.

- b) azonosítatlan jármű esetén: a baleset helye szerinti tagállam garanciaalapjával szemben;  
 c) harmadik országbeli gépjárművek esetén: a baleset helye szerinti tagállam garanciaalapjával szemben.”

Ami az irányelv végrehajtását illeti, a tagállamoknak 2002. július 20-ig kellett elfogadniuk és kihirdetniük az irányelv átültetéséhez szükséges rendelkezéseket, és 2003. január 20-a előtt alkalmazniuk kellett ezen rendelkezéseket.

A negyedik gépjármű-biztosítási irányelv szintén nagy előrelépésként értékelhető, hiszen a másik tagállamban balesetet szenvedett személyek peren kívüli igényérvényesítése nagy mértékben könnyebbé vált a kárrendezési megbízottak kinevezésével, továbbá az irányelv a biztosító, illetve a kárrendezési megbízott válaszadására határidőt szabott meg, ami persze nem azt jelentette, hogy ezen három hónapos határidőn belül elintézhető egy kártérítési ügy.<sup>446</sup> Az információs központ és a kártérítési testület felállítása is a gyengébb helyzetben lévő károsult érdekei védelmét helyezte előtérbe. Továbbá az irányelv a közvetlen kereseti jogot is deklarálta.

#### 4.1.6.4. Az irányelv bírói gyakorlata

##### *Autohaus Ostermann GmbH ügye*

Az Európai Bíróságnak az Autohaus Ostermann GmbH és a VAV Versicherungs AG között C-447/04. szám alatt folyamatban volt ügyben<sup>447</sup> a negyedik gépjármű-biztosítási irányelvben meghatározott három hónapos ügyintézési határidővel kapcsolatban kellett döntést hoznia. Az ügy tényállása szerint 2004. február 3-án Innsbruck közelében két osztrák rendszámú személygépkocsi között közlekedési baleset történt. E gépjárművek egyikének tulajdonosa a felperessel, az Autohaus Ostermann GmbH-val javította meg gépjárművét. A gépjármű tulajdonosát engedményezés folytán az alperessel szembeni jogai tekintetében a felperes váltotta fel. Az alperes egy bécsi székhelyű biztosítótársaság. A felperes képviselőjének 2004. február 19-i levelében a felperes különböző összegek megfizetését követelte, 2004. március 2-i esedékességgel. Miután az alperes a számára megadott határidőn belül nem válaszolt, 2004. március 19-én a Bezirksgericht Innsbruck a felperes kérelmére fizetési meghagyást bocsátott ki, 2407,39 eurónak a 2002. március 2-ától 5,5%-os kamattal növelt összegéről. Ezt a fizetési

<sup>446</sup> Lemor 2002: 3669. o.

<sup>447</sup> EBHT 2005., I-10407. o., ECLI:EU:C:2005:735

meghagyást 2004. március 23-án kézbesítették az alperesnek, aki azonban néhány nappal korábban az alapösszeg egészét átutalta a felperes képviselőjének számlájára, ezt az összeget 2004. március 24-én írták jóvá. Mivel az alapösszeget az alperes megfizette, a Bezirksgericht Innsbruck előtti kérelem az eljárás költségeinek kérdésére korlátozódott. E bíróság 2004. június 18-i határozatával az alperest kötelezte a költségek megfizetésére 531,01 euró összegben, azzal az indokkal, hogy felelősségbiztosítás esetén a biztosítóknak – a következetes ítélkezési gyakorlat szerint – 10–14 napos ésszerű határidő áll rendelkezésükre a kárrendezés lefolytatására, amely határidőn belül szokásos ügymenet esetén a felperes elvárhatja kárának a biztosító általi megtérítését. Az alperes, vagyis a felelősségbiztosító által emelt kifogást – amely szerint a vonatkozó osztrák törvény, vagyis a KHVG 29a §-ának (1) bekezdése alapján három hónapos határidő áll rendelkezésére a kárrendezésre – az említett bíróság elutasította. Az alperes fellebbezést nyújtott be a Landesgericht Innsbruckhoz. Azt kérte, hogy a Bezirksgericht Innsbruck határozatát módosítsák úgy, hogy a felperest kötelezzék a költségek megfizetésére, 404,02 euró összegben. Másodlagosan pedig a határozat hatályon kívül helyezését kérte. Erre tekintettel a Landesgericht Innsbruck felfüggesztette az eljárást, és az Európai Bírósághoz fordult. Az Európai Bíróság 2005. december 1-jén meghozott indokolt végzésében kimondta, a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv 4. cikkének (6) bekezdése akként értelmezendő, „hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti jogszabály, amely szerint ésszerű, az e rendelkezésben meghatározott három hónapos határidőnél rövidebb fizetési határidő tűzése után a károsult fél keresettel fordulhat a biztosítóintézet ellen.”

Ezen bírósági döntés alapján tehát a tagállam meghatározhat olyan szabályozást, ami az irányelv szerinti három hónapos kárrendezési határidőnél rövidebb, amennyiben az eset körülményei alapján rövidebb kárrendezési határidő is ésszerű.

### *Grilc-ügy*

A C-541/11. számú ügyben<sup>448</sup> a kártérítési szervezet perelhetőségével kapcsolatban hozott végzést az Európai Bíróság. Az alapügy tényállása szerint a szlovéniai Grilc úr 2005. február 14-én Szlovákiában közúti közlekedési balesetet szenvedett, amit egy szlovákiai gépkocsival okoztak, mely gépkocsira a ČSOB Poistovna Slovakia biztosítónál rendelkeztek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéssel. A károsult a szlovák biztosító szlovéniai kárrendezési megbízottjánál, a Triglav d.d. biztosítónál érvényesítette a kártérítési igényét. A

---

<sup>448</sup> ECLI:EU:C:2013:19

szlovéniai kárrendezési megbízott azonban a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv szerinti három hónapos határidőben nem válaszolt a károsult kártérítési igényére, ezért a károsult a szlovén kártérítési testület ellen indított pert. Az elsőfokú szlovén bíróság a kártérítési testületet kártérítés megfizetésére kötelezte, míg a másodfokú bíróság arra hivatkozva utasította el a károsult keresetét, hogy a szlovén kártérítési testület passzív perbeli legitimációval nem rendelkezik. A károsult felülvizsgálati kérelemmel élt a szlovén Legfelsőbb Bírósághoz, mely bíróság az ügyet előzetes döntéshozatal iránt az Európai Bíróság elé utalta. A szlovén Legfelsőbb Bíróság lényegét tekintve azt kívánta megtudni, hogy a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv akként értelmezendő-e, hogy a kárrendezési megbízott hallgatása esetén a kártérítési testület ellen pert indíthat a károsult. Az Európai Bíróság, tekintettel arra, hogy ésszerű kétely nem merül fel a kérdésre adandó válasz tekintetében, indokolt végzést hozott 2013. január 17-én, miszerint a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv „6. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy egyrészt a károsult a kár megtérítését az e cikkben rögzített feltételek szerint követelheti a kártérítési testülettől, másrészt e kérelmet előbb e testülethez kell benyújtani, ami azonban nem érinti a károsult azon lehetőségét, hogy ezt követően adott esetben az illetékes bírósághoz forduljon, ha e szervezet megtagadja a követelés teljesítését.”

Ez a döntés azt jelenti, hogy a kártérítési testület rendelkezik passzív perbeli legitimációval, vagyis indítható ellene per, amennyiben ennek feltételei fennállnak, továbbá fontos az is, hogy a károsultnak a per megindítása előtt teljesítésre fel kell szólítani a kártérítési testületet, s amennyiben a kártérítési testület nem teljesít, akkor fordulhat a károsult marasztalás érdekében a bírósághoz a kártérítési testület ellen.

### *CED Portugal Unipessoal Lda ügye*

A C-558/15. számú ügyben<sup>449</sup> a kárrendezési megbízott jogállásával kapcsolatban merült fel az a kérdés, hogy a károsult a saját lakóhelye szerinti tagállamban működő kárrendezési megbízott ellen indíthat-e kártérítési pert, vagyis a kárrendezési megbízott passzív perbeli legitimációval rendelkezik-e. Az ügy tényállása szerint 2007. október 17-én az egyik spanyol autópályán közlekedési baleset következett be, amelyben életét veszítette egy portugál állampolgár, míg egy másik portugál állampolgár megsérült. A balesetet egy spanyol gépjármű-felelősségbiztosító által biztosított gépkocsi okozta. A károsultak a hatáskörrel és

---

<sup>449</sup> ECLI:EU:C:2016:957



illetékességgel rendelkező portugál bíróság előtt kártérítési pert indítottak egyrészt a spanyol biztosító portugál kárrendezési megbízottja, vagyis CED Portugal Unipessoal Lda ellen, másrészt és másodlagosan a gépjármű-biztosítási garanciaalap ellen. Az I. fokú portugál bíróság megállapította, hogy a kárrendezési megbízottnak és ebből következően a gépjármű-biztosítási garanciaalapnak nincs passzív perbeli legitimációja, így elutasította a keresetet. Az I. fokú ítélet ellen a károsultak fellebbezést terjesztettek elő. A II. fokú portugál bíróság terjesztette elő az ügyet az Európai Unió Bíróságához előzetes döntéshozatali eljárás lefolytatása érdekében azzal a kérdéssel, hogy a károsult által a külföldi biztosító hazai kárrendezési megbízottja mint alperes ellen indíthat-e kártérítési pert. Az ügy érdekessége, hogy Paolo Mengozzi főtanácsnok indítványában akként foglalt állást, hogy a kárrendezési megbízott a károsult által indított kártérítési perben rendelkezik a hivatkozott irányelv alapján passzív perbeli legitimációval.<sup>450</sup> Az Európai Unió Bírósága nem osztotta a főtanácsnok álláspontját és a 2016. december 15-én meghozott ítéletében kimondta: A negyedik gépjármű-biztosítási irányelv „4. cikkét úgy kell értelmezni, mint amely nem kötelezi a tagállamokat annak előírására, hogy valamely biztosítóintézet helyett annak az e cikk értelmében a kárigények rendezésével megbízott képviselőjét lehessen azon nemzeti bíróság elé idézni, amelyhez a 2005/14 irányelvvel módosított 2000/26 irányelv 1. cikkének hatálya alá tartozó károsult fordult kártérítési keresettel.”

Tehát az Európai Bíróság egyértelművé tette, hogy a kárrendezési megbízott ellen nem indítható kártérítési per, vagyis a kártérítési per alperesének a külföldi biztosítónak kell lennie.

#### 4.1.7. Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv

##### 4.1.7.1. Az első gépjármű-biztosítási irányelv módosítása

A gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó 72/166/EGK, 84/5/EGK, 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: ötödik gépjármű-biztosítási irányelv), mely EGT vonatkozású jogszabály, 1. cikke az első gépjármű-biztosítási irányelvet módosította, melynek értelmében tisztázottá vált, hogy a gépjármű rendszerinti üzemben tartásának a helye azon állam területét jelenti, amelynek

---

<sup>450</sup> ECLI:EU:C:2016:785

a rendszámtáblája a gépjárművön található, független attól, hogy ez ideiglenes vagy állandó rendszámtábla-e.

Továbbá az első gépjármű-biztosítási irányelvben található, a „terület, ahol a gépjárművet rendszerint üzemben tartják” fogalma kiegészült azzal, hogy „amennyiben a gépjármű nem rendelkezik rendszámtáblával, vagy olyan rendszámtáblával rendelkezik, amely nem vagy már nem rendelhető az adott gépjárműhöz, és a gépjármű egy baleset részesévé vált, [az első gépjármű-biztosítási irányelv] 2. cikke (2) bekezdésének első francia bekezdése vagy [a második gépjármű-biztosítási irányelv] 1. cikkének (4) bekezdése értelmében vett kártérítési igény rendezése céljából, annak az államnak a területe, ahol a baleset bekövetkezett.”

Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 1. cikk 2. pontja egyértelművé tette, hogy a tagállam a másik tagállamban rendszerint üzemben tartott gépjárműre vagy egy harmadik országban üzemben tartott, azonban egy másik tagállam területéről belépett gépjárműre vonatkozó biztosítási fedezet fennállását csak szűrőpróbaszerűen ellenőrizheti úgy, hogy az nem lehet megkülönböztető jellegű és nem irányulhat csak a biztosítás ellenőrzésére.

#### 4.1.7.2. A második gépjármű-biztosítási irányelvvel összefüggő módosítások

A második gépjármű-biztosítási irányelvet is módosította az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv.<sup>451</sup> E tekintetben kiemelés érdemel az, hogy a biztosítási fedezet összegét a jogalkotó jelentős mértékben megnövelte<sup>452</sup> úgy, hogy személyi sérülés esetén a biztosítási fedezet legalacsonyabb összege sérültenként 1.000.000 EUR vagy 5.000.000 EUR káreseményenként, a sérültek számától függetlenül; míg anyagi kár esetén káreseményenként 1.000.000 EUR, a károsultak számától függetlenül. Az irányelv a tagállamoknak ezen összegre való áttéréshez az irányelv végrehajtásától számított öt esztendő átmeneti időszakot engedélyezett azzal, hogy a tagállamoknak ezen igényüket a Bizottság felé be kellett jelenteniük és az irányelv végrehajtásának időpontját követő 30 hónapon belül a biztosítási fedezeti összegeket legalább az ötödik gépjármű-biztosítási irányelvben meghatározott szint felére növelik.<sup>453</sup>

<sup>451</sup> Ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikk.

<sup>452</sup> Manfred Hering: Die 5. KH-Richtlinie der Europäischen Union. Straßenverkehrsrecht. 2006. 6. sz. (a továbbiakban: Hering) 209. o.

<sup>453</sup> Ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikk.

A biztosítási fedezet összegére vonatkozóan az irányelv értékállandósági szabályt állapított meg, miszerint ötévente az európai fogyasztói árindexszel összhangba kell hozni a biztosítási összegeket.<sup>454</sup>

Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv továbbá a tekintetben is módosította a második gépjármű-biztosítási irányelvet, hogy a kártérítés korlátozásának vagy kizárásának a gépjármű azonosíthatatlanságán alapuló lehetősége nem alkalmazható, amennyiben a szerv súlyos személyi sérülésért járó kártérítést fizetett ugyanazon baleset bármely sérültjének, amelyben az anyagi kárt okozták. A tagállamok azonban 500 EUR önrészt állapíthatnak meg, amelyet az ilyen anyagi kár elszenvedőjének kell viselnie. A súlyos személyi sérülés fogalmának a meghatározása is a tagállamokon múlik.

#### 4.1.7.3. A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv módosítása

Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 4. cikke a harmadik gépjármű-biztosítási irányelvet módosította, melynek lényege egyrészt az, hogy a biztosítási fedezetből nem lehet eleve kizárni egy utast azon az alapon, hogy tudta vagy tudnia kellett volna, hogy a vezető alkohol vagy kábítószer befolyása alatt állt a baleset idején. Az indokolás szerint azonban az utas közrehatását a tagállam figyelembe veheti.<sup>455</sup> Továbbá a felelősségbiztosítás kiterjed az olyan gyalogosokat, kerékpárosokat és a közút többi, nem motorizált használoját ért személyi sérülésekre és anyagi kárra, akik egy gépjármű részvételével bekövetkezett baleset következményeként a nemzeti polgári jog értelmében kártérítésre jogosultak.<sup>456</sup>

Ezen felül az irányelv pontosította, hogy a biztosítási fedezet érvényes marad a szerződés teljes időtartamára, függetlenül attól, hogy a gépjármű meghatározott ideig egy másik tagállamban található-e.<sup>457</sup>

Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 4. cikk 4. pontja által beiktatott, harmadik gépjármű-biztosítási irányelv 4a. cikke kimondta, hogy „amikor egy gépjárművet egyik tagállamból egy másikba szállítanak, a rendeltetési tagállamot kell a kockázat helye szerinti országnak tekinteni,

---

<sup>454</sup> Ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 2. cikk.

<sup>455</sup> Ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 15. preambulumbekézése.

<sup>456</sup> Ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 4. cikk 2. pont.

<sup>457</sup> Hering: 210.

közvetlenül azon időponttól kezdődően, amikor a jármű leszállítását a vásárló elfogadta, egy harmincnapos időtartam folyamán, még akkor is, ha a gépjárművet a rendeltetési tagállamban hivatalosan nem vették nyilvántartásba.”

A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv újonnan beiktatott 4b. cikke pedig előírta, hogy a biztosítónak a biztosított részére 15 napon belül kártörténeti igazolást kell kiadnia.<sup>458</sup>

A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv új 4c. cikke eltörölte azt, hogy a nem biztosított gépjárművek által okozott anyagi károk esetében önrész legyen kiköthető a károsult terhére.<sup>459</sup>

A harmadik gépjármű-biztosítási irányelv új 4d. cikke rögzítette, hogy immáron nemcsak nemzetközi viszonylatban áll fenn a közvetlen kereseti jog, hanem belföldi vonatkozásban is. Míg ezen irányelv új 4e. cikke pedig a negyedik gépjármű-biztosítási irányelvben megállapított válaszadási határidőt terjesztette ki a belföldi ügyekre is. Továbbá az információs központok által biztosított tájékoztatás is kiterjesztésre került a belföldi vonatkozású kártérítési ügyekre is.<sup>460</sup>

#### 4.1.7.4. A negyedik gépjármű-biztosítási irányelv továbbfejlesztése

Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 5. cikk 1. pontja a negyedik gépjármű-biztosítási irányelvet egészítette ki egy új, (16a) preambulumbekazdássel, ami a következőket tartalmazta: „A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet 9. cikke (1) bekezdésének b) pontjával összefüggésben lévő 11. cikkének (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően a károsult fél a lakóhelye szerinti tagállamban keresetet indíthat a felelősségbiztosítást nyújtó biztosító ellen.”

Továbbá az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 5. cikk 4. pontja a negyedik gépjármű-biztosítási irányelvet egy 6a. cikkel egészítette ki, ami a központi szerv felállításáról szólt, melynek célja, hogy a károsultaknak, a biztosítóknak vagy a jogi képviselőiknek

<sup>458</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 1211. o.

<sup>459</sup> Hauptfleisch, Hugo: Die 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (KH-RL), Deutsches Autorecht, 2006. évi 10. szám 560-561. o.

<sup>460</sup> Ötödik gépjármű-biztosítási irányelv 4. cikk 5. pontja.

megkönnyítsék a kárigények rendezéséhez szükséges alapvető adatokhoz kellő időben való hozzáférést.<sup>461</sup>

#### 4.1.7.5. Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv végrehajtása

Ami az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv végrehajtását illeti, erre a tagállamoknak 2007. június 11-ig volt lehetőségük. Ezen irányelv is hangsúlyozta, hasonlóan a korábbiakhoz, hogy a tagállamok fenntarthatnak vagy hatályba léptethetnek az ezen irányelv teljesítéséhez szükséges rendelkezéseknél a károsult fél számára kedvezőbb rendelkezéseket.

Az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv újítása az volt, hogy egyrészt felemelte a biztosítási összeget, továbbá rögzítette, hogy a felelősségbiztosítás kiterjed a gyalogosokra, kerékpárosokra és a közút többi, nem motorizált használójára, valamint a közvetlen kereseti jog belföldi vonatkozású ügyekre is irányadó, továbbá a három hónapos válaszadási határidő is alkalmazandó a belföldi ügyekre. Mindazonáltal nem került bele az irányelvbe a jogérvényesítéssel kapcsolatos költségek megtérítésére vonatkozó szabályok harmonizációja.<sup>462</sup>

#### 4.1.7.6. Az Európai Bíróság döntései

##### *Görögország elleni ügy*

Az Európai Közösségek Bizottsága Görögország ellen terjesztett elő keresetet mulasztás megállapítása iránt C-357/08. szám alatt, hogy Görögország nem ültette át határidőben az ötödik gépjármű-biztosítási irányelvet, illetve erről nem tájékoztatta a Bizottságot. A kereset visszavonására tekintettel a Bíróság elnöke 2009. szeptember 17-i végzésével törölte az ügyet.<sup>463</sup>

##### *Egyesült Királyság elleni ügy*

<sup>461</sup> Becker, Ariane: Die 5-KH-Richtlinie – ihre Umsetzung in Deutschland, Deutsches Autorecht, 2008. évi 4. szám 191-192. o.

<sup>462</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 1213. o.

<sup>463</sup> HL 2010/C 11/34

Az Európai Közösségek Bizottsága az Európai Bíróság előtt Nagy-Britannia és Észak Írország Egyesült Királysága ellen nyújtott be keresetet mulasztás megállapítása iránt. Ezen C-457/08. szám alatti ügyben<sup>464</sup> az Európai Bíróság 2009. szeptember 3-án meghozott ítéletében megállapította, hogy az Egyesült Királyság nem ültette át határidőben a per előtti eljárás alapján sem Gibraltár vonatkozásában az ötödik gépjármű-biztosítási irányelvet.

### *Bejan kontra Mu at ügy*

Az Európai Bíróság a C-102/10. számú ügyben<sup>465</sup> az előterjesztő román bíróság kezdeményezése alapján végzésében az alábbiak szerint döntött: A gépjármű-biztosítási irányelvek „által létrehozott kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási rendszerrel nem ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely előírja, hogy a biztosító kikötheti, hogy a károsult félnek a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés alapján nincs joga kártérítésre, amennyiben e gépjárművet alkohol hatása alatt álló személy vezette. / [Ezen kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási rendszerrel] nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely nem írja elő a biztosító számára, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés alapján a károsult fél kárát - aki megsérült - azonnal a baleset bekövetkezését követően megtérítse és hogy a balesetért felelős személytől követelje a biztosítottak kifizetett kártérítés összegét olyan körülmények között, amikor a biztosítás egy kizáró kitétel miatt nem terjed ki valamely kockázatra. / Az a nemzeti szabályozás, amely előírja, hogy a biztosító kikötheti, hogy a károsult félnek a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés alapján nincs joga kártérítésre, amennyiben e gépjárművet alkohol hatása alatt álló személy vezette, korlátozza mind a letelepedés, mind a szolgáltatásnyújtás szabadságát. A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy mindemellett ez a korlátozás az EUSZ-Szerződés által kifejezetten előírt eltérési intézkedések alapján és a Bíróság ítélkezési gyakorlatának megfelelően mennyiben elfogadható, vagy igazolható közérdeken alapuló kényszerítő okok miatt.”

Az Európai Bíróság Románia Európai Unióhoz való csatlakozása után foglalt állást a román kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás egyes szabályaival kapcsolatban.

---

<sup>464</sup> ECR 2009., I-137. o., ECLI:EU:C:2009:514

<sup>465</sup> ECR 2010., I-139. o., ECLI:EU:C:2010:654

## 4.2. A konszolidált irányelv és bírósági gyakorlata

A fent részletezett öt gépjármű-biztosítási irányelvet foglalta egységes szerkezetbe a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv vagy konszolidált irányelv), mely lényegét tekintve új rendelkezést nem tartalmaz, ennek megfelelően az irányelv végén a végrehajtásra, tagállami átültetésre vonatkozóan sem található szabályozás.<sup>466</sup>

Ezen irányelvvel kapcsolatban pusztán azt érdemes kiemelni, hogy az Európai Bizottság 2010. december 9-én a Hivatalos Lapban megjelent közleménye<sup>467</sup> szerint a biztosítási fedezet minimális mértéke változott. A felülvizsgálat eredményeképpen az irányelvben meghatározott összegek személyi sérülés esetében 1 000 000 euróról 1 120 000 euróra, 5 000 000 euróról 5 600 000 euróra, illetve anyagi kár esetében 1 000 000 euróról 1 120 000 euróra nőttek.

Az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleménye<sup>468</sup> értelmében a biztosítási fedezet legalacsonyabb mértéke ismételten módosult. A felülvizsgálat következtében az irányelvben meghatározott összegek személyi sérülés esetében 1 120 000 euróról 1 220 000 euróra, 5 600 000 euróról 6 070 000 euróra, illetve anyagi kár esetében 1 120 000 euróról 1 220 000 euróra emelkedtek.

Említést érdemel még a 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2011. november 22-i 2011/754/EU bizottsági végrehajtási határozat, melynek 1. cikke kimondja: „2012. január 1-jétől a tagállamok tartózkodnak a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésétől a rendszerint Szerbia területén üzemben tartott és az Európai Gazdasági Térség tagállamai és más társult államok nemzeti biztosítási irodái közötti megállapodás 1. függelékének hatálya alá tartozó járművek esetében.”

<sup>466</sup> Ernst Stiefel – Karl Maier – Oskar Riedmeyer: Kraftfahrversicherung. München, C. H. Beck, 2010. 3. Főrészt 3. Fejezet 4. pont.

<sup>467</sup> HL 2010/C 332/01.

<sup>468</sup> COM/2016/0246 final

Ami az Európai Bíróság ezen irányelvvel kapcsolatos joggyakorlatát illeti, az alábbi ügyet szükséges megemlíteni.

*Spedition Welter GmbH ügye*

A C-306/12. számú ügyben<sup>469</sup> a kárrendezési megbízott hatáskörével kapcsolatban merült fel kérdés, melyre az Európai Bíróság előzetes döntéshozatali eljárás keretében adott választ. Az alapügy tényállása értelmében 2011. június 24-én a Spedition Welter GmbH egyik tehergépkocsijának egy franciaországi közlekedési balesetben kárt okozott egy másik, a francia Avanssur Biztosító által biztosított gépjármű. A Spedition Welter GmbH az első fokon eljáró német bíróság előtt kártérítés iránt nyújtott be keresetet. Az elsőfokú bíróság a keresetlevelet nem az Avanssurnak, hanem az általa kijelölt németországi kárrendezési megbízottnak, az AXA Versicherungs AG-nek kézbesítette. Az elsőfokú bíróság elfogadhatatlannak nyilvánította a keresetet, mivel annak az AXA Versicherungs AG részére történő kézbesítése nem volt érvényes, mivel az AXA Versicherungs AG nem rendelkezett kézbesítési megbízotti jogkörrel. A Spedition Welter GmbH fellebbezést nyújtott be e határozat ellen a kérdést előterjesztő Landgericht Saarbrücken előtt. A német bíróság egyrészt azt a kérdést tette fel, hogy úgy kell-e értelmezni a konszolidált irányelv 21. cikkének (5) bekezdését, „hogy a kárrendezési megbízott jogköréhez hozzátartozik a biztosítóintézet érdekében fennálló kézbesítési megbízás, és így a károsult által a biztosítóintézet ellen a balesetből eredő károk megtérítése érdekében indított peres eljárásban a bírósági kézbesítés hatálya a biztosítóintézettel szemben kiterjed az általa kijelölt kárrendezési megbízottra is.” A második kérdésében a német bíróság ezen érintett irányelvi rendelkezés közvetlen hatályára kérdezett rá. Az Európai Bíróság 2013. október 10-én meghozott ítéletében megállapította, hogy a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelvet úgy kell értelmezni, hogy a kárrendezési megbízott hatásköre a képviselt biztosító elleni kártérítési perben a kézbesítési megbízotti feladatok ellátására is kiterjed. Ami a közvetlen hatállyal kapcsolatos kérdést illeti, az Európai Bíróság abból indult ki, hogy az alkalmazandó német jogszabály, vagyis a Versicherungsaufsichtsgesetz 7b. § (2) bekezdése szinte szó szerint átvette a vonatkozó irányelvi rendelkezést, így a második kérdésre olyképpen válaszolt az Európai Bíróság, hogy a nemzeti jogot az irányelvi rendelkezéssel összhangban kell értelmezni.

---

<sup>469</sup> ECLI:EU:C:2013:650



Ezen európai bírósági döntés révén jelentősen könnyebbé vált a károsultak igényérvényesítése, mivel a keresetlevelet nem kell lefordíttatni és azt nem kell külföldre kézbesíteni, mellyel idő és pénz spórolható meg. Ugyanakkor szükséges arra rámutatnom, hogy a kárrendezési megbízott passzív perbeli legitimációval nem rendelkezik, vagyis mindig az adott (külföldi) biztosítónak kell az alperesi pozícióban lennie, vagyis a kárrendezési megbízott a kártérítési per alperese nem lehet, hanem a külföldi biztosító alperes kézbesítési megbízottjaként jelölendő meg a keresetlevélben.<sup>470</sup>

### *ERGO Insurance SE és Gjensidige Baltic AAS egyesített ügye*

A C-3591/14. és C-475/14. számú egyesített ügyekben<sup>471</sup> az Európai Unió Bírósága 2016. január 21-én hozott ítéletet. Az alapügyek tényállása szerint a Litvániában nyilvántartásba vett vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvényekkel Németországban balesetet okoztak. Mindkét litván vontató felelősségbiztosítója a károsultak kárát megtérítette, azonban a vontató felelősségbiztosítói a kifizetett kártérítési összeg 50%-a erejéig megtérítési igénnyel éltek a pótkocsik felelősségbiztosítójával szemben. A kérdést előterjesztő litván bíróságok azt kívánták tisztázni előzetes döntéshozatali eljárás keretében, hogy a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv 14. cikk b) pontja kollíziós jogi szabályként értelmezendő-e, valamint arra kívántak választ kapni, hogy a megtérítési igényre a Róma I rendelet<sup>472</sup> vagy a Róma II rendelet<sup>473</sup> szabályai az irányadók.

Jelen dolgozatom szempontjából a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelvre vonatkozó kérdés bír jelentőséggel. E tekintetben a Bíróság azt a választ adta, hogy a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv hivatkozott rendelkezése nem tartalmaz kollíziós jogi szabályt.

<sup>470</sup> Ami a hazai szabályozást illeti, a Gfbt. 3. § 20 pontja a kárrendezési megbízott fogalmát a következőképpen határozza meg: a gépjármű-felelősségbiztosítási tevékenységet végző biztosító székhely szerinti tagállamától eltérő tagállamban működő megbízottja, aki a biztosító által biztosított gépjármű üzemeltetésével kapcsolatban felmerült kártérítési igényeket a károsult lakóhelye (székhelye) szerinti tagállamban kezeli és rendezi, valamint a biztosítót a károsulttal szemben képviseli. Míg a Gfbt. 37. §-a a kárrendezési megbízott eljárásával kapcsolatban határoz meg szabályokat. Álláspontom szerint a Gfbt. 3. § 20. pontja és a 37. §-a összhangban van a konszolidált irányelv 21. cikkével, különösen annak (5) bekezdésével, tehát a kárrendezési megbízottra vonatkozó szabályok átültetése a nemzeti jogba megfelelő. Ebből következően a Gfbt. alapján sincs annak semmi akadálya, hogy a felperes a külföldi biztosító ellen magyar bíróság előtt indított perben a keresetlevélben a kárrendezési megbízottat mint a keresetlevél átvételére jogosult személyt jelölje meg, elkerülve a keresetlevél fordításával összefüggésben és a külföldi kézbesítésből adódó többletköltséget és idővesztéséget.

<sup>471</sup> ECLI:EU:C:2016:40

<sup>472</sup> A szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról („Róma I”) szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet

<sup>473</sup> A szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II”) szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet

Tekintettel arra, hogy az alkalmazandó jog kérdése nem tárgya jelen értekezésemnek, így a bírósági ítélet ezen részével nem kívánok itt foglalkozni.

### 4.3. A konszolidált irányelv továbbfejlesztésének a lehet ségei

#### 4.3.1. A korlátlan fedezet kérdése

Ahogy a 4.2. pontban bemutattam, a konszolidált irányelv mind a személyi sérülésekre, mind a dologi károkra meghatározza a kötelező legkisebb fedezet mértékét. Ugyanakkor megállapítható, hogy az Európai Unió és az EGT többi tagállama<sup>474</sup> közül Belgiumban<sup>475</sup>, az Egyesült Királyságban, Finnországban, Franciaországban, Írországban, Luxemburgban és Norvégiában korlátlan a fedezet a személyi sérüléssel járó károk vonatkozásában.<sup>476</sup>

Azt gondolom, hogy a személyi sérüléssel járó károknál, különösen a káreseményenkénti 6.070.000 euró összegű limit egy sok személy maradandó sérülésével járó baleset esetében kevésnek bizonyulhat, s ilyen esetben elég csekély az esély arra, hogy a károkozótól a biztosítással nem fedezett kár behajtható. Az igaz, hogy az esetek döntő többségében akár a személyenkénti 1.220.000 euró összegű, akár a káreseményenkénti 6.070.000 euró összegű limit megfelelőnek tűnik, azonban egy jelentős kárral járó balesetnél igen kellemetlen hatásai lehetnek, ha a limitösszeg nem fedezné a felmerült károkat, ami pedig leginkább az érintett károsult(ak) számára lenne igen sérelmes.

Hazánkban sem példa nélküli a korlátlan fedezet intézménye, hiszen a 2000. évi Korm. r. hatályba lépéséig korlátlan volt a felelősségbiztosítási fedezet Magyarországon.

Azzal tisztában vagyok, hogy biztosításmatematikailag a korlátlan fedezet némi nehézséget okoz<sup>477</sup>, azonban a külföldi példák is mutatják, hogy ez azért leküzdhető, valamint e tekintetben hazai tapasztalat is rendelkezésre áll.

Mindezek alapján arra teszek javaslatot, hogy a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv jövőbeni fejlesztése keretében célszerű lenne bevezetni a személyi sérüléssel járó károk esetében a korlátlan fedezetet. Azt tudom, hogy ehhez megfelelő felkészülési idő szükséges mind a

<sup>474</sup> Kiemelendő, hogy a konszolidált irányelv EGT vonatkozású.

<sup>475</sup> Zavodnyik József: A belga kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szerződési feltételei, Biztosítási Szemle, 1995. évi 10. szám 29. o.

<sup>476</sup> Lásd a Council of Bureaux 2015. november 26-i állapotnak megfelelő táblázatát; forrás: <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=66864>; letöltve: 2016. január 2.

<sup>477</sup> Bálint 1998: 18. o.

jogalkotó, mind a biztosítási piac szereplői részéről. A korábbi irányelvek átmeneti idejét is figyelembe véve a módosítás vagy az új irányelv hatályba lépésétől számított 5 év elegendő lenne ahhoz, hogy az összes érintett uniós és a többi EGT tagállam át tudja ültetni a nemzeti jogba a korlátlan fedezet szabályait.

#### 4.3.2. A súlyos személyi sérülés – biztos, hogy ugyanazt jelenti?

A konszolidált irányelv 10. cikk (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok korlátozhatják vagy kizárhatják e szervezet közreműködését az azonosítatlan gépjármű által okozott anyagi kár esetében.

Amennyiben azonban a szervezet súlyos személyi sérülésért kártérítést nyújtott ugyanazon baleset bármely károsultjának, amelyben azonosítatlan gépjármű anyagi kárt okozott, a tagállamok nem zárhatják ki az anyagi kár megtérítését azon az alapon, hogy a gépjármű azonosítatlan. Mindazonáltal a tagállamok legfeljebb 500 EUR összegben önrészt határozhatnak meg, amely az ilyen anyagi kárt elszenvedő személyt terheli.

Annak feltételeit, hogy a személyi sérülések mely esetekben tekintendők súlyosnak, azon tagállam jogszabályaival, illetve közigazgatási rendelkezéseivel összhangban kell meghatározni, amelyben a baleset bekövetkezett. E tekintetben a tagállamok figyelembe vehetik többek között, hogy a sérülés igényelt-e kórházi ellátást.”

Ebből következően a súlyos személyi sérülés fogalmának a meghatározása a tagállamokon múlik, ami azonban a károsultak számára tagállamonként eltérő kártérítési színvonalat eredményezhet.<sup>478</sup> Ausztriában a súlyos személyi sérülés az osztrák Büntető Törvénykönyv<sup>479</sup> 84. § (1) bekezdése szerinti súlyos sérülést jelenti, aminek a gyógytartama 14 napon túli, vagy a károkozás halált okozott.<sup>480</sup> Németországban a súlyos személyi sérülés fogalmát a szakirodalom úgy értelmezi, hogy az olyan sérülést jelent, ami a károsult kórházi kezelését teszi indokolttá.<sup>481</sup> Luxemburgban a súlyos személyi sérülés három napi kórházi tartózkodás után állapítható meg, míg Belgiumban, Franciaországban, Lengyelországban, Spanyolországban és Portugáliában legalább a hét napi kórházi tartózkodás jelent súlyos személyi sérülést, vagy

<sup>478</sup> Hauptfleisch, Hugo: Lücken im europäischen Verkehrsoferschutz, Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2015. évi 2. szám (a továbbiakban: Hauptfleisch 2015) 45-46. o.

<sup>479</sup> Bundesgesetz vom 23. Jänner 1974 über die mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlungen (Strafgesetzbuch - StGB)

<sup>480</sup> Hauptfleisch, Hugo – Hirtler, Verena: Die 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (KH-RL), Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2005. évi 12. szám 388. o.

<sup>481</sup> Feyock - Jakobsen - Lemor 2009: 223. o.

pedig Belgiumban és Franciaországban a legalább egy havi munkaképtelenség, vagy Lengyelországban a legalább két havi munkaképtelenség is megalapozza a súlyos személyi sérülést.<sup>482</sup> Ezzel szemben Magyarországon a súlyos személyi sérülés a Gfbt. 3. § 30. pontja alapján a balesetből eredően legalább 25%-os össz-szervezeti egészségkárosodással járó maradandó fogyatékoságot okozó, vagy a balesetből eredő, legalább 6 hónapos gyógytartammal járó súlyos egészségromlást okozó sérülést jelent.

A különböző uniós tagállamok szabályozásának a bemutatása rávilágít arra, hogy a tagállamok igen eltérően határozzák meg a súlyos személyi sérülés fogalmát, ami pedig azt jelenti, hogy a károsult tagállamonként igen eltérő esetben juthat anyagi kárának megtérítéséhez, amennyiben ismeretlen gépjárművel okozták a kárát.

Az nem vitatható, hogy a konszolidált irányelvvel ezen fogalom-meghatározások nem állnak ellentétben, mivel az irányelv éppen a tagállamokra bízta a súlyos személyi sérülés definiálását. Ezzel azonban méltánytalan helyzetek adódhatnak elő.

A fentiekből következően célszerű lenne, ha a jövőben az irányelv határozná meg a súlyos személyi sérülés fogalmát, méghozzá olyképpen, hogy az a nyolc napon túl gyógyuló személyi sérülést jelentse vagy akkor legyen megállapítható a súlyos személyi sérülés, ha a baleset halálos eredménnyel járt.

Hugo Hauptfleisch még azt is felveti, hogy az 500 eurós önrész eltörlése vagy legalábbis felére csökkentése indokolt lenne, mivel egyes tagállamokban nincs is önrész, mint például Magyarországon, míg az önrész Ausztriában 220 euró, Belgiumban és Hollandiában 250 euró, Franciaországban, az Egyesült Királyságban és Lengyelországban 300 euró, Csehországban mintegy 400 euró, míg Cipruson, Olaszországban és Németországban 500 euró.<sup>483</sup> Ez szintén tagállamonként eltérő védelmet jelent az azonosítatlan gépjárművel okozott károk károsultjai tekintetében. Tehát ez a javaslat is megfontolandó, annál is inkább, mert ha valaki súlyos személyi sérülést szenved, akkor csekély esélyűnek mutatkozik az anyagi kárral való visszaélés, ami ellen pedig megfelelő kárrendezéssel fel lehet lépni. Amennyiben pedig súlyos személyi sérülés nem áll fenn, akkor továbbra is irányadó lehetne az, hogy az azonosítatlan gépjárművel

---

<sup>482</sup> Hauptfleisch 2015: 49. o.

<sup>483</sup> Hauptfleisch 2015: 49. o.

okozott kár megtérítése csak a személyi sérüléssel károsokra terjed ki, vagyis a visszaélések esélyének döntő többsége ezen szabállyal kizárható.

#### 4.3.3. A kárrendezési megbízott szerepének egyes kérdései

Az Európai Bíróság a C-463/06. számú ügyben<sup>484</sup> 2007. december 13. napján meghozott ítéletében kimondta<sup>485</sup>: „A [Brüsszel I. rendelet] 11. cikkének (2) bekezdésében található, az e rendelet 9. cikke (1) bekezdésének b) pontjára történő utalást úgy kell értelmezni, hogy a károsult abban a tagállamban, ahol lakóhellyel rendelkezik, lakóhelyének bírósága előtt közvetlenül keresetet indíthat a biztosító ellen, amennyiben az ilyen közvetlen keresetindítás megengedett, és a biztosító valamely tagállamban székhellyel rendelkezik.”<sup>486</sup>

Tehát a károsult a saját lakóhelye szerinti tagállamban pert indíthat a másik tagállamban székhellyel rendelkező felelősségbiztosítóval szemben. Ez természetesen könnyebbséget jelent a károsult számára, azonban mivel az alperesnek másik tagállamban található a székhelye, ezért a vonatkozó uniós szabályok szerint<sup>487</sup> kell kézbesíteni a keresetlevelet az alperes számára, mely egyrészt – a hivatalos nyelvek eltérőségére tekintettel – jelentős fordítási költséget idéz elő, másrészt pedig a külföldi kézbesítés több időt vesz igénybe.

Ezzel kapcsolatban egyrészt felmerült az a kérdés, hogy a külföldi tagállamban székhellyel rendelkező biztosító károsult lakóhelye szerinti tagállamban lévő kárrendezési megbízottját a károsult kártérítés iránt beperelheti-e, vagyis a külföldi biztosító károsult lakóhelye szerinti kárrendezési megbízottja passzív perbeli legitimációval rendelkezik-e. A német nyelvű szakirodalomban erre egységesen azt a választ adják, hogy a kárrendezési megbízott ellen a károsult nem indíthat pert.<sup>488</sup>

Az azonban kérdéses, hogy a károsult a saját lakóhelyén a külföldi felelősségbiztosító ellen indíthat-e úgy pert, hogy a keresetlevél külföldre történő kézbesítésével kapcsolatban felmerülő

<sup>484</sup> EBHT 2007, I-11336. o., ECLI:EU:C:2007:792

<sup>485</sup> Lemke-Geis, Beate – Müller, Martin: Internationale Unfallregulierung in der Europäischen Union, Straßenverkehrsrecht, 2009. évi 9. szám 244. o.

<sup>486</sup> A joghatósági kérdéseket lásd részletesen: Pataky Tibor: Joghatósági kérdések a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási ügyekben a 44/2001 EK tanácsi rendelet és a Luganói Egyezmény alapján, Magyar Jog 2012. évi 3. szám 150-156. o.

<sup>487</sup> A tagállamokban a polgári és kereskedelmi ügyekben a bírósági és bíróságon kívüli iratok kézbesítéséről szóló, 2000. május 29-i, tanácsi 1348/2000/EK rendelet

<sup>488</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1515. o. és Feyock - Jacobsen - Lemor 2009: 1225. o.

többletköltségeket és többletidőtartamot elkerülendő a keresetlevélben ex lege kézbesítési megbízottként megjelöli az adott külföldi biztosító károsult lakóhelye szerinti kárrendezési megbízottját. Ezzel kapcsolatban Holger Backu arra az álláspontra helyezkedett, hogy erre nincsen lehetőség.<sup>489</sup> Sven Kuhnert ezzel szemben lehetségesnek tartja, hogy a kárrendezési megbízott ex lege kézbesítési megbízott legyen ilyen perekben.<sup>490</sup>

Az Európai Bíróság a 4.2. pontban ismertetett C-306/12. számú ügyben ezt a kérdést eldöntötte, azonban az talán még nem egyértelmű, hogy a kézbesítési megbízás csak a keresetlevél átvételére vonatkozik, vagy a teljes perben fennáll a kárrendezési megbízott kézbesítési megbízotti szerepe. A jogalkalmazók számára egyértelműbb helyzetet teremtene az, hogy a jövőben a kárrendezési megbízott azon jogosultsága és kötelezettsége egyértelműen kimondásra kerülne az irányelvben, hogy az általa képviselt biztosító elleni per teljes tartama alatt ex lege kézbesítési megbízottnak minősül, kivéve, ha az adott tagállamban, ahol a per folyamatban van, a külföldi biztosító képvisellete ellátására a kárrendezési megbízottól eltérő személyt, például ügyvédet bízott meg.

#### 4.3.4. Az ügyvédi munkadíj megtérítése

Sem a korábbi gépjármű-biztosítási irányelvek<sup>491</sup> és ezáltal sem a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv nem tartalmaz arra vonatkozó rendelkezést, hogy a károsult képviselőt ellátó ügyvéd munkadíját meg kell-e térítenie a károsult felelősségbiztosítójának, és ha igen, akkor milyen mértékben.

Például Belgiumban a peren kívüli kárrendezéssel felmerülő ügyvédi költséget a károsultnak magának kell viselnie, míg per esetében sem a ténylegesen felmerült teljes ügyvédi munkadíj megfizetésére kötelezi a bíróság a pereszes biztosítót.<sup>492</sup> Dániában az ügyvédi megbízási díj szabad megállapodás tárgya az ügyvédi kamarai irányelvek mentén. A peren kívüli ügyvédi munkadíjat a biztosítók a károsultnak általában nem térítik meg, pusztán csak súlyos sérüléssel járó esetekben térít valamilyen összeget a biztosító ügyvédi munkadíj jogcímén.<sup>493</sup>

<sup>489</sup> Ernst Stiefel ó Karl Maier – Oskar Riedmeyer: Kraftfahrtversicherung, C. H. Beck, München, 2009, 1225. o.

<sup>490</sup> Sven Kuhnert: Schadensregulierung mit Auslandsbezug, Neue Juristische Wochenschrift, 2011. évi 46. szám, 3350. o.

<sup>491</sup> Benz, Silvia: Straßenverkehrsunfall mit Auslandsberührung, Straßenverkehrsrecht, 2005. évi 11. szám 418. o.

<sup>492</sup> Hering, Manfred: Der Verkehrsunfall in Belgien, ein Überblick, Straßenverkehrsrecht, 2005. évi 6. szám 227. o. és Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1520. o.

<sup>493</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1527. o. és Lemor 2008: 90. o.

Finnországban sem téríti meg a kötelező gépjármű-felelősségbiztosító az ügyvéd munkadíját peren kívüli kárrendezés esetében.<sup>494</sup> Franciaországban és Luxemburgban is hasonló szabály az irányadó.<sup>495</sup> Görögországban is általában hasonló a helyzet, bár esetenként a biztosító megtérít bizonyos összeget az ügyvédi munkadíjból.<sup>496</sup> Az Egyesült Királyságban általában az 1.000 font alatti kártérítési igények esetében nem térít a biztosító ügyvédi munkadíjat<sup>497</sup>, míg ezen összeg felett tipikusan a ténylegesen felmerült ügyvédi munkadíj 3/4-ed részét fizeti meg a károkozó felelősségbiztosítója.<sup>498</sup> Ezzel szemben Hollandiában a károkozó felelősségbiztosítójának a károsult által megbízott ügyvéd szükséges és arányos ügyvédi munkadíját meg kell téríteni.<sup>499</sup> Norvégiában csak a bonyolultabb ügyekben térít ügyvédi munkadíjat a biztosító peren kívüli kárrendezési eljárás keretében.<sup>500</sup> Ausztriában a biztosítónak a károsult által megbízott ügyvéd ügyvédi munkadíját meg kell térítenie, ami általában az ügy összetettségétől függően a kártérítési összeg 5-10%-a.<sup>501</sup> Svédországban általában csak személyi sérüléses károk esetében térít ügyvédi munkadíjat a biztosító, de ez esetben sem a ténylegesen felmerült ügyvédi munkadíjat, hanem a biztosító táblázata alapján meghatározott összeget.<sup>502</sup> Svájcban általában csak személyi sérüléses károk esetében térít ügyvédi munkadíjat a biztosító, de ebben az esetben teljes mértékben, míg dologi károk esetében csak amennyiben ügyvéd közreműködése feltétlenül szükséges, mely utóbbi esetben az ügyvédi munkadíj általában a kártérítési összeg 10%-a.<sup>503</sup> Szlovéniában az ottani ügyvédi kamara által meghatározott mértékű ügyvédi munkadíjat a károkozó felelősségbiztosítójának meg kell térítenie, kivéve, ha egyértelmű tényállású egyszerű ügyről van szó.<sup>504</sup> Németországban az ottani ügyvédi munkadíjról szóló törvény szerinti ügyvédi munkadíjat köteles a károkozó felelősségbiztosítója a károsultnak megtéríteni.<sup>505</sup>

<sup>494</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1533. o. és Lemor 2008: 106. o.

<sup>495</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1539. o. és 1573. o.

<sup>496</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1546. o.

<sup>497</sup> Lipelt, Marcel: Der Verkehrsunfall in England & Wales, Deutsches Autorecht, 2008. évi 10. szám, 561-562. o.

<sup>498</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1553. o.

<sup>499</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1579. o. és Feyock - Jacobsen - Lemor 2009: 1107. o.

<sup>500</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1586. o. és Feyock - Jacobsen - Lemor 2009: 1112. o.

<sup>501</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1592. o. és Feyock - Jacobsen - Lemor 2009: 1117. o.

<sup>502</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1614. o.

<sup>503</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1620. o. és Hornung, Douglas: Personal injury compensation in Switzerland, in: in: Bona, Marco – Mead, Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003, 515. o.

<sup>504</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 1628. o.

<sup>505</sup> Ludovisy - Eggert - Burhoff: 122-124. o. és Kuhn, Paul: Personal injury compensation in The Federal Republic of Germany, in: Bona, Marco – Mead, Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003, 236. o.



Ami a magyar gyakorlatot illeti, az a tapasztalatom, hogy a biztosítók általában a peren kívüli kárrendezési eljárásban való ügyvédi közreműködésért megállapítanak ügyvédi munkadíjat, ami általában a kártérítési összeg 1-2,5%-a szokott lenni, azonban igen ritka az az eset, amikor a számlával és megbízási szerződéssel igazolt ügyvédi munkadíjat teljes egészében megtéríti a károkozó felelősségbiztosítója.

Ebből következően megállapítható, hogy az ügyvédi munkadíjak peren kívüli kárrendezés keretében történő megtérítésére igen eltérő szabályok vonatkoznak mind az Európai Unió, mind az EGT további tagállamaiban, ami pedig a károsultak számára meglehetősen hátrányos helyzetet teremt. Ezért véleményem szerint e tekintetben az irányelvnek ki kellene mondania, hogy a kártérítési jogviszonyra irányadó jog szerint a károsultnál felmerült, igazolt és az elvégzett munkával arányos ügyvédi munkadíjat a károkozó, illetve annak a felelősségbiztosítója megtéríti mind a peren kívüli kárrendezési eljárás során, mind pedig kártérítési perben a bíróság döntése alapján. Ezzel a károsultak számára sokkal áttekinthetőbb és a károsultak érdekeit jobban szolgáló szabály születhetne. Azt elismerem, hogy a javaslatom szerinti megfogalmazás is felvethet kérdéseket, hogy akkor pontosan milyen összegű ügyvédi munkadíj jár a károsultnak, azonban e tekintetben a nemzeti bíróságok az alkalmazandó nemzeti jog alapján tudnák tartalommal megtölteni egy ilyen szabályt, hiszen a gépjármű-biztosítási irányelv nem tudja azt a célt megvalósítani, hogy az EGT tagállamokban irányadó ügyvédi munkadíjra vonatkozó szabályokat egységesítse.

Az kérdésként felmerülhet, hogy ezen javaslatom gépjármű-biztosítási irányelvben való szabályozására az Európai Uniónak van-e hatásköre. A konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv jogalapja az akkori Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke (1) bekezdése, ami jelenleg az Európai Unió működéséről szóló szerződés 114. cikkében található meg. Azt gondolom, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 114. cikke megfelelő jogalap az általam javasolt szabályozás bevezetéséhez.

#### 4.3.5. A vontató és a vontatmány – ki téríti meg a kárt?

Amennyiben a vontatóhoz a vontatmányt hozzákapsolták, és a járműszerelvénnyel kárt okoz, akkor felmerül az a kérdés, hogy a károsult a vontató vagy a vontatmány, vagyis a pótkocsi felelősségbiztosítójától kérhet-e kártérítést, vagy pedig esetleg lehetőség van-e arra, hogy a károsult a vontató és a vontatmány felelősségbiztosítójától egyetemlegesen követelje a kára

megtérítését. Problémát okozhat az az eset is, ha a károsult csak a pótkocsi rendszámát tudta rögzíteni – főleg pléhkáros esetekben –, akkor elég kevés az esély, hogy ez alapján kiderítse a vontató rendszámát is, mivel gyakori az az eset, hogy a vontatónak és a vontatmánynak más az üzemben tartója.

Az Európai Bizottság a 2005. december 19-i munkadokumentumában<sup>506</sup> foglalkozott ezzel a kérdéssel, miután az ötödik gépjármű-biztosítási irányelv megalkotásra került. Az Európai Bizottság a tagállamoktól kapott tájékoztatás alapján rámutatott arra, hogy mennyire különböző szabályok vannak hatályban az egyes tagállamokban, azonban az Európai Bizottság azt az álláspontot foglalta el, hogy nincsen szükség jogharmonizációra, mivel ezt a tagállamok nem tekintik releváns problémának. Azt gondolom, hogy az való igaz, hogy az egyes tagállamok szabályainak a harmonizációja e tekintetben nem tűnik reálisnak. Azzal is egyetértek, hogy nem túl nagy számban adódnak elő problémák e témakörben, azonban ha a szabályozás fejlesztéséről esik szó, ezt a témakört nem lehet megkerülni. Tehát a károsultak szempontjából szükséges álláspontom szerint ezt a kérdést vizsgálni, és a tagállami szabályok tiszteletben tartása mellett a két felelősségbiztosító egyetemlegesen felelőségének a gépjármű-biztosítási irányelvben való megteremtésével a probléma megoldható. Az pedig a kártérítési jogviszonyra irányadó anyagi jog alapján lenne eldöntendő, hogy a vontató és a vontatmány felelősségbiztosítója egymással szemben hogyan számoljon el a kifizetett kártérítési összeggel.

Érdekességképpen megjegyzem, hogy a német Szövetségi Legfelsőbb Bíróság, a Bundesgerichtshof IV ZR 279/08 szám alatt 2010. október 27. napján meghozott ítéletében kimondta, hogy – figyelemmel arra, hogy a vontató és a vontatmány üzemben tartója a károsulttal szemben a német kártérítési jog alapján egyetemlegesen felelős – a vontató és a vontatmány üzemben tartója egymás közti viszonyukban főszabály szerint fele-fele arányban viselik az okozott kárt.<sup>507</sup>

Érdemes még e körben egy érdekes magyar jogesetet kiemelni. A magyar gyakorlat szerint az a főszabály, hogy amennyiben a vontató és a pótkocsi összekapcsolt állapotban van, akkor a

---

<sup>506</sup> Forrás:

[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004\\_2009/documents/sec/com\\_sec\(2005\)1777\\_/com\\_sec\(2005\)1777\\_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/sec/com_sec(2005)1777_/com_sec(2005)1777_en.pdf); letöltve: 2016. január 3.

<sup>507</sup> Wilms, Theo: Anhänger-Streitfragen entschieden, Deutsches Autorecht, 2011. évi 2. szám 72-73. o. és Lemcke, Hermann: Innenausgleich bei Drittschäden durch Kfz und Kfz-Anhänger, Recht + Schaden, 2011. évi 2. szám 56-58. o.

járműszerelvény által okozott károkra a vontató felelősségbiztosítása terjed ki. Azonban a magyar bíróságok egy igen speciális esettel találkoztak. Az ügy tényállása szerint a nyerges vontatóból és a félpótkocsiból álló járműszerelvény pótkocsijának a billenő rakfelülete az egyik autópályán menet közben felnyílt és az autópálya felett átívelő felüljárónak ütközött, amelynek következtében abban jelentős anyagi kár keletkezett. A baleset bekövetkeztekor a III. r. alperes a nyerges vontatóra az I. r. alperesnél, a félpótkocsira pedig a II. r. alperesnél rendelkezett érvényes kötelező felelősségbiztosítással. Az alperesek az autópálya üzemeltetőjének felhívására a kárt nem térítették meg, ezért azok helyreállítását követően a károsult vagyonbiztosítója, a felperes fizetett ki a károsultnak 154.715,57 euró biztosítási összeget. A Kúria<sup>508</sup> arra az álláspontra helyezkedett, hogy ez esetben a vontató és a vontatmány üzemben tartója az okozott kárért egyetemlegesen felel, mivel a károkozás a két jármű együttes működtetésével következett be, mert a nyerges vontató vontatta és irányította a félpótkocsit, a kárt viszont a félpótkocsi platójának a felnyílása okozta. Ez a jogeset is azt mutatja, hogy még egy tagállamon belül is milyen összetett kérdés az, hogy csak a vontató, vagy csak a vontatmány, vagy mindkettő üzemben tartója felel a kártért.

Thomas Schäfer rámutatott arra, hogy az európai gyakorlatban alapvetően két megoldás figyelhető meg. Az egyik szerint ha a vontatmányt a vontatóhoz kapcsolják, akkor a vontató felelősségbiztosítása terjed ki a vontatmányra is, függetlenül attól, hogy a vontatmányra is fennáll kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás. A másik megoldás alapján még összekapcsolt állapotban is külön él a felelősségbiztosítás a vontatmányra. Az első modell előnye az, hogy a járműszerelvény által okozott kár döntő részben a vontató kinetikai energiájából ered, valamint a biztosítási díjban is megnyilvánul az, hogy a vontatmány biztosítása csak az összekapcsolás nélküli pótkocsi által okozott károkra terjed ki. Ezen első modellnek a hátránya azonban az, hogy az esetek nagy részében a vontató és a vontatmány üzemben tartója nem azonos személy, továbbá amennyiben a károsult csak a vontatmány rendszámát tudja feljegyezni, akkor elég csekély az esély, hogy ez alapján kiderítse a vontató rendszámát is, vagyis előállhat olyan helyzet, hogy a vontatmány rendszáma ugyan ismert, azonban mégis azonosíthatatlan gépjármű által okozott kárnak minősülhet. A második modell előnye, hogy nagyobb védelmet nyújt a károsultnak, nem jelent nehézséget a kárt megtérítő felelősségbiztosító megállapítása, ha csak a vontatmány rendszáma ismert, valamint a garanciaalapokat sem terhelik lényegében fiktív ügyekkel. A hátránya az, hogy lényegében két biztosítás nyújt ugyanarra fedezetet, és sok

---

<sup>508</sup> A Kúria Pfv.VI.22.136/2011. számú ügyben meghozott ítélete.

esetben nem túl egyszerű azt eldönteni, hogy a vontató és a vontatmány felelősségbiztosítója a kifizetett károkat hogyan számolja el egymással.<sup>509</sup>

Azt is vizsgálta Thomas Schäfer, hogy melyik megoldás felel meg a konszolidált irányelv rendelkezéseinek. A konszolidált irányelv 1. cikk 1. pontja kimondja: „«gépjármű»: minden szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő gépjármű, valamint a pótkocsi, akkor is, ha nincs a gépjárműhöz kapcsolva”, míg a konszolidált irányelv 3. cikk (1) bekezdése a következő rendelkezést tartalmazza:

„Az 5. cikke is figyelemmel minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.

A biztosítással fedezett károk mértékét és a biztosítás szabályait az első bekezdésben említett intézkedések alapján kell meghatározni.

Minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a biztosítási szerződés egyaránt fedezze:

- a) a más tagállamok hatályos szabályozása szerint bármely kárt, amely e tagállamok területén keletkezik;
- b) bármely kárt, amelyet a tagállamok állampolgárai szenvednek el két olyan terület közötti közlekedésük során, ahol a Szerződés hatályban van, amennyiben a területért, amelyen áthaladnak, egyik nemzeti iroda sem felelős; ilyen esetben a kárt azon tagállam kötelező biztosításra vonatkozó jogszabályainak megfelelően kell fedezni, ahol a gépjármű szokásos üzemben tartási helye található.

Az első bekezdésben említett biztosítás kötelezően kiterjed mind az anyagi kárra, mind a személyi sérülésre.”

Ezek alapján Thomas Schäfer arra jutott a konszolidált irányelv 1. cikk 1. pontjában található gépjármű fogalom és a 3. cikk (1) bekezdés rendelkezése egybevetéséből, hogy a konszolidált irányelvnek csakis a második megoldás felel meg.<sup>510</sup> Azt gondolom, hogy ez a megállapítás téves, mivel a konszolidált irányelv csak azt írja elő, hogy a pótkocsira is kell felelősségbiztosítási szerződést kötni, de azt már az irányelv nem határozza meg, hogy

<sup>509</sup> Thomas Schäfer: Road accidents caused by a trailer when coupled to a truck - Compensation of the road accident victim című előadása, ami elhangzott Mondorf Les Bains-ben a XV. Európai Közlekedési Jogi Napok elnevezésű konferencián 2014. október 9-10-én.

<sup>510</sup> Lásd az előző lábjegyzetet.

amennyiben a vontató és a vontatmány össze van kapcsolva, akkor egy közlekedési baleset esetén melyik gépjármű felelősségbiztosítójának kell viselnie a kárt. Tehát ennek a kérdésnek a rendezése véleményem szerint egyelőre tagállami hatáskör.

Mindazonáltal a Thomas Schäfer által felvetett probléma alapos, ezért álláspontom szerint olyképpen kellene módosítani az irányelvet, hogy amennyiben vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel okoz kárt, akkor a károsult mind a vontató, mind a pótkocsi felelősségbiztosítójától követelhesse a kára megtérítését, vagyis e két felelősségbiztosító egyetemlegesen feleljen a károsult felé, míg a két felelősségbiztosító egymás közötti viszonyára a káreseményre alkalmazandó nemzeti, vagyis tagállami jogszabály legyen az irányadó. Tekintettel arra, hogy a tagállamok szabályozásában e tekintetben jelentős különbség figyelhető meg – ahogy erre Fabrice Lazari előadásában rámutatott<sup>511</sup> – nehezen tartom azt kivitelezhetőnek, hogy az egyes tagállamok jelentősen eltérő szabályait egységessé lehetne tenni. Azt azonban a probléma megoldása érdekében szükségesnek tartom első lépésként, hogy a károsultak védelme kerüljön előtérbe.

#### 4.3.6. A fizetéseketelenné vált biztosítók esetén a kártérítés kérdése

A 4.1.3.5. pontban ismertetett C-409/11. számú jogesetben született európai bírósági ítélet alapján egyértelmű, hogy a korábbi gépjármű-biztosítási irányelvekben, és ezáltal a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelvben olyan előírás nincs, miszerint a tagállamoknak a fizetéseketelenné vált kötelező gépjármű-felelősségbiztosító helyetti helytállás érdekében bármilyen kártalanítási alapot vagy garanciaalapot kellene létrehozni.

Az ugyanakkor megállapítható, hogy az Európai Unió legtöbb tagállamában a fizetéseketelenné vált biztosítók helyetti kártérítés/kártalanítás fizetésére létrehoztak valamilyen garanciaalapot vagy kártérítéssel megbízott szervezetet, azonban a tekintetben már eltérés mutatkozik, hogy mely időponttól lehet ehhez a szervezethez fordulnia a károsultnak, valamint, hogy ez a szervezet milyen terjedelemben köteles helytállni.<sup>512</sup>

<sup>511</sup> Fabrice Lazari: L'indemnisation des victimes en cas d'accidents causés par les ensembles routiers tracteur-remorque című előadása, ami elhangzott Mondorf Les Bains-ben a XV. Európai Közlekedési Jogi Napok elnevezésű konferencián 2014. október 9-10-én.

<sup>512</sup> Armando Zimolo: Normative and Management Characteristics of Motor Third Party Liability Insurance in the World, AIDA – AVUS, 2010, (a továbbiakban: AIDA riport) 73. o., valamint az OXERA Ltd. által 2007. novemberében készített Insurance Guarantee Schemes in the EU című összeállítását, forrás: [http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/guarantee\\_schemes\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/guarantee_schemes_en.pdf); letöltve: 2016. január 3.

Ezt a problémát jól érzékelteti az, hogy a romániai ASTRA Biztosító működési engedélyének visszavonásával, mely a magyarországi fióktelep működésére is kihatással van, milyen kérdések merültek fel. A Gfbt. ugyan a Kártalanítási Alap helytállását szabályozza a felszámolás alá került biztosító esetében<sup>513</sup> (mely szabály a külföldi biztosító magyarországi fióktelepére is kiterjed), azonban gondot okoz az, hogy azon időtartam alatt a károsultak hogyan jutnak kártérítéshez, amíg a biztosító működési engedélyének a visszavonása után az adott biztosító felszámolását nem rendelik el, ha az adott biztosító akár saját elhatározásából, akár felügyeleti határozat alapján nem teljesít a károsultnak kártérítést. A magyar jogalkotó érzékeltette ezt a problémát, és a Gfbt. szabályait<sup>514</sup> olyképpen módosította, hogy a Kártalanítási Számla megelőlegezi a kártérítési összeget a károsultnak, s majd a Kártalanítási Számla kezelője, vagyis a Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ) próbálja meg a román garanciaalappal elszámolni a kifizetett kártérítési összegeket

Ausztriában például a fizetéseképtelenné vált biztosító esetében az arra illetékes kártalanítási alap dologi károknál 220,- eurós önrészt von le, valamint csak akkor áll helyt, ha az adott biztosító ellen a felszámolási eljárás lefolytatását elrendelték vagy azt megfelelő vagyon hiányában elutasították a felszámolási eljárás lefolytatását.<sup>515</sup> Míg Németországban a kártalanítási alap helytállási kötelezettségének beálltához elegendő az, hogy a felszámolási kérelmet előterjesztették a fizetéseképtelen biztosítóval szemben, azonban a kártalanítási alap a biztosítottakkal szemben személyenként 2.500,- euró erejéig megtérítési igénnyel léphet fel.<sup>516</sup>

Ebből következően szükséges lenne egy újabb gépjármű-biztosítási irányelvben szabályozni a fizetéseképtelenné vált biztosítók helyetti helytállási kötelezettség bevezetését, erre egy szervezet létrehozni, meghatározván a helytállás terjedelmének alapvető szabályait (többek között az önrész alkalmazásának a kizárását és annak deklarálását, hogy a biztosítottal szemben megtérítési igény nem érvényesíthető), valamint azt, hogy ezen szerv a károsult kártérítési igényét már akkor is köteles kielégíteni, ha az illetékes felügyeleti szerv az adott biztosító működési engedélyét visszavonta vagy a biztosító felszámolása iránti kérelmet az arra jogosult

<sup>513</sup> Gfbt. 29. § (3) bekezdése.

<sup>514</sup> A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással összefüggésben egyes biztosítási tárgyú törvények módosításáról szóló 2015. évi CXLVII. törvény, különösen annak 5. §-a.

<sup>515</sup> Bundesgesetz über die Entschädigung von Verkehrsoffern (Verkehrsoffer-Entschädigungsgesetz – VOEG) 4. § (1) bekezdése és 5. § (2) bekezdése.

<sup>516</sup> Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 493 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, 12. § (1) és (6) bekezdése.

előterjesztette, annak érdekében, hogy az érintett biztosító felszámolásának elrendelését ne kelljen megvárni.

#### 4.3.7. Elévülési szabályok az irányelvben?

Marco Bona tanulmányában arra rámutatott, hogy az egyes európai uniós tagállamokban teljesen eltérő a közúti közlekedési balesetkből eredő kártérítési igény elévülésére vonatkozó szabályok, vagyis teljesen különböző szabályokkal lehet találkozni, hogy mikor kezdődik az elévülés (például a káresemény időpontja vagy amikor a károsodásról tudomást szerez a károsult), hány esztendő alatt évül el a kártérítési igény (egy évtől tíz évig terjedő időtartam), mely szabályok vonatkoznak az elévülés megszakadására és nyugvására.<sup>517</sup>

Különösképpen kiemelés érdemel a két szélsőség. Spanyolországban a közúti közlekedési balesetből eredő kárigények egy év alatt évülnek el úgy, hogy az elévülés kezdőidőpontja az, amikor a károsult tudomást szerzett a bekövetkezett kárról.<sup>518</sup> Ezzel szemben Svédországban az általános elévülési idő tíz év.<sup>519</sup>

Azt is fontos leszögezni, hogy főleg a határon átnyúló közlekedési balesetek esetében, vagyis amikor a károsult a lakóhelyétől eltérő tagállamban szenved közúti közlekedési balesetet, merül fel az, hogy rövidebb elévülési idő esetében könnyen elévülhet a károsult kártérítési igénye, vagy pedig hosszas pereskedés alapján születik olyan bírósági döntés, mely megállapítja, hogy az elévülés nyugvása vagy megszakadása miatt mégsem következett be elévülés.<sup>520</sup>

Ezen problémát felismerve a Pan-European Organisation of Personal Injury Lawyers (PEOPIL) keretében Marco Bona egy külön uniós rendelettervezetet dolgozott ki a közúti közlekedési balesetek károsultjai igényének elévülési szabályairól.<sup>521</sup> E rendelettervezet 31 cikkből áll,

<sup>517</sup> Bona, Marco: Comparative report on personal injury compensation in Europe, in: Bona, Marco – Mead, Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003, 618-620. o.

<sup>518</sup> Código Civil 1968. cikke; lásd még: Backu, Holger - Naumann, Christian: Schadensersatz nach Verkehrsunfällen in Spanien, Versicherungsrecht, 2006. évi 16. szám 760-765. o.

<sup>519</sup> Preskriptionslag (1981:130) 2. §-a.

<sup>520</sup> Lásd a Pan-European Organisation of Personal Injury Lawyers (PEOPIL) elnevezésű szervezet 2012. októberi beszámolóját az Európai Bizottság konzultációs eljárása keretében, forrás: [http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/files/121031/organisations/pan-european-organisation-of-personal-injury-lawyers\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/files/121031/organisations/pan-european-organisation-of-personal-injury-lawyers_en.pdf); letöltve: 2016. január 3.

<sup>521</sup> Lásd a PEOPIL rendelettervezetét, forrás: [http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/files/121031/organisations/pan-european-organisation-of-personal-injury-lawyers\\_annex1\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/files/121031/organisations/pan-european-organisation-of-personal-injury-lawyers_annex1_en.pdf); letöltve: 2016. január 3.

vagyis igen részletes szabályokat határoz meg az elévülés kezdetére<sup>522</sup>, annak nyugvására<sup>523</sup>, megszakadására<sup>524</sup>, a kiskorúak és a maradandó sérülést szenvedettekre vonatkozó speciális elévülési kérdésekre<sup>525</sup>, az elévülés korlátozására vonatkozó megállapodás semmisségére<sup>526</sup>. A rendelettervezet 3. cikke alapján az elévülési idő négy év, azonban a 4. cikk értelmében az adott tagállam négy évből hosszabb elévülési időt is meghatározhat.

Azt gondolom, hogy igen tanulságos és figyelemre méltó a Marco Bona által készített rendelettervezet, azonban nem tartom azt szerencsés megoldásnak, hogy kifejezetten csak a közúti közlekedési balesetekre egy speciális elévülési rezsím jöjjön létre, hiszen ezzel igen elaprózottá válna a szabályozás. A problémafelvetés természetesen alapos, ezért én azt az álláspontot képviselem – továbbgondolván Marco Bona elképzeléseit –, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvben azt kellene pusztán rögzíteni, hogy a közúti közlekedési balesetekből eredő igények elévülési ideje legalább négy esztendő, ami a baleset időpontjától számítandó. Az a véleményem, hogy ez jelentős mértékű előrelépés lenne, azonban az továbbra is a tagállamokon múlna, hogy pontosan mikor kezdődik az elévülés, milyen jogi tények esetén nyugszik az elévülés vagy szakad meg, továbbá ez az elképzelésem azt is magával vonná, hogy a tagállamoknak lehetőségük lenne a négy évnél hosszabb elévülési idő szabályozására is.

Az pedig, hogy elévülési szabály irányelvben szerepelne, egyáltalán nem példa nélküli, mivel a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló 1985. július 25-i 85/374/EGK tanácsi irányelv 11. cikke is tartalmaz elévülésre vonatkozó rendelkezést.

#### 4.3.8. Az IEVR javaslata

Az IEVR (Institut für Europäisches Verkehrsrecht – Európai Közlekedési Jogi Intézet) 2013-ban kidolgozott egy javaslatot a közlekedési balesetben megsérült gyermekek megfelelő kártérítése érdekében. A javaslat kidolgozását egy kutatás előzte meg, amiből kiderült, hogy az Európai Unió tagállamaiban eltérően ítélik meg kártérítési jogi szempontból azt a helyzetet, ha a gyermek közrehat a közlekedési baleset előidézésében. A kérdés az, hogy amennyiben

---

<sup>522</sup> Rendelettervezet 7-11. cikk.

<sup>523</sup> Rendelettervezet 12-14. cikk.

<sup>524</sup> Rendelettervezet 15-18. cikk.

<sup>525</sup> Rendelettervezet 19-20. cikk.

<sup>526</sup> Rendelettervezet 23. cikk.



közrehat a gyermek a balesetben, akkor jogosult-e teljes kártérítésre. A kutatásból az derült ki, hogy Belgiumban, Franciaországban, Hollandiában, a skandináv országokban és Svájcban<sup>527</sup> a gyermek közrehatása nem vehető figyelembe a kártérítési összeg megállapításánál. Míg Ausztriában, Horvátországban, Csehországban, Olaszországban, Németországban, Lengyelországban, az Egyesült Királyságban, Spanyolországban a gyermek közrehatása figyelembe veendő, azonban a legtöbb országban csak bizonyos életkor felett van erre lehetőség, mely életkori határ jelentős eltérést mutat.<sup>528</sup>

A kutatás rámutatott arra, hogy az irányelvben a gyermek fogalmának meghatározása azzal a veszéllyel járna, hogy az egyes nemzeti jogokban új gyermek fogalmat vezetne be, ami adott esetleg az adott tagállam jogának jelentősebb módosítását igényelné. Az is kiderült, hogy a vétőképeség fogalma sem mindegyik tagállamban ismert. Felvetődött az életkori határ bevezetése is, azonban ez is azzal a veszéllyel járna, hogy jelentősebb változtatást igényelne egyes nemzeti jogok tekintetében.

Az IEVR a kutatás alapján két megoldási javaslatot vázolt fel. Az egyik változat szerint a konszolidált irányelv 12. cikkét az alábbi rendelkezéssel kellene kiegészíteni: „Jelen cikk nem érinti a polgári jogi kártérítési szabályokat és a kártérítés mértékét. Azonban ha a károsult gyermek, a gyermeknek járó kártérítés nem csökkenthető a balesetben való közrehatására tekintettel.

Ez a teljes kártérítés nem csökkenthető a gyermek közrehatásából eredő, harmadik személyek kártérítési igényével.”<sup>529</sup>

A másik változat alapján a konszolidált irányelv 23. preambulumbekzdése után az alábbi rendelkezések kerülnének: „Ha a 21., 22. és 23. preambulumbekzdésben említett károsult gyermek, a tagállamoknak olyan jogszabályokat kell elfogadniuk, melyek meggátolják a gyermeknek járó kártérítés csökkentését, amennyiben a gyermek közrehat a baleset bekövetkezésében.

---

<sup>527</sup> Svájcban amennyiben teljes mértékben a gyermek okozta a balesetet, az kivételt képez az említett szabály alól.

<sup>528</sup> Ez az életkori határ Ausztriában és Horvátországban 14 év, Németországban 10 év, Olaszországban 18 év, az Egyesült Királyságban 7 év.

<sup>529</sup> «Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation. Cependant, si la personne lésée est un enfant, aucune réduction de son droit à indemnisation ne pourra lui être opposée du fait de sa responsabilité dans la survenance de l'accident.

Cette indemnisation de plein droit devant être intégrale, aucune déduction de son montant ne pourra être opérée, en raison notamment des dommages que l'enfant, du fait de sa responsabilité, pourrait avoir occasionnés aux tiers»

Ez a teljes kártérítés nem csökkenthető a gyermek közrehatásából eredő, harmadik személyek kártérítési igényével.”<sup>530</sup>

Ez a kutatás is rámutatott arra, hogy az egyes tagállamok kártérítési joga milyen jelentős különbséget mutat. Az leszögezhető, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvnek alapvetően nem feladata a tagállami kártérítési jogi szabályok harmonizációja. Mindazonáltal a károsult gyermekek érdekeinek a szem előtt tartása indokoltnak tekintendő, s ezért az IEVR javaslata igen figyelemre méltó.

---

<sup>530</sup> «Si la personne lésée visée aux considérants 21, 22, 23 est un enfant, les États prennent les mesures nécessaires afin qu’aucune réduction ne puisse lui être opposée du fait de sa responsabilité dans la survenance de l’accident.

Cette indemnisation de plein droit devant être intégrale, aucune déduction de son montant ne pourra être opérée, en raison notamment des dommages que l’enfant, du fait de sa responsabilité, pourrait avoir occasionnés aux tiers ».

#### 4.4. A PEICL és a gépjármű-biztosítási irányelv

A biztosítási szerződésjog területén is létrejött 1999-ben egy munkacsoport, amelynek egyik célja az volt, hogy a biztosítási szerződési jog területén a tagállami szabályokból kiindulóan egy modell törvényt alkosson az egységes piac érdekében.

Fritz Reichert-Facilides, aki akkor az Innsbrucki Egyetem tanára volt, kezdeményezésére 1999-ben megalakult a Restatement-munkacsoport. Ez a munkacsoport – Fritz Reichert-Facilides 2003-ban bekövetkezett halálára tekintettel már Helmut Heiss, aki a Zürichi Egyetem tanára, vezetésével – csatlakozott az EU Common Frame of Reference programjához 2005-ben. 2007 végére elkészült a Principles of European Insurance Contract Law (a továbbiakban: PEICL) első része, ami a biztosítási szerződés közös szabályait és a kárbiztosítás közös szabályait fogja át, s ami könyv alakban is megjelent.<sup>531</sup>

A PEICL nem fog a nemzeti biztosítási szerződési jogi szabályok helyébe lépni<sup>532</sup>, hanem – mint 29. európai jogrendszer – a felek számára választható lesz, ami akkor alkalmazható, ha erre vonatkozóan a felek megállapodnak.<sup>533</sup> Ha azonban a felek a PEICL alkalmazása mellett döntöttek, a PEICL szabályaitól csak annyiban térhetnek el, amennyiben azt a PEICL maga megengedi.<sup>534</sup>

A PEICL magyar változatban is elérhető.<sup>535</sup> A PEICL 2009-es változata még nem tartalmazza a felelősségbiztosításra, azonban belül a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó szabályokat. Azonban Takáts Péter, aki ezen munkacsoportban magyar részről részt vesz, az ELTE Jogi Továbbképző Intézetében 2013. december 10-én tartott előadásában kiemelte, hogy a munkát tovább folytatják, és a PEICL XVI. fejezetét szánják a kötelező felelősségbiztosítás szabályainak. A PEICL 2015-ös változatának<sup>536</sup> negyedik része szól a felelősségbiztosításról. A XIV. fejezet tartalmazza a felelősségbiztosítás általános szabályait, míg a XV. fejezet a

<sup>531</sup> Heiss, Helmut: Principles of European Insurance Contract Law, Sellier, Munich, 2009, 1-27. o.

<sup>532</sup> Fontaine, Marcel: An Academic View, in: Heiss, Helmut: Principles of European Insurance Contract Law: A Model Option Instrument, Sellier, Munich, 2011, 33. o.

<sup>533</sup> Loacker, Leander D.: Insurance soft law? Versicherungsrecht, 2009. évi 7. szám 294. o.

<sup>534</sup> PEICL 1:102. cikk.

<sup>535</sup> Lásd Heiss, Helmut: Principles of European Insurance Contract Law, Sellier, Munich, 2009, 421-446. o., valamint és <http://www.restatement.info/>; letöltve: 2016. január 10.

<sup>536</sup> Forrás: <http://www.restatement.info/>; letöltve: 2016. április 5.

közvetlen igényérvényesítésről szól<sup>537</sup>, mely igen előremutató szabályokat tartalmaz. Míg a XVI. fejezet a kötelező biztosításokra vonatkozóan határozza meg a következő szabályokat:

### „Tizenhatodik fejezet

#### Kötelező biztosítás

##### Cikk 16:101 Alkalmazási kör

(1) Az ESZBJA<sup>538</sup> abban az esetben választható a felek által egy kötelező biztosítás irányadó jogának, ha

- (a) azt a Közösség joga előírja,
- (b) valamely Tagállam joga előírja, vagy
- (c) valamely Harmadik Ország joga előírja, az ott írt mértékig.

(2) A biztosítási szerződés csak akkor felel meg a biztosítási kötelezettséget előíró rendelkezéseknek, ha az ott írt valamennyi kikötést tartalmazza.”<sup>539</sup>

Tehát megállapítható, hogy a PEICL a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozóan érdemben speciális szabályokat nem tartalmaz, pusztán az idézett cikk azt rögzíti, hogy kötelező biztosítás esetében, mely körbe a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás is beletartozik, mikor alkalmazható a PEICL. Következésképpen a PEICL nem érinti a gépjármű-biztosítási irányelveket, illetve annak továbbfejlesztésére vonatkozó elképzeléseket. Az is kiemelő, hogy a PEICL a tagállami jogok mellett egy 29. jogként lenne alkalmazandó a felek választása alapján, másrészt pedig a PEICL csak szerződéses szabályokat tartalmaz, míg a gépjármű-biztosítási irányelvek a szerződéses szabályokon túlmenően számos egyéb rendelkezést is magukban foglalnak.

<sup>537</sup> A XV. fejezet szabályai közül a 15:101. cikket kívánom e körben kiemelni, ami az alábbiakat tartalmazza:

„Cikk 15:101 Közvetlen igényérvényesítés és kifogások

(1) Amennyiben a szerződő fél, illetve a biztosított felelős, a károsult jogosult kárigényét a biztosítási szerződés alapján közvetlenül a biztosítóval szemben érvényesíteni:

- (a) kötelező biztosítás esetében, vagy
- (b) ha a szerződő fél, vagy a biztosított fizetéseképtelen, vagy
- (c) ha a szerződő felet, vagy a biztosítottat felszámolták, vagy megszűnt, vagy
- (d) a károsult személyi sérülést szenvedett, vagy
- (e) az irányadó jog a közvetlen igényérvényesítést megengedi.

(2) A biztosító a károsulttal szemben érvényesítheti a biztosítási szerződésből eredő kifogásokat, ha csak ezt a biztosítási kötelezettséget előíró szabályok nem tiltják. A biztosító azonban nem hivatkozhat kifogásként a szerződő fél és/vagy a biztosított által a káreseményt követően tanúsított magatartásra.”

A magyar fordítást Takáts Péter és Kaufmann-Mohi Emese készítette.

<sup>538</sup> Az EBSZJA az Európai Biztosítási Szerződési Jog Alapelvei rövidítése. Az idézett cikkben a rövidítés elírásra került.

<sup>539</sup> Az idézett cikk magyar fordítását Takáts Péter és Kaufmann-Mohi Emese készítette.

A PEICL jelentőségét az is alátámasztja, hogy az Európai Bizottság 2013. január 17-határozatában<sup>540</sup> egy szakértői csoportot hozott létre az európai biztosítási joggal kapcsolatban, mely szakértői csoportnak az volt a feladata, hogy jelentést készítsen arról, hogy az eltérő tagállami jogok mennyiben akadályai az egységes biztosítási piacnak. A szakértői csoport munkájában többek között Jürgen Basedow és Helmut Heiss is részt vett, mely szakértői csoport a jelentését<sup>541</sup> 2014-ben nyújtotta be az Európai Bizottság részére. Ebben a jelentésben a szerzők többek között rámutattak arra, hogy az egységes európai kötelező gépjármű-felelősségi jognak akadályát képezik többek között közjogi, illetve közigazgatási szabályok, valamint a konszolidált irányelvvel összefüggésben a biztosítási fedezet jelentősen eltérő voltára irányították rá a figyelmet, valamint a bonus-malus rendszerrel kapcsolatban kimutatták, hogy egyes uniós tagállamokban jogszabályon alapul a bonus-malus rendszer szabályozása, míg más tagállamokban a biztosítási gyakorlat alakította ki a bonus-malus rendszerre vonatkozó rendelkezéseket. Azt is kiemelték, hogy egyes tagállamokban a biztosítási fedezet igazolását csak papíralapon adhatja ki a biztosító, míg más tagállamban a szélvédőre kell felragasztani a fedezet igazolását, ami szintén nehézségeket teremt az egységes biztosítási piac kialakítása érdekében.<sup>542</sup>

Az megállapítható, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén a biztosítási szerződési és egyéb közjogi szabályok teljes harmonizációja igen messze van, kérdéses az is, hogy ez egyáltalán megvalósítható-e. Mindazonáltal nem lenne haszontalan, ha kifejezetten a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésre is lennének európai modellszabályok<sup>543</sup>, amiket a felek mintegy 29. jogként választásuk szerint alkalmazhatnának.

---

<sup>540</sup> HL 2013/C 16/03

<sup>541</sup> A jelentés megtalálható az alábbi weblapon:

[http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert\\_groups/insurance/final\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert_groups/insurance/final_report_en.pdf); letöltve: 2016. január 10.

<sup>542</sup> A jelentés 72-78. o.

<sup>543</sup> Heiss, Helmut - Basedow, Jürgen - Wandt, Manfred: Principles of European Insurance Contract Law (PEICL), Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht, 2008. évi 3. szám 68. o.

## 5. JAVASLAT EGY ENSZ EGB EGYEZMÉNYRE

### 5.1. A tervezet szerinti alapelvek

Az Egyesült Nemzetek Szerevetének Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB) keretében került kidolgozásra az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény<sup>544</sup> és a Közúti Jelzési Egyezmény<sup>545</sup>. A Közúti Közlekedési Egyezménynek 73 állam a részese<sup>546</sup>, míg a Közúti Jelzési Egyezményt 64 állam ratifikálta, vagyis számos Európán kívüli állam is részese ezen két egyezménynek.<sup>547</sup>

Az ENSZ a 2011-2020-ig terjedő időszakot a közúti közlekedési biztonság évtizedének szentelte, azonban az megállapítható, hogy sajnos számos közúti közlekedési baleset következik be világszerte<sup>548</sup>, ezért felmerült az, hogy az ENSZ EGB keretén belül egy olyan egyezmény megalkotása lenne indokolt, ami a közúti közlekedési balesetek áldozatainak a védelmét szolgálná, vagyis egy ENSZ egyezmény kerülne megalkotásra, ami a közúti közlekedési balesetek áldozatainak védelmét közel olyan szintűvé tenné, mint amilyen szinten ez jelenleg az Európai Unióban fennáll.

A tervezet első része 14 alapvető közlekedési magatartási szabályt tartalmaz. Az első szabály szerint mindenkinek úgy kell viselkednie, hogy mást az út rendeltetésszerű használatában ne akadályozza vagy veszélyeztessen. A második szabály kimondja, hogy a közút jelzéseket, útburkolati jeleket és a rendőr utasításait követni kell. A harmadik szabály értelmében a járművezetőnek és a járműnek engedéllyel és biztosítással kell rendelkeznie, hogy a közlekedésben részt vegyen, amennyiben ez az előírás. A járműveket folyamatosan biztonságos közlekedésre alkalmas és előírászerű állapotban kell tartani. A járművezetőnek pedig vezetésre

<sup>544</sup> Magyarországon az 1980. évi 3. törvényerejű rendelettel került kihirdetésre.

<sup>545</sup> Magyarországon az 1980. évi 4. törvényerejű rendelettel került kihirdetésre, aminek a helyébe az 1968. évi november hó 8. napján, Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény és módosításai, valamint az azt kiegészítő európai Megállapodás és módosításai egységes szerkezetben történő kihirdetéséről szóló 2004. évi XCI. törvény lépett.

<sup>546</sup> Lásd United Nations Treaty Collection, forrás:

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en); letöltve: 2016. január 16.

<sup>547</sup> Lásd United Nations Treaty Collection, forrás:

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en); letöltve: 2016. január 16.

<sup>548</sup> Lásd: UN ECE: Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America 2015; forrás: <http://www.unece.org/index.php?id=41891>; letöltve: 2016. január 16.

képes állapotban kell lennie. A negyedik szabály alapján a vezetőnek a figyelmét az útra és a közlekedésre kell irányítania, akinek a járművet folyamatosan olyképpen kell uralma alatt tartani, hogy az előírás szerinti kötelezettségeit teljesíteni tudja. Az ötödik szabály szerint különös figyelmet kell tanúsítani a gyermekekkel, valamint az idős és fogyatékos közlekedési résztvevőkkel szemben; továbbá különös figyelmet kell tanúsítani akkor, ha arra utaló jel adódik elő, hogy a közlekedés egy másik résztvevője nem helyesen viselkedik. A hatodik szabály alapján a sebességet és a követési távolságot folyamatosan úgy kell a körülményekhez igazítani, hogy ezzel veszély ne álljon elő. A hetedik szabály rögzíti, hogy a szemben lévő forgalmi sávban kell előzni, míg a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten az előzésre kijelölt sávban kell előzni; továbbá kerékpárral és motorkerékpárral megfelelő oldaltávolság megtartása mellett szabad álló gépjárműoszlopot előzni. Aki előz, a közlekedés többi résztvevőjét nem veszélyeztetheti, ez különösen irányadó a szembenjövő forgalomra. A nyolcadik szabály szerint minden irányváltoztatást irányjelzővel vagy egyértelmű kézmozdulattal jelezni kell. A kilencedik szabály az elsőbbségről szól, miszerint aki elsőbbségadásra kötelezett, az elsőbbségre jogosultat nem akadályozhatja, míg az elsőbbségadásra kötelezett a sebességét kellő időben köteles csökkenteni, és ha várnia kell, akkor a kereszteződés előtt kell megállnia. A tizedik szabály a várakozásról szól, mely szerint a járművel nem szabad megállni vagy várakozni olyan helyen, ahol azzal a közlekedést vagy harmadik személyt akadályozna vagy veszélyeztetne, míg a járművekkel lehetőség szerint parkolóhelyen kell várakozni. A tizenegyedik szabály értelmében az esti szürkülettől a reggeli világosodásig, és ha az időjárás szükségessé teszi, a járműveket ki kell világítani. A tizenkettedik szabály az úttestről szó, melynek értelmében a járművek a számukra kijelölt forgalmi sávban haladnak; azok az utak, amik nem alkalmasak meghatározott járművel való közlekedésre vagy nyilvánvalóan nem erre szolgálnak, ezeket járművekkel nem szabad használni; a kerékpárosoknak, ahol rendelkezésre áll, a kerékpárutat és a kerékpársávot kell használniuk. A tizenharmadik szabály szerint a gyalogosoknak, ahol rendelkezésre áll, a járdát kell használniuk; az úttestre figyelmesen kell rálépniük és az úttesten a legbiztonságosabb és legrövidebb úton kell átkelniük, lehetőség szerint gyalogátkelőhelyen. A gyalogosoknak a gyalogátkelőhelyen elsőbbségük van, azonban nem szabad hirtelen lelépniük a járdáról és az elsőbbséget kikényszeríteniük. Az első rész utolsó, vagyis tizenegyedik szabálya a baleset során tanúsítandó viselkedést szabályozza, aminek értelmében személyi sérüléssel járó baleset esetében a lehető leggyorsabban a megfelelő segítségről gondoskodni kell és értesíteni kell a rendőrséget, míg a csak dologi kárral járó balesetek esetében a balesetben résztvevőknek arra kell törekedniük, hogy a közlekedést szükségtelenül ne akadályozzák, és az úttestet a lehető

leghamarabb szabaddá kell tenni. A balesetben részesek, ha rendelkezésre áll, egy baleseti jegyzőkönyvben rögzítik a baleset megtörténtét, mely formanyomtatványt a biztosítók készítenek erre a célra.<sup>549</sup>

Az értekezésem témája szempontjában a tervezet második része<sup>550</sup> az érdekesebb, ami a közúti közlekedési balesetet áldozatainak jogait tartalmazza 15 pontban. Ez a jogkatalógus lényegében az Európai Unióban és az EGT-ben elért jelentős eredményeken alapul.

A második rész első pontja a felelősség, kártérítés és biztosítási kötelezettség címet viseli, és azt tartalmazza, hogy aki a közúti közlekedési szabályok figyelmen kívül hagyása miatt vétkezen kárt okoz, az alapvetően felel az általa okozott kárért. Ha a jármű veszélyes üzemi jellegéből adódik a kár, akkor ezért az üzemben tartó felel. Aki gépi meghajtású járművel vesz részt a forgalomban, köteles az általa okozott károkra felelősségbiztosítási szerződést kötni.

A második pont a kártérítés terjedelméről szól, melynek értelmében a károsultak alapvetően teljes kártérítésre jogosultak, azonban a kártérítés csak a bizonyított és okozati összefüggésben álló felelősség keretében áll fenn. A teljes kártérítés azt jelenti, hogy a károsultat – leszámítva a személyi sérülés lehetőség szerinti orvosi kezelését – pénzügyileg alapvetően úgy kell kártérítésben részesíteni, mintha a baleset be sem következett volna. A biztosító gondoskodik személyi sérülés esetében lehetőség szerint a rehabilitációról. A kártérítés megtagadható vagy csökkenthető, ha a kár a károsult saját vétkes magatartására, vagy az általa üzemben tartott veszélyes üzemre vezethető vissza, vagy vis maior az egyedüli oka a károkozásnak. A káreseménnyel összefüggésben felmerülő költségeket méltányos keretek között kell megtéríteni, amennyiben ezen költségek felmerülte bizonyított.

A harmadik pont a nem vagyoni (immateriális) kártérítés, illetve a fájdalomdíj iránti igényt részletezi, ami szerint a károsultnak az általa elszenvedett sérelmekért pénzügyi jóvátételre van joga, figyelemmel az esetleges károsulti közrehatásra. A hozzátartozóknak is joga van ilyen jóvátételre, amennyiben a károsult jelentős mértékben és maradandóan sérült meg vagy a baleset miatt elhalálozott.

---

<sup>549</sup> Lásd: Vorschlag des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht (IEVR) zu einer UN-Charta der Rechte und Pflichten der Verkehrsteilnehmer, valamint Neidhart, Hermann: Europäisches Straßenverkehrs- und Haftungsrecht IEVR – Vorschlagsentwurf einer UN-Charta für Verkehrsteilnehmer, Deutsches Autorecht, 2013. évi 12. szám 732-733. o.

<sup>550</sup> Lásd az előző lábjegyzetet.



A negyedik pont a hátramaradottak igényére vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza. Ezek alapján a károsult halála esetén a hátramaradottakat lehetőség szerint olyan kártérítésben kell részesíteni, mintha a baleset be sem következett volna. A temetési költségek megtérítésénél figyelembe kell venni a családi és regionális szokásokat és gyakorlatokat.

Az ötödik pont az alkalmazandó jogról és a biztosítási fedezetről szól, mely szerint alapvetően a baleset helye szerinti jog az irányadó a közlekedési balesetből eredő kártérítési jogviszonyra. Ez a jog az irányadó az alkalmazandó közlekedési előírásokra is. Az alkalmazandó jog határozza meg, hogy milyen terjedelemben kell helyt állnia a felelősségbiztosítónak. A felelősségbiztosító fedezi a gépjárműben utazók által elszenvedett károkat is, a gépjárművet vezető károkozó kivételével.

A hatodik pont a közvetlen kereseti jogot határozza meg, vagyis a károsult közvetlenül követelhet kártérítést a károkozó felelősségbiztosítójától. A biztosító azonban a díjat fizető biztosítottak érdekében az alaptalan igényeket visszautasítja.

A hetedik pont a kifogás-korlátozásra vonatkozik, melynek értelmében a biztosító a károsulttal szemben nem hivatkozhat azon kifogásokra, amik a biztosítót a biztosítottjával szemben megilletik. Különösen nem érvényesíthet kizárást a tekintetben a biztosító, hogy a károsult és a károkozó között családi jogi kapcsolat vagy munkaviszony áll fenn. Azonban azon utassal szemben megtagadható a kártérítés fizetése, aki tudta vagy tudnia kellett volna, hogy az adott gépjárműre nem rendelkeznek biztosítási fedezettel.

A nyolcadik pont az egyetemlegesség szabályát mondja ki, ami alapján a károsult több károkozó esetén bármelyiktől a teljes kárt követelheti. A kártérítést fizetett károkozó pedig a felelősségük arányában követelhet megtérítést a többi károkozótól.

A kilencedik pont az információs központ szabályait tartalmazza, miszerint a biztosítók a károsultaknak segítséget nyújtanak az eljáró biztosító kiderítése érdekében. Továbbá a biztosítók tájékoztatják a károsultakat az eljáró kárrendezőről is, amennyiben a baleset külföldön történt. A károsultat arról is megilleti tájékoztatás, hogy mely szerv rendezi a kárt, ha a károkozó ismeretlen vagy nem rendelkezett biztosítási fedezettel.

A tizedik pont a kárrendezés alapelveiről szól. A biztosítók a bekövetkezett kárt lehetőség szerint nyomban, azonban mindenképp megfelelő időn belül rendezik akkor is, ha a kár külföldön következett be. A biztosítók és károsultak a kölcsönös tisztesség és jóhiszeműség elvét figyelembe veszik, és törekszenek a kár peren kívüli rendezésére. Egy nyilvánvalóan nem megfelelő összegű kártérítési összegre vonatkozó megállapodás nem bír kötelező erővel.

A tizenegyedik pont a biztosítással nem rendelkező, illetve ismeretlen gépjárművel okozott károk rendezésére vonatkozik. Ha egy meghatározott jármű nem rendelkezik az előírások szerinti felelősségbiztosítással, akkor a baleset helye szerinti garanciaalap áll helyt, amennyiben más biztosító nem téríti meg a kárt. Ha a károkozó jármű ismeretlen marad, a károsult a dologi kár megtérítésére az adott nemzeti jogi jogszabályok figyelembe vétele mellett nem jogosult vagy önrészt kell viselnie. Személyi sérülés esetén azonban a személyi sérüléssel járó teljes egészében térítendő, míg jelentős személyi sérülés esetében a dologi kár is megtérítendő. Amennyiben a biztosító vitatja, hogy fedezetet kell-e nyújtania, a károsult a garanciaalaphoz fordulhat, amennyiben a felelősségbiztosító nem nyújt kártérítést. A garanciaalap ezután megtérítési igénnyel fordul a biztosító felé, ha a biztosító helytállási kötelezettsége megállapítható.

A tizenkettedik pont a külföldi telephelyű gépjárművekre irányadó szabályokat tartalmazza. Ha egy külföldön nyilvántartásba vett gépjármű okoz kárt a károsultnak, a baleset helye szerinti nemzeti iroda fedezi a károkat, mintha ez a biztosító lenne. Ezt követően a nemzeti iroda a külföldi biztosítóval megtérítési igénnyel él a vonatkozó nemzetközi szerződéses rendelkezések alapján.

A tizenharmadik pont a külföldön bekövetkezett balesetekről szól. A károsult, aki külföldön balesetet szenvedett, a lakóhelye szerinti információs központhoz fordulhat az eljáró biztosító kiderítése érdekében. A külföldi biztosító megbíz a károsult lakóhelye szerinti államban egy képviselőt az alkalmazandó jog szerinti károk megtérítésére. A biztosító arra törekszik, hogy a határon átnyúló igények esetében is megfelelő határidőben rendezze a kárt.

A tizennegyedik pont a joghatósági és illetékességi szabályokat foglalja magában, miszerint ha peren kívül nem rendezhető a kártérítési ügy, a károsult a lakóhelye szerinti bíróságon pert indíthat a felelősségbiztosító ellen, feltéve, hogy kizárólagos joghatóság vagy illetékesség nem áll fenn a baleset helye, vagy a károkozó lakóhelye, illetve a biztosító székhelye tekintetében.

A tizenötödik pontban az elévülésre vonatkozó alapvető szabályok találhatóak meg. A kártérítési igények a baleset időpontjától számított két évnél korábban nem évülnek el. Személyi sérülés esetében az elévülés akkor kezdődik, amikor a kár mértéke nagymértékben megállapítható, illetve további orvosi kezeléstől a sérült állapotának a javulása már nem várható. Az elévülés legkésőbb a balesetet követő 10 év után beáll, amennyiben az elévülés megszakadására nem került sor. Az elévülés megszakadása esetén újratekintődik az elévülési határidő. Az adott nemzeti jog határozza meg, hogy az elévülés mikor szakad meg vagy mikor állapítható meg az elévülés nyugvása, illetve mi az elévülés legkésőbbi időpontja.

## **5.2. Hogyan lehetne megvalósítani?**

Az előző pontban ismertetett tervezet jól felsorolja, hogy mik azok az alapvető kérdések, amik a károsult jogainak megfelelő érvényesítése érdekében szabályozandók egy nemzetközi egyezményben.

A tervezet egyelőre csak azt a célt szolgálja, hogy ezek alapján induljon be a munka az ENSZ EGB keretében és kezdődjék el egy többéves tárgyalássorozat, aminek a végén kialakulhat az egyezmény végleges szövege.

Az nem vitás, hogy jogösszehasonlító kutatás és számos egyeztetés szükséges ahhoz, hogy a szöveg Európán kívüli államok részére is elfogadható legyen, amellett, hogy a tervezet szerinti szintet a károsultak védelme érdekében szükséges lenne megtartani.

Amennyiben az ENSZ EGB keretében nemzetközi egyezmény megalkotása merülne fel ezen témakörben, akkor mindenképpen számolni kell azzal, hogy a nemzetközi jog szabályai alapján az egyezményt elfogadó államok fenntartást fűzhetnek az egyezményhez, mellyel a leendő egyezmény vívmányai jelentős mértékben csökkenhetnének, ezért az az elképzelés is felvetődött, hogy egyelőre csak ajánlást fogadjon el az ENSZ EGB, s ezen ajánlás nemzetközi fogadtatása tükrében kerülhetne sor arra, hogy nemzetközi egyezményt fogadjanak el.

Bízom benne, hogy még ebben az évtizedben a tervezett egyezmény aláírásra kerülhet.

## 6. ÖSSZEFOGLALÁS

A dolgozatomban egyrészt bizonyítani kívántam – a korábbi hazai szabályozás, a jelenleg hatályos szabályozás és más európai országok szabályozásának elemzése és összehasonlítása útján –, hogy a magyar kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályainak a továbbfejlesztése indokolt, sőt egyes kérdések tekintetében ellentétben áll a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelvvel.

Másrészt pedig azt kívántam kutatásom alapján igazolni, hogy szükséges a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv módosítása vagy egy új, módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt gépjármű-biztosítási irányelv megalkotása.

Kutatásom eredményeként a következő de lege ferenda javaslatokat teszem.

### 6.1. A magyar szabályozással kapcsolatos javaslatok

*Ki köthet biztosítási szerzést?*

Hasznos lenne olyképpen módosítani a biztosítási szerződés megkötésére kötelezett személyek körét, hogy a forgalmi engedélybe bejegyzett üzemben tartó vagy tulajdonos előzetes írásbeli hozzájárulásával a gépjármű más üzemben tartója és/vagy tulajdonosa is köthessen kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést.

Sőt flottaszerződések esetében azt javaslom, hogy az elismert vállalatcsoporton belül a vállalatcsoportban résztvevő tagok által megállapodásban meghatározott tag is köthessen kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést a vállalatcsoport összes tagja által üzemben tartott gépjárműre.

*A gépjármű elidegenítése és a biztosítási szerződés megszűnésének a kérdése*

A bemutatott és elemzett külföldi szabályok alapján az a javaslatom, hogy a magyar kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályait módosítani lenne célszerű a tulajdonjog átszállása

esetén, ha a szerződéskötésre kötelezett üzemben tartó személyében változás áll be, a német szabályozáshoz hasonlóan a következőképpen:

A biztosított gépjármű tulajdonjogának átszállása esetén a biztosítási szerződés átszáll a tulajdonjogot megszerzőre az elidegenítés időpontjában. A gépjárművet elidegenítő és a megszerző haladéktalanul köteles a biztosítónak a gépjármű elidegenítését bejelenteni. Amennyiben az elidegenítéstől számított 30 napon belül a bejelentési kötelezettséget a gépjárművet elidegenítő és a gépjárművet megszerző elmulasztja, akkor a biztosító helytállási kötelezettsége megszűnik. A biztosítónak joga és kötelezettsége, hogy a biztosítási díjat a megszerző adataihoz és a bonus-malus fokozatához igazítsa az elidegenítés időpontjával kezdődő hatállyal, mely díjért a folyó fizetési időszakban az elidegenítő személy és a tulajdonjogot szerző személy egyetemlegesen felelős. Elidegenítés esetén a biztosító az elidegenítésről való tudomásszerzést követő 30 napon belül a megszerzőhöz címzett jognyilatkozattal írásban 30 napos felmondási idővel felmondhatja indokolás nélkül a biztosítási szerződést. A megszerző a megszerzéstől számított 30 napon belül írásban mondhatja fel a biztosítási szerződést indokolás nélkül, mely a megszerző választása szerint azonnali hatályú lehet vagy legkésőbb a biztosítási időszak végére szólhat. Amennyiben a megszerző új biztosítási szerződést köt és a szerződés megkötését igazoló okiratot a gépjárművet nyilvántartó hatóságnak bemutatja, akkor a korábbi biztosítási szerződés megszűnik az új biztosítási szerződés megkötésének az időpontjában.

Ezzel a szabályozással a biztosítatlanság kockázata a gépjármű elidegenítése esetén tovább csökkenthető lenne. Sőt a fenti javaslat akár az üzemben tartó változására is irányadó lehetne.

#### *Ugyanarra a biztosítási időszakra kötött szerződés jogi problémái*

Az a javaslatom, hogy a Gfbt. 10. § (1) bekezdését akként lenne célszerű módosítani, hogy a korábbi és az új biztosítási időszak részbeni átfedése esetén csak az átfedéssel érintett időtartamban legyen semmis a szerződés, vagyis csak részleges érvénytelenségről (részleges semmisségről) legyen szó.

#### *A biztosítási fedezet legkisebb összegével kapcsolatos jogharmonizációs mulasztás*

Az Európai Bizottság 2010. december 9-én a Hivatalos Lapban megjelent közleménye<sup>551</sup> szerint a biztosítási fedezet minimális mértéke változott. A felülvizsgálat eredményeképpen az irányelvben meghatározott összegek 1 000 000 euróról 1 120 000 euróra, 5 000 000 euróról 5 600 000 euróra, illetve 1 000 000 euróról 1 120 000 euróra nőttek. Míg az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleménye<sup>552</sup> értelmében az 1.120.000 eurós összeghatár 1.220.000 euróra, míg az 5.600.000 eurós összeghatár 6.070.000 euróra módosult.

A Gfbt. 2016. december 31-ig hatályos 13. § (1) bekezdése szerint dologi károk esetében 500 millió forint a biztosítási fedezet minimális összeghatára, míg személyi sérüléssel károk esetében 1600 millió forint a fedezet minimális összeghatára. Az Európai Központi Bank 2015. december 28-i 314,13 forint / 1 euró árfolyama alapján<sup>553</sup> 500 millió forint 1.591.697,70 eurónak felel meg, míg az 1600 millió forintos összeg 5.093.432,65 euró összeget jelent.

A magyar jogalkotó az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleménye után a pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LIII. törvénnyel 2017. január 1-jei hatállyal a biztosítási fedezet legalacsonyabb összegét az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleményével összhangban állapította meg.<sup>554</sup>

Ezek alapján levonható az a következtetés, hogy a dologi károk esetében a magyar szabályozás összhangban van a bizottsági közleményekkel módosított konszolidált irányelv rendelkezéseivel. Ugyanakkor a személyi sérülés miatti minimális fedezet összege 2016. december 31-ig az irányelvi összeghatár alatt van, vagyis a magyar jogalkotó mulasztása állapítható meg 2016. december 31-ig, mivel addig a magyar szabályozás az Európai Bizottság 2010. december 9-i közleményében szereplő 5.600.000 eurós minimális fedezeti összegnek sem felel meg.

### *A díjnémfizetés és a biztosítási szerz. és megsz. névének kérdései*

<sup>551</sup> HL 2010/C 332/01.

<sup>552</sup> COM/2016/0246 final

<sup>553</sup> Forrás: <http://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/index.en.html>; letöltve: 2015. december 28.

<sup>554</sup> A Gfbt. 2017. január 1-jétől hatályos 13. § (1) bekezdése rögzíti: „Egy biztosítási esemény vonatkozásában a károsultak számától függetlenül a biztosító dologi károk esetén káreseményenként egymillió-kettőszázhúszezer eurónak megfelelő forintösszeg-határig, személyi sérülés miatti károk esetén káreseményenként hatmillió-hetvenezer eurónak megfelelő forintösszeg-határig köteles helytállni, amely összegek magukban foglalják a káresemény kapcsán bármilyen jogcímen érvényesíthető követeléseket, az igényérvényesítés költségeit (beleértve a jogi képviseleti költségeket is), valamint a teljesítés időpontjáig eltelt időszakra járó kamatokat.”

Gyakorlati tapasztalatokat is figyelembe véve, szükségesnek tartom a Gfbt. 21. § (4) bekezdését kiegészíteni azzal a rendelkezéssel, hogy amennyiben a biztosító a fizetési felszólítás igazolható módon történő elküldését elmulasztja, akkor a fizetési késedelem ellenére sem szűnik meg a biztosítási szerződés.

*A biztosító értesítési kötelezettsége a kötvénynyilvántartó szerv felé és a kötvénynyilvántartó szerv eljárásának fejlesztése*

A Gfbt. 21. § (7) bekezdése alapján „[a] biztosító köteles a szerződés (4) bekezdés szerinti díjnyemfizetés miatt bekövetkező megszűnése esetén a kötvénynyilvántartó szerv felé a 49. § alapján fennálló értesítési kötelezettségének a szerződés megszűnésétől számított nyolc munkanapon belül eleget tenni.”

Gyakorlati tapasztalatok alapján véleményem szerint a felügyeletnek nagyobb hangsúlyt kellene fektetni arra, hogy hathatósan ellenőrizze a biztosítók ezen kötelezettségének a teljesítését.<sup>555</sup>

A Gfbt. 45. § (2) bekezdése értelmében: „Ha a járműnyilvántartás és a kötvénynyilvántartás kötvénynyilvántartó szerv általi negyedéves összevetésével, vagy az ellenőrzésre jogosult hatóság eljárása során megállapítást nyer, hogy a gépjárműre nincs érvényes biztosítási fedezet, a kötvénynyilvántartó szerv, illetve a hatóság értesítése alapján az üzemben tartó lakóhelye (székhelye) szerinti illetékes járási hivatal a külön jogszabályban meghatározott módon - az 57/A. § (1) bekezdésének megfelelően mentesített gépjárművek kivételével - a gépjárművet kivonja a forgalomból.”

Az a tapasztalatom, hogy igen hatékony a fenti jogszabályhely szerinti eljárás, vagyis amint az üzemben tartó megkapja a járási hivatal határozatát, az esetek nagy részében igen hamar intézkedik az üzemben tartó, hogy a felelősségbiztosítási fedezet ismét fennálljon. Ezért az a javaslatom – a számítástechnika fejlődésére is tekintettel –, hogy havonta kerüljön sor a járműnyilvántartás és a kötvénynyilvántartás adatainak az összevetésére, s így talán hamarabb

---

<sup>555</sup> A PSZÁF 2011. évi jelentése szerint kiemelt figyelmet fordított az általam felvetett kötelezettség ellenőrzésére is. Lásd Éves Jelentés 2011 53. o., forrás: <http://www.mnb.hu/letoltes/pszaf-eves-jelentes-2011.pdf>; letöltve: 2015. december 28.

megkaphatja az érintett üzemben tartó a járási hivatali határozatot, s így a biztosítatlanság is csökkenhet, vagy legalábbis annak az ideje mérséklődhet.

#### *A Gfbt. 27. §-ának módosítása*

Amennyiben a jogalkotó a gépjárművel okozott károkra a deliktuális felelősség szabályait kívánja alkalmazandóvá tenni, akkor szükségesnek tartom a Gfbt. 27. § második mondatának a pontosítását.

#### *A Gfbt. 32/A. § és 32/B. § jogi kérdései*

Amennyiben a jogalkotó célja az volt, hogy az ÁFÁ-t csak számla ellenében lehessen kártérítésként követelni, akkor az a javaslatom, hogy a német példát követve<sup>556</sup> a Polgári Törvénykönyvnek kellene tartalmaznia a következő rendelkezést: A károsult kártérítés címén a károsult dolog javítási költségét terhelő általános forgalmi adót csak annak felmerülése esetén igényelheti. Erre tekintettel pedig javasolom a Gfbt. 32/A. § (2) bekezdésének a hatályon kívül helyezését.

Ami a Gfbt. 32/B. §-át illeti, szükségesnek tartom az egész § hatályon kívül helyezését. Rámutatok arra, hogy a Gfbt. 32/B. §-át a jogalkotó 2017. január 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte.

#### *A Kártalanítási Számla kezel jének megtérítési igénye*

Az a javaslatom, hogy Gfbt. 36. § (8) bekezdésében szereplő megtérítési igények esetében olyan rendszert kellene kidolgozni, ami ugyan visszatartó erővel bír, azonban mégsem járna azzal a következménnyel, hogy a szerény anyagi lehetőségekkel bíró üzemben tartót vagy vezetőt ellehetetlenítse, vagyis a kötelezett személy belátható időintervallum alatt teljesíteni tudja a megtérítési igényt. Azt gondolom, hogy erre egy 5.000.000,- forintos összeghatár megfelelő

<sup>556</sup> A német Polgári Törvénykönyv, vagyis a Bürgerliches Gesetzbuch (Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2018) geändert worden ist) 249. § (2) bekezdés második mondata kimondja: Bei der Beschädigung einer Sache schließt der nach Satz 1 erforderliche Geldbetrag die Umsatzsteuer nur mit ein, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist. Fordítása: Egy dolog megrongálódása esetén az első mondat szerinti szükséges pénzösszeg [vagyis a kártérítési összeg – kiegészítés tőlem, P. T. Cs.] a forgalmi adót csak akkor foglalja magában, ha és amennyiben az ténylegesen felmerült.



lehet azzal, hogy amennyiben a kárt szándékosan és jogellenesen okozzák, akkor a megtérítési igény korlátozásának nincsen helye. Elsősorban ezt a limitösszeget a Ptk. 8:1. § (1) bekezdés 3. pontja szerinti fogyasztókra tartanám szükségesnek bevezetni, jogi személyek és nem fogyasztónak minősülő személyek esetében nem látom indokát egy ilyen limitösszegnek.

#### *A Kártalanítási Szervezettel szembeni keresetindítás kérdése*

A C-541/11. számú ügyben született európai bírósági végzés<sup>557</sup> és a külföldi jogszabályok elemzése alapján arra a következtetésre jutottam, hogy a Gfbt. 39. § (5) bekezdése ellentétben állónak mutatkozik a konszolidált irányelv 24. cikkével, vagyis a Gfbt. ezen szabályának akkénti módosítását javaslom, hogy a feltételek fennállása esetén a kártérítési szervezettel, a magyar fogalmak szerinti kártalanítási szervezettel szemben nem megállapítási, hanem marasztalási kereset indítható.

#### *Önrész kérdése*

Kutatásom alapján lehetőséget látok arra, hogy a Gfbt. úgy kerüljön módosításra, miszerint a felek megállapodása esetén a szerződő fél kötelezettséget vállalhat önrész megfizetésére úgy, hogy ez a károsult nem hat ki. A Gfbt.-nek rögzíteni kellene továbbá az önrész maximális mértékét, valamint azt, hogy általános szerződési feltételek keretében nincsen lehetőség önrész kikötésére, hanem külön kell az ajánlati lapon rögzíteni az önrészre vonatkozó megállapodást. Az önrész megfizetésének az elmulasztása olyan jogkövetkezménnyel járna, mintha a folytatólagos biztosítási díj megfizetését mulasztaná el a szerződő fél.

#### *Direkt kárrendezés kérdése*

Ahol a direkt kárrendezést alkalmazzák, elsősorban a biztosítók közötti megállapodáson alapul ez a rendszer, vagyis azt nem tartanám szerencsésnek, hogy hazánkban olyképpen kerüljön a direkt kárrendezés bevezetésre, hogy annak a részletszabályait is a jogalkotó jogszabályban határozza meg. A PSZÁF konzultációjának lefolytatása után úgy tűnik számomra, hogy egyelőre a hazai biztosítási szakmában e tekintetben nincsen egyetértés, következésképpen a direkt kárrendezés bevezetését egyelőre nem tartom indokoltnak.

---

<sup>557</sup> A bírósági döntést a 4.1.6.4. pontban ismertettem.

## 6.2. Az uniós szabályozással összefüggő javaslatok

### *A korlátlan fedezet kérdése*

A kutatásom alapján arra teszek javaslatot, hogy a személyi sérüléssel járó károk esetében a korlátlan fedezet kerüljön bevezetésre. Azt tudom, hogy ehhez megfelelő felkészülési idő szükséges mind a jogalkotó, mind a biztosítási piac szereplői részéről. A korábbi irányelvek átmeneti idejét is figyelembe véve a módosítás vagy az új irányelv hatályba lépésétől számított 5 év elegendő lenne ahhoz, hogy az összes érintett uniós és a többi EGT tagállam át tudja ültetni a nemzeti jogba a korlátlan fedezet szabályait.

### *A súlyos személyi sérülés fogalma*

A dolgozatomban bemutattam, hogy az egyes európai uniós tagállamok mennyire eltérően határozzák meg a súlyos személyi sérülés fogalmát, így az a javaslatom, hogy a jövőben az irányelv határozza meg a súlyos személyi sérülés fogalmát, méghozzá olyképpen, hogy az a nyolc napon túl gyógyuló személyi sérülést jelentse, vagy akkor legyen megállapítható a súlyos személyi sérülés, ha a baleset halálos eredménnyel járt.

### *A kárrendezési megbízott szerepének egyes kérdései*

Az Európai Bíróság a 4.2. pontban ismertetett C-306/12. számú ügyben azt a kérdést eldöntötte, hogy a kárrendezési megbízott az általa képviselt biztosító elleni perben – legalább a keresetlevél átvétele tekintetében – ex lege kézbesítési megbízottnak minősül, azonban a jogalkalmazók számára egyértelműbb helyzetet teremtené az, hogy a jövőben a kárrendezési megbízott azon jogosultsága és kötelezettsége egyértelműen kimondásra kerülne az irányelvben, hogy az általa képviselt biztosító elleni per teljes tartama alatt ex lege kézbesítési megbízottnak minősül, kivéve, ha az adott tagállamban, ahol a per folyamatban van, a külföldi biztosító képviselése ellátására a kárrendezési megbízottól eltérő személyt, például ügyvédet bízott meg.

### *Az ügyvédi munkadíj megtérítése*

Az a javaslatom, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvnek ki kellene mondania, hogy a kártérítési jogviszonyra irányadó jog szerint a károsultnál felmerült, igazolt és az elvégzett munkával arányos ügyvédi munkadíjat a károkozó, illetve annak a felelősségbiztosítója megtéríti mind a peren kívüli kárrendezési eljárás során, mind pedig kártérítési perben a bíróság döntése alapján.

#### *A vontató és a vontatmányból álló jármű szerelvény esetében a kár megtérítésének a kérdése*

A károsultak szempontjainak szem előtt tartása mellett azt a javaslatot teszem, hogy a vontatóból és vontatmányból álló járműszerelvény által okozott károk esetében a vontató és a vontatmány felelősségbiztosítója egyetemlegesen legyen felelős a károsulttal szemben, míg a kártérítési jogviszonyra irányadó nemzeti anyagi jog határozza meg a vontató és a vontatmány egymás közötti felelősségének a kérdését.

#### *A fizetése képtelenné vált biztosítók esetén a kártérítés kérdése*

A kutatásom eredményeként azt javaslom, hogy a konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv módosításában vagy egy újabb gépjármű-biztosítási irányelvben szabályozni kellene a fizetése képtelenné vált biztosítók helyetti helytállási kötelezettség bevezetését, erre egy szervezet létrehozni, meghatározván a helytállás terjedelmének alapvető szabályait (többek között a károsult tekintetében az önrész alkalmazásának a kizárását és annak deklarációját, hogy a biztosítottal szemben megtérítési igény csak akkor érvényesíthető, ha a felelősségbiztosító a biztosítottal szemben egyébként is érvényesíthetne megtérítési igényt), valamint azt, hogy ezen szerv a károsult kártérítési igényét már akkor is köteles kielégíteni, ha az illetékes felügyeleti szerv az adott biztosító működési engedélyét visszavonta vagy a biztosító felszámolása iránti kérelmet az arra jogosult előterjesztette, annak érdekében, hogy az érintett biztosító felszámolásának elrendelését ne kelljen megvárni.

#### *A kártérítési igények elévülésének kérdése*

Azzal a javaslattal élek, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvben azt kellene rögzíteni, hogy a közúti közlekedési balesetkből eredő kártérítési igények elévülési ideje legalább négy esztendő, ami a baleset időpontjától számítandó.

## IRODALOMJEGYZÉK

### Könyvek, folyóiratok

A Polgári Törvénykönyv magyarázata [szerzők: Aradi Frigyes et al.; szerkesztők: Eörsi Gyula és Gellért György] KJK, Budapest, 1981.

A Polgári Törvénykönyv magyarázata [szerzők: Benedek Károly et al.; szerkesztő: Gellért György] KJK, Budapest, 1993.

A Polgári Törvénykönyv magyarázata [szerzők: Benedek Károly et al.; szerkesztő: Gellért György] Complex, Budapest, 2007.

Asztalos László György: Biztosítási Kézikönyv, BOI, Budapest, 1997.

B. Gy.: Jogászok a gépkocsi-felelősségbiztosításról, Biztosítási Szemle, 1998. évi 5. szám 19-21. o.

Backu, Holger - Naumann, Christian: Schadensersatz nach Verkehrsunfällen in Spanien, Versicherungsrecht, 2006. évi 16. szám 760-769. o.

Bálint Györgyi – Dögei Sándor: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozásának változásai, Saldo, Budapest, 1998.

Báger G. et al.: Insurance in the middle of the 90es, Perfekt, Budapest, 1995.

Balogh Imre: Az általános gépjárműbiztosítás jogi szabályozásának modellje, Biztosítási Szemle, 1976. évi 8-9. szám 276-281. o.

Bárd Károly: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás néhány nemzetközi vonatkozású kérdése, Külgazdaság, 1972. évi 3. szám 37-41. o.

Bárdos Péter: A gépjárművek kötelező felelősségbiztosítását szabályozó jogszabályokban bekövetkezett tartalmi változások, Biztosítási Szemle, 1971. évi 1. szám 1-12. o.

Bata Zoltán: Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, Cégvezetés, 1995. évi májusi szám 52-54. o.

Bauer, Günter: Die Kraftfahrtversicherung, C.H. Beck, München, 2010.

Beck Salamon: „Nem vagyunk jogviszonyban”, Jogtudományi Közlöny, 1966. évi 1-2. szám 12-16. o.

Becker, Ariane: Die 5-KH-Richtlinie – ihre Umsetzung in Deutschland, Deutsches Autorecht, 2008. évi 4. szám 191-192. o.

Becker, Peter: Die materielle Rechtsstellung des geschädigten Dritten in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung im Vergleich zu der des Versicherten in der sozialen Unfallversicherung, Freie Universität Berlin, Berlin, 1976.

Benedek Károly: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szerződéses rendszere, Magyar Jog, 1991. évi júliusi szám 407-411. o.

Benedek Károly: Még egyszer a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról, Magyar Jog, 1992. évi júniusi szám 335-337. o.

Benz, Silvia: Straßenverkehrsunfall mit Auslandsberührung, Straßenverkehrsrecht, 2005. évi 11. szám 417-418. o.

Blees, Frits Jan: De weg naar schadevergoeding in het internationale gemotoriseerde verkeer, Kluwer, Deventer, 2010.

Bona, Marco: Comparative report on personal injury compensation in Europe, in: Bona, Marco – Mead, Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003.

Boos, Andrea: Effizienz von Bonus-Malus-System, Gabler Verlag, Wiesbaden, 1991.

Bruck, Ernst – Möller, Hans – Johannsen, Ralf: Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz, de Gruyter, Berlin, 1993.

Cannarasa, Michel: Personal injury compensation in France, in: Bona, Marco – Mead Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003.

Colin, Vanessa: Grenzüberstreichende Unfallregulierung und die neue Rom II-Verordnung, Zeitschrift für Schadensrecht, 2009. évi 5. szám 242-247. o.

Colin, Vanessa: Deutsche Versicherer als Schadensregulierungsbeauftragte im Sinne der 4. Krafthaftpflicht-Richtlinie der EU, Deutsches Autorecht, 2009. évi különszám 760-762. o.

Cziegler Dezső Tamás: A szerződésekre alkalmazandó jog jövőbeni meghatározása az Európai Közösségben, a Róma I. rendelet szabályai, Állam és Jogtudomány, 2009. évi 1. szám 73-110. o.

de Kezel, Evelien: Personal injury compensation in Belgium, in: Bona, Marco – Mead Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003.

Diethelm, Peter: Gépjármű-felelősségbiztosítás díja a benzin árában? Biztosítási Szemle, 1988. 5. szám 8-10. o.

Edvi-Illés István: A szavatossági (felelősség-) biztosítás magánjogi vonatkozásai, Különnyomat a „Gazdasági Jog” 1943 IV. évfolyamából 1-11. o.

Eörsi Gyula: Elhatárolási problémák az anyagi felelősség körében, KJK, Budapest, 1962.

Eörsi Gyula: A polgári jogi felelősség kézikönyve, KJK, Budapest, 1966.

Eörsi Gyula: Correlation between Liability and Insurance, in: Peschka Vilmos és Péteri Zoltán (szerk.): Droit hongrois--droit comparé; études pour le VIIIe Congrès international de droit comparé. Hungarian law--comparative law; essays for the 8th International Congress of Comparative Law, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970.

Eörsi Gyula: Felelősség és biztosítás (Skandináv tapasztalatok és magyar problémák), Biztosítási Szemle, 1974. évi 4. szám 121-128. o.

Eörsi Gyula: A szolgáltatások, a regresszus, valamint az engedmény halmozódása a magán- és az állami biztosításban, Biztosítási Szemle, 1975. évi 3. szám 81-90. o.

Farkas József: Az Állami Biztosító közvetlen perelhetőségével felmerülő főbb eljárásjogi kérdések, Biztosítási Szemle, 1975. évi 6. szám 193-200. o.

Fazekas Katalin: Közvetlen károsulti igény a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás körében, Gazdaság és Jog, 2009. évi novemberi szám 17-20. o.

Feyock, Hans – Jacobsen, Peter – Lemor, Ulf D.: Kraftfahrtversicherung, C. H. Beck, München, 2002.

Feyock, Hans – Jacobsen, Peter – Lemor, Ulf D.: Kraftfahrtversicherung, C. H. Beck, München, 2009.

Fontaine, Marcel: An Academic View, in: Heiss, Helmut: Principles of European Insurance Contract Law: A Model Option Instrument, Sellier, Munich, 2011.

Forgács Zoltán: Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás Svájcban, Pénzügyi Szemle, 1994. évi 5. szám 400-407. o.

Forgács Zoltán – Fekete Attila: Gépjárművek biztosítása és vámszabályai, Saldo, Budapest, 2003.

Fuglinszky Ádám: Kártérítési Jog, HVG-ORAC, Budapest, 2015.

Gabrovitz József: A visszatérő időszakokban fizetendő biztosítási díj jogi természete, Jogtudományi Közlöny 1914. évi 13. szám 131-133. o.

Gergely Edit – Péterffy Éva: A felelősségbiztosítás, Biztosítási Oktatási Intézet, Szolnok, 1998.

Gold Simon: A biztosítási díj késedelmes fizetésével kapcsolatos egyes kérdések, Jogtudományi Közlöny 1926. évi 24. szám 205-206. o.

Gorski, Alexander: Regulierung im europäischen Ausland erlittener Kfz-Schäden – Eine Bestandaufnahme des Regulierungssystems der 4. KH-Richtlinie, Deutsches Autorecht, 2007. évi 10. szám 604-608. o.

Grubmann, Michael: Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz, Manz, Wien, 2009.

Hauptfleisch, Hugo – Hirtler, Verena: Die 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (KH-RL), Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2005. évi 12. szám 388-390. o.

- Hauptfleisch, Hugo: Die 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (KH-RL), Deutsches Autorecht, 2006. évi 10. szám 560-562. o.
- Hauptfleisch, Hugo: Lücken im europäischen Verkehrsopferschutz, Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2015. évi 2. szám 45-52. o.
- Heiss, Helmut - Basedow, Jürgen - Wandt, Manfred: Principles of European Insurance Contract Law (PEICL), Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht, 2008. évi 3. szám 68. o.
- Heiss, Helmut: Principles of European Insurance Contract Law, Sellier, Munich, 2009.
- Hering, Manfred: Der Verkehrsunfall in Belgien, ein Überblick, Straßenverkehrsrecht, 2005. évi 6. szám 224-227. o.
- Hering, Manfred: Die 5. KH-Richtlinie der Europäischen Union, Straßenverkehrsrecht, 2006. évi 6. szám 209-211. o.
- Hornung, Douglas: Personal injury compensation in Switzerland, in: Bona, Marco – Mead Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003
- Hübner, Ulrich: Der Direktanspruch gegen den Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer im Internationalen Privatrecht, Zeitschrift für Versicherungsrecht, Haftungs- und Schadensrecht, 1977. évi 45. szám 1069. o.
- K. A.: A gépjármű felelősségbiztosítás, Közjegyzők Közlönye, 2001. évi 4. szám 9-11. o.
- Kiss Eszter: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rövid története és alapvető jellemzői, Debreceni Jogi Műhely, 2013. évi 3. szám 17-36. o.
- Kiss Ferenc: A felelősségi fajták a hazai felelősségbiztosítási módozatokban, Biztosítási Szemle, 1973. évi 5. szám 180-187. o.
- Kiss Ferenc Kálmán: Felelős-e a GFB biztosítást nem kötő gépkocsi tulajdonos az autótolvaj okozta kárért? Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat 2001. 4. szám 27-34. o.
- Kiss Ferenc Kálmán: Az Európai Bíróság biztosítási ügyekben hozott határozatainak margójára, Biztosítási Szemle, 2004. évi 8. szám 15-19. o.
- Kiss Ferenc Kálmán: A nem biztosított gépjárművel okozott kárért a MABISZ-szal, mint a Kártalanítási Számla kezelőjével szemben fennálló helytállási kötelezettségről a Legfelsőbb Bíróság ítélezési gyakorlatának tükrében, Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat, 2005. évi 2. szám 2-10. o.
- Kiss Ferenc Kálmán: Új utakon az európai kártérítési gyakorlat szabályozásában, Biztosítási Szemle, 2005. évi 11-12. szám 9-13. o.
- Kommentár a Polgári Törvénykönyvhöz [szerzők: Csehi Zoltán et al.; szerkesztők: Vékás Lajos és Gárdos Péter] Wolters Kluwer, Budapest, 2014.

- Kondor Ferencné: A gépjármű-biztosítás korszerűsítéséről, *Biztosítási Szemle*, 1989. évi 1. szám 3-8. o.
- Kovács Norbert: Gépjármű-biztosítási tendenciák 1995-2006, *Biztosítási Szemle*, 2009. évi 1. szám 27-37. o.
- Kovács Kázmér: *Jogkanyar, Autós jogi ABC*, KJK, Budapest, 1996.
- Kovács Zsolt: Az Európai Közösség biztosítási irányelvei II. rész, *Biztosítási Szemle*, 1995. évi 2. szám 20-31. o.
- Karcher, Henning: *Kollisionsrechtliche Fragen bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung*, Verlag Versicherungswirtschaft e.V., Karlsruhe, 1973.
- Kuhn, Paul: Personal injury compensation in The Federal Republic of Germany, in: Bona, Marco – Mead Philip: *Personal Injury Compensation in Europe*, Kluwer, Deventer, 2003
- Kuhnert, Sven: Schadensregulierung mit Auslandsbezug, *Neue Juristische Wochenschrift*, 2011. évi 46. szám, 3347-3351. o.
- Lábady Tamás: A felelősségbiztosítás jelenkori fejlődési tendenciái, *Biztosítási Szemle*, 1989. évi 2. szám 24-34. o.
- Lábady Tamás: *Fejezetek a felelősségbiztosítás köréből*, Szikra Nyomda, Pécs, 1989.
- Lábady Tamás: Felelősség a szerződésen kívül okozott károkért és a biztosítási szerződés az új Polgári Törvénykönyvben, *Polgári jogi kodifikáció*, 2001. évi 4-5. szám 40-53. o.
- Lemcke, Hermann: Innenausgleich bei Drittschäden durch Kfz und Kfz-Anhänger, *Recht + Schaden*, 2011. évi 2. szám 56-58. o.
- Lemke-Geis, Beate – Müller, Martin: *Internationale Unfallregulierung in der Europäischen Union, Straßenverkehrsrecht*, 2009. évi 9. szám 241-248. o.
- Lemor, Ulf D.: *Europa und die Autoversicherung Rückblick und Ausblick*, *Versicherungswirtschaft*, 1992. évi 1. szám 17-18. o.
- Lemor, Ulf: Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie – Inhalt, Umsetzung und offene Fragen, *Neue Juristische Wochenschrift*, 2002. évi 50. szám 3666-3669. o.
- Lemor, Ulf D.: Ein weiterer Schritt in Richtung Europa, *Versicherungswirtschaft*, 2006. évi 1. szám 18-24. o.
- Lemor, Ulf D.: *Haftungsrecht und Schadenregulierung in der Schweiz*, *Straßenverkehrsrecht*, 2006. évi 8. szám 290-292. o.
- Lemor, Ulf D.: *Road Accidents – The Victim’s Guide to Europe*, AVUS, 2008.
- Lipelt, Marcel: Der Verkehrsunfall in England & Wales, *Deutsches Autorecht*, 2008. évi 10. szám, 561-562. o.
- Loacker, Leander D.: Insurance soft law? *Versicherungsrecht*, 2009. évi 7. szám 289-296. o.



- Looschelders, Dirk: Der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Vierte Kfz-Haftpflicht-Richtlinie - Ein überzeugendes Konzept zum Schutz des Geschädigten bei Verkehrsunfällen im Ausland? *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 1999. évi 2. szám 57-63. o.
- Looschelders, Dirk: Schutz von Fahrzeuginsassen durch die Kfz-Haftpflichtversicherung: Anmerkung zu EuGH, Urteil vom 19.4.2007, C-356/05 – *Elaine Farrell/Alan Whitty*, *Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht* 2007. évi decemberi szám 273-276. o.
- Ludovisy, Michael – Eggert, Christoph – Burhoff, Detlef: *Praxis des Straßenverkehrsrechts*, ZAP Verlag, Münster, 2011.
- Merkin, Robert M – Stuart-Smith, Jeremy: *The Law of Motor Insurance*, Sweet & Maxwell, London, 2004.
- Metzler, Martin – Fuhrer, Stephan: Ein Beitrag des Nationalen Versicherungsbüros und des Nationalen Garantiefonds, HAVE - Haftung und Versicherung, 2009. évi 1. szám 72-75. o.
- Metzler, Martin – Aebli, Elda Bugada: Eine aktualisierte Übersicht zum Motorfahrzeug-Haftpflicht- und Entschädigungsrecht der Schweiz, *Deutsches Autorecht*, 2011. évi 6. szám 314-318. o.
- Molnár Ambrus: A felelősségvállaló nyilatkozat jogi minősítése, *Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat* 2001. évi 2. szám 9-15. o.
- Molnár Ambrus: A gépjármű felelősségbiztosítás határesei, *Gépjármű Kárrendezési Joggyakorlat*, 2001. 3. szám 9-15. o.
- Molnár Ambrus: Az ismeretlen és lopott gépkocsival okozott károk megtérítése, *Gépjármű Kárrendezési joggyakorlat*, 2003. évi 3. szám 27-34. o.
- Müller, J.-M.: Die volle gegenseitige Schadenserstattung, ähnliche Besonderheiten des französischen Rechts und ihr Verhältnis zur Direktregulierung, *Deutsches Autorecht*, 2011. évi 10. szám 557-561. o.
- Nagy Miklós: Az ismeretlen gépjármű által okozott káreset bizonyítása, *Biztosítási Szemle*, 1973. évi 11-12. szám 414-416. o.
- Neidhart, Hermann: *Europäisches Straßenverkehrs- und Haftungsrecht IEVR – Vorschlagsentwurf einer UN-Charta für Verkehrsteilnehmer*, *Deutsches Autorecht*, 2013. évi 12. szám 732-733. o.
- Novotni Zoltán: A gépjármű üzemmentartói felelősség néhány problémája, *Biztosítási Szemle*, 1976. évi 8-9. szám 240-244. o.
- Novotni Zoltán: A felelősségbiztosítás, különösen a gépjármű felelősségbiztosítás problematikájának áttekintése, *Jogtudományi Közlöny*, 1991. évi 11-12. szám 261-270. o.

- Novotni Zoltán: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, *Jogtudományi Közlöny*, 1992. évi 1. szám 15-19. o.
- Novotni Zoltán: A biztosítási szerződések joga, ELTE JTI, Budapest, 1993.
- Olasz Nándor: A baleseti kártérítési felelősségre, valamint a gépjárművek kötelező felelősségbiztosítására vonatkozó szabályok összefüggései a reparáció és a prevenció szempontjából, *Magyar Jog*, 1974. évi májusi szám 286-293. o.
- Olasz Nándor: Észrevételek a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának szabályozásáról, *Magyar Jog*, 1975. évi március-április szám 183-191. o.
- Pataky Tibor: Habemus legem! (Az új gfb törvényről) *Biztosítási Szemle*, [http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr\\_pataky\\_tibor\\_habemus\\_legem\\_az\\_uj\\_gfb\\_torvenyrol\\_.html](http://www.biztositasiszemle.hu/hir/43/dr_pataky_tibor_habemus_legem_az_uj_gfb_torvenyrol_.html), letöltve: 2010. január 31.
- Pataky Tibor: Joghatósági kérdések a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási ügyekben a 44/2001 EK tanácsi rendelet és a Luganói Egyezmény alapján, *Magyar Jog* 2012. évi 3. szám 150-156. o.
- Pichler, Michael: Die Direktregulierung in Italien und ihre Probleme im In- und Ausland, *Deutsches Autorecht*, 2008. évi 10. szám 579-581. o.
- Pribula László: Automatikus kötelemszüntetés és a reaktiválás a biztosítási szerződésekben, *Gazdaság és Jog*, 2011. évi májusi szám 15-19. o.
- Riedmeyer, Oskar: Die Abwicklung von Auslandsunfällen in der EU in der Anwaltspraxis, *Deutsches Autorecht*, 2009. évi különszám 747-760. o.
- Sárai András: Gépjármű-biztosítás, *Biztosítási Szemle*, 1976. évi 1. szám 20-24. o.
- Sirály Kristóf: A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, *Collega*, 1998. évi 4. szám, Melléklet 32-33. o.
- Staub, Peter: Die Ergänzung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach Art. 75 und 76 SVG, Verlag Herbert Land & Cie AG, Bern, 1968.
- Stiefel, Ernst ó Maier, Karl – Riedmeyer, Oskar: *Kraftfahrtversicherung*, C. H. Beck, München, 2010.
- Szentgyörgyi Rezső: A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. sz. rendelet gyakorlatáról, *Biztosítási Szemle*, 1974. évi 2. szám 55-63. o.
- Szücs Ferenc – F. Mucsi Anikó: Hogyan alakul a biztosító megtérítési követelése a segítségnyújtás elmulasztása esetén? *Biztosítási Szemle*, 1971. évi 4. szám 239-242. o.
- Szvitán Krisztián: Anomáliák a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás jogi szabályozásában, *arsboni*, 2014. augusztusi közzététel, <http://www.arsboni.hu/anomaliak-a-kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-jogi-szabalyozasaban.html>; letöltve: 2015. augusztus 13.

- Takács Péter: A gépjárművezető felelőssége és annak korlátai a gépjármű-felelősségbiztosítás tükrében, *Jogtudományi Közlöny*, 1976. évi októberi szám 571-578. o.
- Trunkó Barnabás: Gépjárműbiztosítás 2000, *Gazdaság és Jog*, 1997. évi márciusi szám 15-18. o.
- Trunkó Barnabás: Négy keréken 2000 felé (a gépjárműbiztosítás aktuális kérdései), *Collega*, 1998. évi 4. szám, Melléklet 29-31. o.
- Trunkó Barnabás: Új kötelező felelősségbiztosítási szabályok, *Cégvezetés*, 2001. évi 2. szám 36-40. o.
- Trunkó Barnabás: Magyar biztosításügy és az EU-csatlakozás, *Fejlesztés és Finanszírozás*, 2004. évi 4. szám 82-85. o.
- Tunc André: Chapter 14 - Traffic Accident Compensation: Law and Proposals, in: Tunc, André (ed.): *International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XI, Torts*, Tübingen : Mohr ; The Hague ; Paris : Mouton ; New York, N.Y. : Oceana, 1971.
- Túry Kovács Kornél: *A felelősségbiztosítás*, Pallas, Budapest, 1923.
- Ujhelyi József: Biztosítási díj nemfizetésének hatása a biztosítási szerződések megszűnésére, *Jogtudományi Közlöny*, 1930. évi 12. szám 110-112. o.
- Ujváriné Antal Edit: *Felelősségtan*, Novotni Kiadó, Miskolc, 2002.
- Váradai Imre - Csabay Dezső - Back István - Sárvári Júlia - Groó István - Lakatos Andor - Visnyei Győzőné: *A biztosítás elmélete és gyakorlata I-II.*, KJK, Budapest, 1960.
- Vékás Lajos: Új irány a gépjármű-felelősségbiztosítás gyakorlatában? *Magyar Jog*, 1998. évi szeptemberi szám 540-542. o.
- Vermes Attila: A jogi felelősség és a felelősségbiztosítás egymásra hatásának kérdései, in: *Fiatalkorok*, 4. kötet, 161-180. o.
- Vészi Mátyás: *Autójog*, Magyar Jogászegylet Kiadása, Budapest, 1932.
- Világhy Miklós – Eörsi Gyula: *Magyar polgári jog II. kötet*, Tankönyvkiadó, Budapest, 1965.
- Wilms, Theo: *Anhänger-Streitfragen entschieden, Deutsches Autorecht*, 2011. évi 2. szám 71-73. o.
- Zavodnyik József: A bonus-malus rendszer változásai 1971-1992 között a francia gépjármű-felelősségbiztosításban, *Biztosítási Szemle*, 1995. évi 6-7. szám 44-47. o.
- Zavodnyik József: Francia példák a biztosítók együttműködését szabályozó egyezményekre és a nemzeti jogra irányadó nemzetközi normákra a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén, *Biztosítási Szemle* 1995. évi 9. szám 30-37.
- Zavodnyik József: A belga kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szerződési feltételei, *Biztosítási Szemle*, 1995. évi 10. szám 26-40. o.

Zavodnyik József: Leltár biztosítási jogunk revíziójához, Biztosítási Szemle, 1996. évi 9. szám 19-29. o.

Zavodnyik József: A biztosítási szerződés, KJK, Budapest, 2000.

Zavodnyik József: A biztosítási szerződési jog az új Polgári Törvénykönyvben – lehetőség és felelősség, Biztosítási Szemle, 2007. évi 1. szám 10-33. o.

Zimolo, Armando: Normative and Management Characteristics of Motor Third Party Liability Insurance in the World, AIDA, Trieste, 2010.

Zoltán Ödön: A közlekedési balesetek károsultjainak védelme egyes külföldi jogrendszerekben (Biztosítás és felelősség) Biztosítási Szemle, 1990. évi 1-2. szám 17-23. o.

### **Internet hivatkozások**

<http://www.mnb.hu/felugyelet/idosorok/iii-biztositasi-piaci-szervezetek/biztositoi-idosorok>

<http://www.asfromania.ro/en/press-releases/media-releases/4397-the-decision-of-the-asf-board-in-case-of-ASTRA-asigurari>

<http://www.ASTRAbiztosito.hu/>

<http://www.mabisz.hu/hu/gepjarmu-karrendezesi-iroda/nemzeti-iroda/nemzeti-zk-iroda.html>

<http://www.mabisz.hu/hu/ugyfelszolgalat/fedezetlensegi-dij.html>

<http://www.mabisz.hu/hu/mentesített-gepjarmuvek.html>

[http://www.pszaf.hu/bal\\_menu/hatarozatok/biztositasi\\_hatarozatok/JE-II-IB-311-2009.html?query=Union%C3%B6nr%C3%A9sz](http://www.pszaf.hu/bal_menu/hatarozatok/biztositasi_hatarozatok/JE-II-IB-311-2009.html?query=Union%C3%B6nr%C3%A9sz)

<http://www.mnb.hu/felugyelet/idosorok/iii-biztositasi-piaci-szervezetek/kotelezo-gepjarmu-felelossegbiztositas-idosorai-1>

<http://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/index.en.html>

<http://www.mnb.hu/letoltes/kgfb110405.pdf>

<http://www.mnb.hu/letoltes/pszaf-eves-jelentes-2011.pdf>

<http://www.mnb.hu/letoltes/karrendezesi-gyakorlat-konz.pdf>

<http://www.mnb.hu/letoltes/szakkonz-direkt-karrendezes-130916.pdf>

<http://www.mnb.hu/letoltes/keksz-7878442.pdf>

<http://www.mnb.hu/letoltes/pszaf-eves-jelentes-2012.pdf>

<http://www.efta.int/media/documents/legal-texts/eea/other-legal-documents/adopted-joint-committee-decisions/1999%20-%20English/117-1999.pdf>

[http://www.gdv.de/wp-content/uploads/2015/05/AKB2015\\_Stand\\_Mai\\_2015.pdf](http://www.gdv.de/wp-content/uploads/2015/05/AKB2015_Stand_Mai_2015.pdf)

<https://www.comparis.ch/autoversicherung/info/glossar/haftpflichtversicherung.aspx>

<https://www.allianz.ch/de/privatkunden/fahrzeug-und-reisen/fahrzeuge/autoversicherung/>  
<https://www.zurich.ch/de/privat/fahrzeuge-und-reisen/auto>  
<https://www.allianz.co.uk/car-insurance.html>  
<http://www.churchill.com/content/dam/dlg/Churchill/Products/Car-insurance/Product-pages/PDF/ch-car-insurance-policy-document.pdf>  
<http://www.aviva.co.uk/static/library/pdfs/motor/multi-car/NMDMG10249.pdf>  
<http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=66864>  
[http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/guarantee\\_schemes\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/guarantee_schemes_en.pdf)  
[http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/files/121031/organisations/pan-european\\_organisation\\_of\\_personal\\_injury\\_lawyers\\_annex1\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/files/121031/organisations/pan-european_organisation_of_personal_injury_lawyers_annex1_en.pdf)  
[http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/files/121031/organisations/pan-european\\_organisation\\_of\\_personal\\_injury\\_lawyers\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/files/121031/organisations/pan-european_organisation_of_personal_injury_lawyers_en.pdf)  
[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004\\_2009/documents/sec/com\\_sec\(2005\)1777\\_/com\\_sec\(2005\)1777\\_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/sec/com_sec(2005)1777_/com_sec(2005)1777_en.pdf)  
<http://www.restatement.info/>  
[http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert\\_groups/insurance/final\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert_groups/insurance/final_report_en.pdf)  
[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en&clang=_en)  
[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en)  
[http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016\\_fisma\\_030\\_motor\\_insurance\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf)  
[https://alk.mnb.hu/fogyasztoknak/tematikus\\_oldalok/kgfb/dijtarifa](https://alk.mnb.hu/fogyasztoknak/tematikus_oldalok/kgfb/dijtarifa)

## **Felhasznált jogszabályok, egyéb jogforrások**

### *Nemzetközi egyezmények*

Gépjárművek Köztelező Felelősségbiztosításáról szóló Európai Egyezmény

1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény

1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény

### *Uniós jogszabályok*

A szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról („Róma I”) szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet

A szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról („Róma II”) szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv (első gépjármű-biztosítási irányelv)

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló 1972. december 19-i 72/430/EGK irányelv

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 1983. december 31-i 84/5/EGK tanácsi irányelv (második gépjármű-biztosítási irányelv)

A hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló 1985. július 25-i 85/374/EGK tanácsi irányelv

A gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1990. május 14-i 90/232/EGK tanácsi irányelv (harmadik gépjármű-biztosítási irányelv)

Az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosítási tevékenységekre vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelvnek elsősorban a gépjármű-felelősségbiztosítás tekintetében történő módosításáról szóló 1990. november 8-i 90/618/EGK tanácsi irányelv

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, valamint a Tanács 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelveinek módosításáról szóló 2000. május 16-i európai parlamenti és a tanácsi irányelv (negyedik gépjármű-biztosítási irányelv)

A gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó 72/166/EGK, 84/5/EGK, 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (ötödik gépjármű-biztosítási irányelv)

A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv)

A biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról szóló, 2009. november 25-i 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (Szolvencia II)

First Commission Decision of 6 February 1974 relating to the application of Council Directive No 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (74/166/EEC)

Second Commission Decision of 6 February 1974 relating to the application of Council Directive No 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (74/167/EEC)

Commission Decision of 30 May 1991 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (91/323/EEC)

Commission Decision of 21 December 1992 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (93/43/EEC)

Commission Decision of 27 October 1997 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (Text with EEA relevance) (97/828/EC)

Commission Decision of 26 January 1999 relating to the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (notified under document number C(1999) 109) (Text with EEA relevance) (1999/103/EC)

Commission Decision of 15 February 2001 on the application of Council Directive 72/166/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability in relation to Cyprus (2001/160/EC)

Commission Decision of 27 December 2002 on the application of Article 6 of the Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC (Text with EEA relevance) (2003/20/EC)

A 72/166/EGK tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2003. július 28-i 2003/564/EK bizottsági határozat

A 72/166/EGK tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2004. április 2-i 2004/332/EK bizottsági határozat

A 72/166/EGK tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2005. november 29-i 2005/849/EK bizottsági határozat

A 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2011. november 22-i 2011/754/EU bizottsági végrehajtási határozat

Commission Recommendation of 15 May 1973 relating to the implementation by the original Member States of the Council Directive of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (73/185/EEC)

Commission Recommendation of 6 February 1974 to the Member States concerning the application of the Council Directive of 24 April 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (74/165/EEC)

Commission Recommendation of 8 January 1981 on accelerated settlement of claims under insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (81/76/EEC)

#### *EFTA jogszabály*

Agreement between the EFTA States on the Establishment of a Surveillance Authority and a Court of Justice (Surveillance and Court Agreement)

#### *Magyar jogszabályok*

A közhasználatú gépjárművállalatokról szóló 1930. évi XVI. törvénycikk

A Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény

A Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény

Az árak megállapítására vonatkozó 1990. évi LXXXVII. törvény

A biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről szóló 1995. évi XCVI. törvény

A Magyar Köztársaság Kormánya és az Egyesült Államok Kormánya közötti, az Egyesült Államok Fegyveres Erőinek a Magyar Köztársaság területén történő tevékenységéről szóló



Megállapodás, valamint az annak mellékletét képező Végrehajtási Megállapodások megerősítéséről és kihirdetéséről szóló 1997. évi XLIX. törvény

A biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről szóló 1995. évi XCVI. törvény módosításáról szóló 1997. évi CXLVIII. törvény

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény

A biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény

Az egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról 2009. évi CL. törvény

Az egyes pénzügyi tárgyú törvényeknek az új Polgári Törvénykönyvvel összefüggő módosításáról szóló 2010. évi XII. törvény

Az adó- és járuléktörvények, a számviteli törvény és a könyvvizsgálói kamarai törvény, valamint az európai közösségi jogharmonizációs kötelezettségek teljesítését célzó adó- és vámjogi tárgyú törvények módosításáról szóló 2010. évi CXXIII. törvény

Egyes törvényeknek a naptári napban való határidő-számítással összefüggésben történő módosításáról szóló 2010. évi CLII. törvény

Egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról 2011. évi CLVI. törvény

A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény

A MÁV Általános Biztosító Egyesülettel kötött kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződéseken alapuló kártérítési igények érvényesítésével kapcsolatos szabályokról szóló 2012. évi CLXII. törvény

Egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CLI. törvény

Egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló 2012. évi CLXXVIII. törvény

Egyes biztosítási tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi LXXXVI. törvény

Egyes törvényeknek a Magyar Nemzeti Bankról szóló törvénnyel összefüggő, valamint egyéb célú módosításáról szóló 2013. évi CXLIII. törvény

Egyes pénzügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi CCXXXVI. törvény

Egyes törvényeknek az új Polgári Törvénykönyv hatálybalépésével összefüggő módosításáról szóló 2013. évi CCLII. törvény

A biztosítási tevékenységről szóló 2014. évi LXXXVIII. törvény

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással összefüggésben egyes biztosítási tárgyú törvények módosításáról szóló 2015. évi CXLVII. törvény

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény módosításáról szóló 2015. évi CCV. törvény

A pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi LIII. törvény

A közigazgatási bürokráciacsökkentést érintő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi CXXVII. törvény

Az állam, valamint egyes közintézmények és vállalatok kárbiztosítási szerződéseinek tárgyában meghozott 1.440/1949. (II. 16.) Korm. számú rendelet

A Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet

A gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 30/1959. (V. 10.) Korm. számú rendelet

A Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet módosításáról szóló 19/1961. (V. 7.) Korm. számú rendelet

Az állami és társadalmi szervezetek biztosítási szerződéseiről szóló 11/1968. (III. 3.) Korm. számú rendelet

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet módosításáról szóló 27/1982. (VI. 9.) MT számú rendelet

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. rendelet módosításáról szóló 3/1991. (I. 1.) Korm. rendelet

A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet

A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet módosításáról szóló 84/1992. (V. 19.) Korm. rendelet

A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet módosításáról szóló 190/1997. (X. 31.) Korm. rendelet

A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet

A gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet módosításáról szóló 198/2002. (IX. 14.) Korm. rendelet

A gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet

A Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala létrehozásáról, feladatairól és hatásköréről szóló 276/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet

A gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet módosításáról szóló 134/2007. (VI. 13.) Korm. rendelet

A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet

A közúti közlekedési igazgatási eljárásokkal összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 5/2013. (I. 16.) Korm. rendelet

A gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 30/1959. (V. 10.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 17/1959. (VI. 30.) PM számú rendelet

A gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 30/1959. (V. 10.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 17/1959. (VI. 30.) PM számú rendelet módosításáról szóló 11/1960. (IX. 4.) PM számú rendelet

A Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 1/1964. (IV. 3.) PM-KPM-KkM együttes rendelet

A Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 1/1964. (IV. 3.) PM-KPM-KkM együttes rendelet módosításáról szóló 18/1968. (VI. 21.) PM-KPM-KkM számú együttes rendelet

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló rendelkezéseknek a fegyveres testületek által üzemben tartott gépjárművekre történő alkalmazásáról szóló 25/1971. (VI. 24.) PM rendelet

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet végrehajtására kiadott 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet módosításáról szóló 44/1976. (XI. 17.) PM számú rendelet

A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet végrehajtására kiadott 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet módosításáról szóló 25/1982. (XII. 27.) PM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási díjfedezet befizetésének rendjéről szóló 1/1990. (I. 4.) PM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjkalkulációjának és eredményelszámolásának rendjéről, valamint az 1992. július 1-jétől 1992. december 31-ig terjedő időszakra érvényes díjszabásról és a biztosítási díjról szóló 17/1992. (VI. 10.) PM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás 1993. január 1-jétől 1993. december 31-ig terjedő időszakra érvényes díjszabásáról és a biztonsági díjról szóló 29/1992. (XII. 15.) PM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás 1991. július 1. előtti rendszeréből származó állami kötelezettségek rendezéséről szóló 5/1996. (I. 26.) PM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjmelésének mértékéről szóló 35/2000. (X. 13.) PM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjmelésének mértékéről szóló 35/2000. (X. 13.) PM rendelet módosításáról szóló 33/2001. (IX. 14.) PM rendelet

A Kártalanítási Számla elszámolásának szabályairól szóló 4/2002. (II. 6.) PM rendelet

A bonus-malus rendszer, az abba való besorolás, illetve a kártörténeti igazolások kiadásának szabályairól szóló 19/2009. (X. 9.) PM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnál alkalmazott gépjármű-kategóriákról szóló 20/2009. (X. 9.) PM rendelet

A magyarországi telephelyű gépjárművek, továbbá más tagállami telephelyű és magyarországi rendeltetési hellyel rendelkező gépjárművek kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetének fennállását tanúsító igazolóeszközökre vonatkozó szabályokról szóló 34/2009. (XII. 22.) PM rendelet

A Kártalanítási Alap javára teljesített befizetéseknek, az Alap kezelésének és az Alap kezelője adatszolgáltatási kötelezettségének szabályairól szóló 4/2010. (I. 22.) PM rendelet

A bonus-malus rendszer, az abba való besorolás, illetve a kártörténeti igazolások kiadásának szabályairól szóló 21/2011. (VI. 10.) NGM rendelet

A Kártalanítási Alap javára teljesített befizetéseknek, az Alap kezelésének és az Alap kezelője eredményelszámolásának szabályairól szóló 47/2011. (XII. 21.) NGM rendelet

A Kártalanítási Számla eredményelszámolásának szabályairól szóló 48/2011. (XII. 21.) NGM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség alól mentes gépjárművek körének és nyilvántartásának szabályairól, az e gépjárművek által okozott károk megtérítését és rendezését végző szervek kijelöléséről, működéséről, valamint a mentesített gépjárművek igazolóeszközzel történő ellátásáról szóló 17/2011. (XII. 23.) HM rendelet

A bonus-malus rendszer, az abba való besorolás, illetve a kártörténeti igazolások kiadásának szabályairól szóló 21/2011. (VI. 10.) NGM rendelet módosításáról szóló 36/2012. (XII. 14.) NGM rendelet

A pénzügyi közvetítőrendszer felügyelete alá tartozó személyeknek és szervezeteknek a Magyar Nemzeti Bank részére teljesítendő egyes kötelezettségeiről, valamint a jegybanki információs rendszerhez szolgáltatandó információk és az információt szolgáltatók köréről, a szolgáltatás módjáról és határidejéről szóló 20/2012. (X. 15.) MNB rendelet módosításáról szóló 19/2013. (IX. 27.) MNB rendelet

A nemzetgazdasági miniszter hatáskörébe tartozó miniszteri rendeleteknek a Magyar Nemzeti Bankról szóló törvénnyel összefüggő módosításáról szóló 40/2013. (IX. 30.) NGM rendelet

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási díjtarifáknak és a fedezetlenségi díj egy naptári évre számított tarifájának a Magyar Nemzeti Bank honlapján történő meghirdetésének rendjéről szóló 26/2013. (XII. 7.) MNB rendelet

A MABISZ elkülönített szervezeti egységének éves gazdálkodási jelentéséről szóló 57/2013. (XII. 5.) NGM rendelet

Az új Polgári Törvénykönyv hatálybalépésével összefüggésben a nemzetgazdasági miniszter feladatkörébe tartozó egyes miniszteri rendeletek módosításáról szóló 12/2014. (III. 12.) NGM rendelet

A nemzetgazdasági miniszter feladatkörébe tartozó, a pénzügyi közvetítőrendszert érintő egyes miniszteri rendeletek módosításáról szóló 21/2016. (VI. 29.) NGM rendelet

220/1957. (PK 53.) PM számú utasítás

155/1962. (PK 30.) PM számú utasítás

### *Külföldi jogszabályok*

#### *Ausztriai jogszabályok*

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1958 über den Versicherungsvertrag  
(Versicherungsvertragsgesetz - VersVG)

Bundesgesetz vom 23. Jänner 1974 über die mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlungen (Strafgesetzbuch - StGB)

Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994)

Bundesgesetz über die Entschädigung von Verkehrsoptionen (Verkehrsoption-Entschädigungsgesetz – VOEG)

*Egyesült királysági jogszabályok*

The Motor Vehicles (Compulsory Insurance) (Information Centre and Compensation Body) Regulations 2003

*Németországi jogszabályok*

Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2018) geändert worden ist

Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 493 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist

Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 8 Absatz 21 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 (BGBl. I S. 1245) geändert worden ist

*Spanyolországi jogszabályok*

Código Civil

*Svájci jogszabályok*

Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz) vom 2. April 1908 (Stand am 1. Januar 2011)

*Svédországi jogszabályok*

Preskriptionslag (1981:130)

## RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

1970. évi Korm. r.	a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet
1970. évi Vhr.	a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet
1991. évi Korm. r.	a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról 58/1991. (IV. 13.) Korm. rendelet
2000. évi Korm. r.	a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításáról szóló 171/2000. (X. 13.) Korm. rendelet
2004. évi Korm. r.	a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm. rendelet
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
ÁFA	Általános forgalmi adó
AKB 2008	Allgemeine Bedingungen für Kfz-Versicherung 2008
AKB 2015	Allgemeine Bedingungen für Kfz-Versicherung 2015
ÁSZF	a gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételei
Bit.	a biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény
Bitm.	a biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről szóló 1995. évi XCVI. törvény módosításáról szóló 1997. évi CXLVIII. törvény
EBSZJA	Európai Biztosítási Szerződési Jog Alapelvei
EFTA	European Free Trade Association (Európai Szabadkereskedelmi Társulás)
EGK	Európai Gazdasági Közösség
EGT	Európai Gazdasági Térség
EK	Európai Közösség
ELTE	Eötvös Loránd Tudományegyetem
ENSZ EGB	Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottsága
EU	Európai Unió
Gfbt.	a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény
IEVR	Institut für Europäisches Verkehrsrecht
KALAP	Kártalanítási Alap
KEKKH	Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala

Korm. r.	a gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 30/1959. (V. 10.) Korm. számú rendelet
Külföldi r.	a Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet
Külföldi vhr.	a Magyar Népköztársaság területén külföldi rendszámmal közlekedő és a külföldre távozó belföldi rendszámú gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 1/1959. (I. 3.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 1/1964. (IV. 3.) PM-KPM-KkM együttes rendelet
L. vagy ld.	Lásd
MABISZ	Magyar Biztosítók Szövetsége
MNB	Magyar Nemzeti Bank
PEICL	Principles of European Insurance Contract Law
PEOPIL	Pan-European Organisation of Personal Injury Lawyers
PSZÁF	Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete
Ptk.	a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény
R.	a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjkalkulációjának és eredményelszámolásának rendjéről, valamint az 1992. július 1-jétől 1992. december 31-ig terjedő időszakra érvényes díjszabásról és a biztosítási díjról szóló 17/1992. (VI. 10.) PM rendelet
régi Bit.	a biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről szóló 1995. évi XCVI. törvény
régi Ptk.	a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény
Szolvencia II	a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról szóló, 2009. november 25-i 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv
új Bit.	a biztosítási tevékenységről szóló 2014. évi LXXXVIII. törvény
új Ptk.	a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény
VersVG	Bundesgesetz vom 2. Dezember 1958 über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz)
Vhr.	a gépjárművek kötelező szavatossági biztosításáról szóló 30/1959. (V. 10.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról szóló 17/1959. (VI. 30.) PM számú rendelet



- Vhrm. a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. számú rendelet végrehajtására kiadott 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet módosításáról szóló 44/1976. (XI. 17.) PM számú rendelet
- VVG Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 8 Absatz 21 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 (BGBl. I S. 1245) geändert worden ist

## FELHASZNÁLT JOGESETEK JEGYZÉKE

### *Uniós jogesetek*

90/76.

344/82.

64/83.

116/83.

152/83.

C-73/89.

C-316/93.

C-129/94.

C-348/98.

C-59/01.

C-63/01.

C-158/01.

C-166/02.

C-346/02.

C-347/02.

C-537/03.

C-447/04.

C-356/05.

C-463/06.

C-211/07.

C-357/08.

C-457/08.

C-26/09.

C-409/09.

C-484/09.

C-102/10.

C-229/10.

C-299/10.

C-300/10.

C-363/10.

C-437/10.  
C-442/10.  
C-13/11.  
C-362/11.  
C-409/11.  
C-486/11.  
C-541/11.  
C-22/12.  
C-96/12.  
C-213/12.  
C-277/12.  
C-306/12.  
C-371/12.  
C-162/13.  
C-556/13.  
C-359/14.  
C-475/14.

*EFTA Bíróság jogesetei*

E-1/99.  
E-7/00.  
E-8/07.

*Magyar jogesetek*

43/1991. (VII. 12.) AB határozat  
989/B/1993. AB határozat  
83/2011. (XI. 10.) AB határozat  
104/B/1992. AB végzés  
377/B/2007. AB végzés

EBH 2004. 1033.  
EBH 2006. 1420  
EBH 2007. 1692.  
EBH 2011. 2401.

BH 1992. 244.

BH 1995. 710.

BH 1996. 474.

BH 1997. 289.

BH 1997. 395.

BH 1998. 185.

BH 1999. 552.

BH 2000. 300.

BH 2001. 371.

BH 2001. 427.

BH 2005. 54.

BH 2006. 48.

BH 2006. 111.

BH 2006. 253.

BH 2008. 214.

BH 2010. 246.

BH 2011. 134.

BH 2011. 223.

BH 2012. 11.

BH 2013. 93.

BDT 2000. 144.

BDT 2001. 402.

BDT 2003. 864.

BDT 2003. 908.

BDT 2005. 1287.

BDT 2007. 1647.

BDT 2008. 1785.

BDT 2010. 2301.

PJD V. 193.

PJD VIII. 150.

FPK 1994/18.

Legfelsőbb Bíróság Gf.II.21.613/1974.

Legfelsőbb Bíróság Pfv.VIII.23.887/1998.

Legfelsőbb Bíróság Pfv. VIII. 20 989/2008/3.

Kúria Pfv.VI.22.136/2011.

Kúria Pfv.III.20.003/2014/5.

Fővárosi Bíróság 41.Pf.25.238/1972.

Fővárosi Bíróság 56.Pf.27.022/1998.

Fővárosi Bíróság 8.K.35.035/2009/7.

Fővárosi Bíróság 41.Pf.641.035/2009/4.

Fővárosi Bíróság 4.Gf.76.323/2010/5.

Fővárosi Törvényszék 43.Pf.639.167/2014/4.

Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Bíróság 2.Pf.20.133/2011/3.

Pest Megyei Bíróság PK. 1965. II. B. 13/8. számú állásfoglalása

Budapesti XX., XXI. és XXIII. Kerületi Bíróság 17.G.XXIII.20393/2009/15.

Kunszentmártoni Városi Bíróság 3.P.20.096/2009/70.

Pesti Központi Kerületi Bíróság 39.P.93.218/2008/15.

Pesti Központi Kerületi Bíróság 37.G.300.110/2010/9.

Pesti Központi Kerületi Bíróság 14.P.104.551/2013/15.

### *Külföldi jogesetek*

Bundesgerichtshof IV ZR 279/08

Kammergericht Berlin 22 W 6/08

Oberlandesgericht Saarbrücken 4 U 449/09

Amtsgericht Achen 1 C 79/10

Oberster Gerichtshof 7 Ob 220/09t

Padovai Bíróság RG10265/2009

## SAJÁT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE

### *Szakkikkek*

1. Pataky Csaba – Pataky Tibor: The System of Compensation in Hungary Arising out of RTA Cases [Közlekedési balesetekből eredő kártérítési rendszer Magyarországon] *PEOPIL Bulletin 44. szám (2006. április)*
2. Pataky Csaba – Pataky Tibor: A járművezetői engedélyek bevonásának újabb problémái több európai országban *Magyar Jog 2006. évi 9. szám*
3. Pataky Csaba – Pataky Tibor: Non-Pecuniary Compensation Arising out of Accidents Involving Personal Injury in the Light of the Published Judicial Decisions in Hungary [Személyi sérüléssel járó balesetekből eredő nem vagyoni kártérítés a közzétett magyar bírósági döntések tükrében] *PEOPIL Bulletin 49. szám (2007. december)*
4. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2007. november 28-i szekcióülése *Biztosítási Szemle 2008. évi 1. szám*
5. Pataky Csaba – Pataky Tibor: Ügyvédek továbbképzése egyes európai országokban *Ügyvédek Lapja 2008. évi 1. szám*
6. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2008. március 26-i szekcióülése *Biztosítási Szemle 2008. évi 5. szám*
7. Beszámoló a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2008. június 4-i szekcióüléséről *Biztosítási Szemle 2008. évi 10. szám*
8. Beszámoló a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2008. október 28-i szekcióüléséről *Biztosítási Szemle 2009. évi 1. szám*
9. Összefoglaló beszámoló a X. AIDA BUDAPEST Biztosítási Kollokviumról és a II. AIDA EUROPE Konferenciáról *Biztosítási Szemle 2009. évi 2. szám*
10. Habemus legem! (Az új gfb. törvényről) *Biztosítási Szemle 2010. január*
11. Ahány ház, annyi szokás; Ügyvédjelöltek képzése egyes európai országokban *Ügyvédek Lapja, 2010. évi 1. szám*
12. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás története Magyarországon 1959-től 2009-ig *Biztosítási Szemle 2010. február*
13. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2010. március 3-i szekcióülése *Biztosítási Szemle 2010. március*

14. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2010. május 5-i szekcióülése  
*Biztosítási Szemle 2010. május*
15. Vermes Attila – Pataky Tibor: Beszámoló a XI. AIDA BUDAPEST Biztosítási Kollokviumról, megjelent:  
[http://www.aidahungary.hu/index.cgi?r=&v=&l=&mf=&p=11Kollokvium\\_beszamolo](http://www.aidahungary.hu/index.cgi?r=&v=&l=&mf=&p=11Kollokvium_beszamolo)
16. Beszámoló az Európai Közlekedési Jogi Intézet és az AVUS Belgrádban 2011. május 5-én és 6-án megrendezett konferenciájáról, megjelent:  
[http://www.aidahungary.hu/index.cgi?r=&v=&l=&mf=&p=-letoltes\\_beszamolo\\_belgrad\\_pataky\\_tibor.pdf](http://www.aidahungary.hu/index.cgi?r=&v=&l=&mf=&p=-letoltes_beszamolo_belgrad_pataky_tibor.pdf)
17. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2011. október 17-i szekcióülése, megjelent:  
[http://www.aidahungary.hu/index.cgi?r=&v=&l=&mf=&p=2011\\_10\\_17](http://www.aidahungary.hu/index.cgi?r=&v=&l=&mf=&p=2011_10_17)
18. Joghatósági kérdések a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási ügyekben a 44/2001 EK tanácsi rendelet és a Luganói Egyezmény alapján *Magyar Jog 2012. évi 3. szám*
19. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás harmonizációja az Európai Unióban  
*Jogtudományi Közlöny 2013. évi 6. szám*
20. Eine wichtige Entscheidung abgewartet bezüglich der Rolle des Schadensregulierungsbeauftragten [Egy fontos döntésre várva a kárrendezési megbízott helyzetével kapcsolatban] *VOX Newsletter 2. szám (2013. október)*
21. Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Sache C-306/12 [Az Európai Bíróság C-306/12. számú ügyben hozott ítélete] *VOX Newsletter 3. szám (2014. január)*
22. Zusammenhang zwischen den EU-Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien und dem nationalen Haftungsrecht – Urteil des EuGH in der Sache C-371/12 [Az EU gépjármű-felelősségbiztosítási irányelvei és a nemzeti felelősségi jog közötti összefüggés ó C-371/12 számú ügyben meghozott ítélet] *VOX Newsletter 4. szám (2014. július)*
23. Concept of “Use of Vehicles” – Accident Caused in the Courtyard of a Farm – Judgement of the ECJ in Case C-162/13 [A gépjármű forgalomban való részvételének fogalma ó Farm udvarán pótkocsis traktorral okozott baleset ó az Európai Bíróság C-162/13 számú ügyben meghozott ítélete] *VOX Newsletter 5. szám (2015. január)*
24. A gépjármű-biztosítási irányelvekkel kapcsolatos legújabb európai bírósági döntések  
*Magyar Jog 2016. évi 6. szám*

*Szakfordítások*

1. Bentley, Richard: Why does guilt have to rest with the driver? – Bentley, Richard: Miért a gépjárművezetőnek kell felelősséggel tartoznia? *Közlekedéstudományi Szemle 2006. évi 11. szám*
2. Morse, Robin: Accidents, damages and the English conflict of laws: three cases and a question – Morse, Robin: Balesetek, kártérítés és az angol kollíziós jog: három ügy és egy kérdés *Magyar Jog 2006. évi 12. szám*
3. Anthony M. Antapassis: The Budapest Convention on the Contract for Carriage of Goods by Inland Waterways – Anthony M. Antapassis: A Budapesti Egyezmény a Belvízi Árufuvarozási Szerződésről *Magyar Jog 2008. évi 1. szám*

#### *Szakmai konferencián el adás tartása*

1. A magyar igazságügyi műszaki szakértői vélemény külföldön történő felhasználása címmel Tatán, 2008. november 14-én tartottam előadást a XXXII. Gépjármű Szakértői Szeminárium és Járműakadémia elnevezésű konferencián.
2. Közúti közlekedési balesetek sérültjeinek társadalmi és szakmai rehabilitációja Magyarországon, elhangzott a X. Európai Közlekedési Jogi Napok című konferencián Luxemburgban 2009. október 15-én (angol nyelven).
3. Országos Rendőr-főkapitányság Oktatási Igazgatóságán Dunakeszin 2010. június 17-én tartottam előadást a biztosítási jog közlekedést érintő kérdéseiről.
4. A Hannover Rück és az E+S Rück szakmai értekezletén Hannoverben a magyar kártérítési és biztosítási jogról tartottam előadást 2011. március 17-én (német nyelven).
5. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2011. október 17-i szekcióülésén a vadon élő állatok által okozott balesetek miatti felelősségi kérdésekkel kapcsolatban tartottam előadást.
6. A Pan European Organisation of Personal Injury Lawyers elnevezésű szervezet Koppenhágában, 2015. április 23. napján megrendezett konferenciáján az európai gépjármű-biztosítási irányelvek legújabb európai bírósági döntéseivel kapcsolatban tartottam előadást (angol nyelven).
7. Az Institut für Europäisches Verkehrsrecht elnevezésű szervezet Budapesten, 2015. október 6-7-én megrendezett XVII. Európai Közlekedési Jogi Napok konferenciáján a magyar kártérítési és biztosítási joggal kapcsolatban tartottam előadást (német nyelven).



8. A 25 éves Jubileumi Gépjármű Szakértői Szeminárium és Járműakadémia elnevezésű konferencián Tatát, 2015. november 6-án A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás aktuális kérdései igazságügyi műszaki szakértőknek címmel tartottam előadást.
9. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2016. március 22-i szekcióülésén a gépjármű-biztosítási irányelvek legújabb európai bírósági gyakorlatával kapcsolatban tartottam előadást.
10. Pan European Organisation of Personal Injury Lawyers elnevezésű szervezet Amsterdamban, 2016. április 22. napján megrendezett konferenciáján a halálos balesetek kártérítési jogi kérdéseivel kapcsolatban tartottam előadást az angol, holland és magyar jogot érintően egy angol barristerrel és egy holland ügyvéddel együtt (angol nyelven).
11. A Gépjármű Szakértői Szeminárium és Járműakadémia elnevezésű konferencián Tatán, 2016. december 2-án A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozásának változásai címmel tartottam előadást.

*Tudományos kutatásban való részvétel*

1. Centre de Recherche International - International Research Centre – EU Project - Compensation of victims of cross-border road traffic accidents.
2. FFSA - Fédération Française des Sociétés d'Assurances – Social and Professional Rehabilitation of Victims of Road Traffic Accident; ennek keretében egy 77.100 leütés terjedelmű dolgozatot készítettem angol nyelven a magyarországi jogszabályi környezet bemutatásáról.
3. Pan European Organisation of Personal Injury Lawyers – Personal Injury and Fatal Accidents Compensation in Europe; ennek keretében 107.000 leütés terjedelmű tanulmányt írtam angol nyelven, ami könyv formájában előreláthatólag 2017 tavaszán fog megjelenni.