

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

DOKTORI ÉRTEKEZÉS TÉZISEI

dr. Pataky Tibor Csaba

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

Témavezet :

**Dr. Fábián Ferenc PhD
egyetemi docens**

**Budapest
2017**

1. A KIT ZÖTT KUTATÁSI FELADAT ÖSSZEFOGLALÁSA

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás igen jelentős szerepet tölt be a nem életbiztosítási ágban belül mind a szerződésállomány¹, mind a díjbevétel² 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, hiszen a károsult számára fontos az, hogy minél rövidebb időn belül jusson hozzá az eltérítést illető kártérítéshez. Ez azonban nemcsak hazánkra vonatkozik, hanem az Európai Unióban, sőt az Európai Gazdasági Térségben (a továbbiakban: EGT)³ 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 keresztjébe. 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

¹ A Magyar Nemzeti Bank 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.

² A Magyar Nemzeti Bank 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.

³ A gépjármű-felelősségbiztosítási irányelvek EGT relevanciájúak.

kifejezetten a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás speciális szabályaival (lex specialis) kívántam 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.

A doktori értekezésemben 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^{4,5}, 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 dolgozatomban tézisei akár az európai uniós jogalkotás során is felhasználhatók.

A kutatásom 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 eltérnek. Tehát azt nem tartom megvalósítható célnak még középtávon sem, hogy az Európai Unióban, sőt az Európai Gazdasági Térségben a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás egésze tekintetében teljesen egységes szabályok szülessenek meg.

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

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

A doktori dolgozatomban a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás magyar jogszabályokban és az európai uniós irányelvekben megjelenő szabályait és ezek gyakorlatát vizsgáltam. Vagyis terjedelmi okokból a zöldkártyarendszer szabályaival is akármennyire is érdekes és fontos szabályokról van szó, én nem tudtam foglalkozni, valamint hasonlóképpen meghaladta 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*⁶ szabályozása⁷, azonban ez mégis jogalapi szabály, ami legfeljebb egy külön tanulmány tárgya lehet.

A dolgozatom második fejezetében a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás általános kérdéseivel foglalkoztam. Ezt követően azt a célt tűztem ki, hogy mind a magyarországi, mind az uniós szabályozást és bírói gyakorlatot feltérképezzem és elemezzem. Azt gondolom, hogy a jelenleg hatályos szabályozás és gyakorlat megértéséhez szükséges az, hogy a doktori dolgozatomban a magyar szabályozás történetét és az akkori gyakorlati kérdéseit bemutassam és elemezzem. Ebből következően a doktori dolgozatom harmadik fejezetében elsőként a hazai szabályozás történetének az ismertetése található meg, ezt követően a hatályos magyar szabályozást és bírói gyakorlatot elemeztem. A fejezet végén pedig a magyar szabályozás továbbfejlesztésével kapcsolatos elképzeléseim és *de lege ferenda* javaslataim olvashatók, ugyanis a doktori dolgozatom legfőbb célja az, hogy a kutatási eredményeim felhasználásával a jobbítást szolgáló javaslataimat kidolgozzam.

Kutatásom során arra a következtetésre jutottam, hogy jelentős eltérések figyelhetők meg az egyes államok gépjármű-felelősségbiztosítási szabályai között. Vagyis nem arra törekedtem, hogy a magyar szabályokat egy vagy több másik állam szabályozásával teljes mértékben összehasonlítsam, hanem annak láttam értelmét, hogy ahol jelentőséggel bír, az adott rész kérdés tekintetében rámutassak arra, hogy milyen eltérő megoldások léteznek, amik esetleg a magyar szabályozás továbbfejlesztése szempontjából érdekesek lehetnek.

⁶ Lásd ezen jogszabály bemutatását például: Cannarasa, Michel: Personal injury compensation in France, in: Bona, Marco ó 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 I, Szikra Nyomda, Pécs, 1989.

⁷ A franciához hasonló szabályozás van hatályban Belgiumban is. Lásd: de Kezel, Evelien: Personal injury compensation in Belgium, in: Bona, Marco ó Mead, Philip: Personal Injury Compensation in Europe, Kluwer, Deventer, 2003, 42. o.

A dolgozatom negyedik fejezetében az európai uniós szabályozás ismertetését és elemzését t ztem ki célul. Ennek a feladatnak az elvégzéséhez azonban az 1959-ben aláírt Strasbourgi Egyezmény bemutatása is szükséges volt, mely egyezmény ugyan nem az akkori Európai Gazdasági Közösség keretében került elfogadásra, hanem az Európa Tanács berkein belül. Mindazonáltal ennek az egyezménynek jelent s hatása volt a tagállamok gépjárm - felel sségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellen rzésére vonatkozó jogszabályainak közelítésér l szóló 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv, vagyis az els gépjárm - biztosítási irányelv elfogadására. A Strasbourgi Egyezmény ismertetését követ en kutatási feladatként a gépjárm -biztosítási irányelvek és azok európai bírói gyakorlatának az elemzését határoztam meg. A dolgozatom negyedik fejezete végén pedig a konszolidált gépjárm -biztosítási irányelv továbbfejlesztésével összefügg téziseim találhatóak meg.

Továbbá a dolgozatom negyedik fejezetében a Principles of European Insurance Contract Law, vagyis a PEICL szabályaira is kitértem. A PEICL ugyan nem fog a nemzeti biztosítási szerz dési jogi szabályok helyébe lépni⁸, hanem ó mint 29. európai jogrendszer ó a felek számára választható lesz, ami akkor alkalmazható, ha erre vonatkozóan a felek megállapodnak.⁹ A kib vített, vagyis a 2015-ös változat már tartalmaz igen figyelemre méltó rendelkezéseket a felel sségbiztosítási szerz désre, azonban a gépjárm -biztosítási irányelvek által szabályozott kérdéseket alapvet en nem érinti.

A disszertációm ötödik fejezete az Egyesült Nemzetek Szervezetének Európai Gazdasági Bizottságán (ENSZ EGB) belül megalkotás alatt álló egyezmény bemutatásáról szól. Tekintettel arra, hogy még igen kezdeti stádiumban van az egyezmény megalkotása, csak arra volt lehet ségem, hogy a tervezet szerinti f bb elveket bemutassam, és rámutassak arra, hogy hogyan lehetne az egyezményt megvalósítani a gyakorlatban.

⁸ Fontaine, Marcel: An Academic View, in: Heiss, Helmut: Principles of European Insurance Contract Law: A Model Option Instrument, Sellier, Munich, 2011, 33. o.

⁹ Loacker, Leander D.: Insurance soft law? Versicherungsrecht, 2009. évi 7. szám 294. o.

2. A KUTATÁS MÓDSZEREI ÉS FORRÁSAI

A kutatásom forrásait képezik egyrészt a magyar, a külföldi és az európai uniós jogszabályok. A korábban hatályban volt jogszabályok felkutatásában nagy jelentősége volt annak, hogy az egykori Törökszentmiklósi Ügyvédi Munkaközösség könyvtárának nyomtatott jogszabálygyűjteményeihez hozzáfértem. Emellett a jogszabályok forrásait képezik elektronikus jogtárakból származó jogszabályok. A kutatásom során mind a magyar, mind pedig más európai országok akár ingyenes, akár díjfizetés ellenében elérhető jogtárait is igénybe vettem. Az európai uniós jogszabályokat pedig az Európai Unió honlapján fellelhető jogi adatbázisból értem el.

A kutatásom során jelentős hangsúlyt fektettem a bírói gyakorlat bemutatására is, vagyis a kutatásom forrásai között jelentős számú bírósági döntés is megtalálható. A felhasznált bírósági döntések nyomtatott és elektronikusan elérhető döntvénytárakból és saját praxisból származnak. A kutatásomat nem korlátoztam csak hazai bírósági döntésekre, hanem külföldi bírósági döntésekkel is igyekeztem szemléletesebbé tenni a doktori értekezésemet. Emellett fontos kiemelnem az európai bírósági döntéseket, amiket az Európai Unió jogi portálján keresztül értem el. Nemcsak Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozása után született európai bírósági ítéleteket dolgoztam fel, számos korábbi bírósági döntést angol, illetve német nyelvből kellett lefordítanom. Az európai bírósági határozatok ismertetése során felhasználtam mindazon hazai és külföldi publikációkat is, melyekben ezen döntések elemzésére került sor.

Ezen túlmenően a hazai és külföldi szakirodalom képezi doktori értekezésem forrását. Tekintettel arra, hogy angol és német nyelven rendelkezem tárgyalóképességgel idegennyelvtudással, a hazai és ezáltal döntően magyar nyelvű szakirodalom feldolgozása mellett a külföldi kutatásom során beszerzett felfogott angol és német nyelvű szakirodalom képezi a doktori dolgozatom alapját. Hálával tartozom konzulensem mellett mindazon magyar és külföldi kollégáimnak, akik különböző szakirodalmat ajánlottak a figyelmembe.

Kutatásom során továbbá a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződési feltételeket is felhasználtam, ugyanis arra jutottam, hogy felmerülnek olyan kérdések és problémák, amik szemléltetéséhez elnyertem a biztosítási szerződési feltételeinek a bemutatása. A biztosítási

feltételeket nagyobb részét az érintett biztosítók honlapjáról töltöttem le, részben pedig ó els sorban német feltételek tekintetében ó az adott országban a biztosítók számára kidolgozott és nyomtatott formában megjelent mintafeltételeket használtam fel.

A kutatási területemhez az anyaggy jtést már egyetemi hallgatóként elkezdtem, ugyanis 2005-ben ösztöndíjjal egy hónapos szakmai gyakorlatot egy angliai ügyvédi irodában tölthettem el, 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 kit n alkalom volt arra, hogy szabadid mben a dolgozatom alapját képez témában anyagot gy jtsek, jegyzeteket készítek. A Potsdami Egyetem Jogtudományi Karán több nyomtatott szakkönyvhöz és számos online jogi adatbázishoz is hozzáférhettem. Az online jogi adatbázisok révén a jogszabályok mellett szakcikket és bírósági döntéseket érhettem el és gy jthettem össze.

A jogi egyetem elvégzése után a PhD képzés keretében is az adott egyetemen elérhet hazai és nemzetközi szakirodalmat feldogoztam, beleértve az elérhet elektronikus adatbázisokat is. Kutatást végeztem a Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Karának a könyvtárában, a Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Karának a könyvtárában és az Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának a könyvtárában, valamint az Országos Széchényi Könyvtárban.

2012-ben pedig a bonni székhely 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, ahol mind nyomtatott, mind elektronikus formában szakkönyveket, szakmai publikációkat és bírósági döntvényeket érhettem el.

Továbbá a hazai könyvtárközi kölcsönzés lehet ségét is kihasználtam a szakirodalom beszerzése érdekében. Tekintettel arra, hogy Törökszentmiklóson élek és dolgozom, a törökszentmiklósi székhely Ipolyi Arnold Könyvtár, Múzeum és Kulturális Központon keresztül éltem a könyvtárközi kölcsönzés lehet ségével.

A kutatási téma feldolgozása során elsősorban elemző, leíró, történeti és összehasonlító módszert alkalmaztam. Nagy hangsúlyt fektettem arra, hogy a magyar szabályozás történetét bemutassam és elemezzem, sőt egyes kérdések tekintetében a felmerülő joggyakorlati problémákra is rávilágítsak, mely joggyakorlati problémák egy része idő közben meghaladtá vált, más részük azonban kihatással van a jelenlegi szabályozásra és gyakorlatra. A jelenleg hatályos magyar szabályozást mind elméleti, mind pedig gyakorlati nézőpontból elemeztem, sőt a hatályos szabályozást abból a szempontból is vizsgáltam, hogy vannak-e olyan magyar szabályok, amelyek 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 volt számomra azzal, hogy a jogtörténeti vizsgálódást az Európa Tanács keretében megalkotott Strasbourgi Egyezmény elemzésével kezdtem, 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 tettem. A dolgozat készítése során a jogszabályi környezet analizálása mellett kiemelt figyelmet fordítottam a jogalkalmazói gyakorlat bemutatására. Ezen túlmenően nemcsak a bírói gyakorlat bemutatására és elemzésére törekedtem, hanem egyes problémákra olyképpen mutattam rá, hogy a biztosítási feltételeket is elemeztem. Ugyan a dolgozatom kereteit az meghaladta volna, hogy a magyar szabályozást teljes egészében összehasonlítsam más országok szabályaival, azonban ahol ez fontosnak és hasznos mutatkozott, egyes országok szabályait is legalább részben bemutattam és elemeztem, hogy a következtetéseimet tágabb látószögben tudjam levonni.

3. TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA

A doktori értekezésemben egyrészt bizonyítani kívántam, hogy 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, és t. 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.

A kutatásom eredményei a gyakorlatban hasznosíthatók olyképpen, hogy a hazai jogi szabályozás, valamint az uniós szabályozás a kutatási eredményeim felhasználásával módosítható, továbbfejleszthető.

Kutatásom eredményeként a következőképpen javaslatokkal éltem.

3.1. A magyar szabályozással kapcsolatos javaslatok

Ki köthet biztosítási szerződést?

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

St. 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 szerződés kötésre 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 elidegenít és a megszerző haladéktalanul köteles a biztosítónak a gépjármű elidegenítését bejelenteni. Amennyiben az elidegenítést 1 számított 30 napon belül a bejelentési kötelezettséget a gépjárművet elidegenít 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 követően 30 napon belül a megszerzőhöz címzett jognyilatkozattal írásban 30 napos felmondási idővel felmondhatja indokolás nélkül a biztosítási szerződést. A megszerző a megszerzést 1 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 kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (a továbbiakban: 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 közleménye¹⁰ 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 n ttek. Míg az Európai Bizottság 2016. május 10-i közleménye¹¹ értelmében az 1.120.000 eurós összeghatár 1.220.000 euróra, míg az 5.600.000 eurós összeghatár 6.070.000 euróra módosult.

A Gfvt. 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 alapján¹² 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 a 2016. évi közlemény közzététele után a 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.¹³

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 díjnyomfizetés és a biztosítási szerz. és megsz. nésének kérdései

¹⁰ HL 2010/C 332/01.

¹¹ COM/2016/0246 final

¹² Forrás: <http://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/index.en.html>; letöltve: 2015. december 28.

¹³ A Gfvt. 2017. január 1-jét l hatályos 13. § (1) bekezdése rögzíti: ŐEgy biztosítási esemény vonatkozásában a károsultak számától függetlenül a biztosító dologi károk esetén káreseményenként egymillió-kettő százhuszezer eurónak megfelel forintösszeg-határig, személyi sérülés miatti károk esetén káreseményenként hatmillió-hetvenezer eurónak megfelel forintösszeg-határig köteles helytállni, amely összegek magukban foglalják a káresemény kapcsán bármilyen jogcímen érvényesíthet követeléseket, az igényérvényesítés költségeit (beleértve a jogi képviselői költségeket is), valamint a teljesítés id pontjáig eltelt id szakra járó kamatokat.ö

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 díjnémfizetés miatt bekövetkező megszűnése esetén a kötvénynyilvántartó szerv felé a 49. § alapján fennálló értesítési kötelezettségének a szerződés megszűnését 1 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.¹⁴

A Gfbt. 45. § (2) bekezdése értelmében: „Ha a jármű nyilvántartás 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, hogy a számítástechnika fejlődésére is tekintettel, hogy havonta kerüljön sor a jármű nyilvántartás és a kötvénynyilvántartás adatainak az összevetésére, s így talán hamarabb

¹⁴ A Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletének 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, ezáltal 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 követve¹⁵ 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 kezeljének 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

¹⁵ 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 pénzüsszeg [vagyis a kártérítési összeg ó kiegészítés nélkül, P. T. Cs.] a forgalmi adót csak akkor foglalja magában, ha és amennyiben az ténylegesen felmerült.

megfelel lehet azzal, hogy amennyiben a kárt szándékosan és jogellenesen okozzák, akkor a megtérítési igény korlátozásának nincsen helye. Első sorban ezt a limitösszeget a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény 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 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 számára 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, mint a javaslatom szerint, mint a folytatólagos biztosítási díj megfizetését mulasztaná el a szerződő fél.

Direkt kárrendezés kérdése

Ahol a direkt kárrendezést alkalmazzák, első sorban 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 Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete konzultációjának lefolytatása után úgy tartom számomra, hogy egyelőre a hazai biztosítási szakmában e

tekintetben nincsen egyetértés, következésképpen a direkt kárrendezés bevezetését egyelőre nem tartom indokoltnak.

3.2. 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 szereplőinek 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, még hozzá 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 C-306/12. számú ügyben azt a kérdést eldöntötte, hogy a kárrendezési megbízott az általa képviselt biztosító elleni perben való legalább a keresetlevél átvétele tekintetében való 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 képviselete 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 a 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 jármű szerelvény 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 fizetésképtelenné 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 fizetésképtelenné 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 elterjesztette, 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 balesetekből eredő kártérítési igények elévülési ideje legalább négy esztendő, ami a baleset időpontjától számítandó.

4. A KUTATÁSI TÉMAKÖRBE KÉSZÜLT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE

Szakkikkek

1. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2007. november 28-i szekcióülése *Biztosítási Szemle 2008. évi 1. szám*
2. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2008. március 26-i szekcióülése *Biztosítási Szemle 2008. évi 5. szám*
3. Beszámoló a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2008. június 4-i szekcióüléséről *Biztosítási Szemle 2008. évi 10. szám*
4. Beszámoló a Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2008. október 28-i szekcióüléséről *Biztosítási Szemle 2009. évi 1. szám*
5. Összefoglaló beszámoló a X. AIDA BUDAPEST Biztosítási Kollokviumról és a II. AIDA EUROPE Konferenciáról *Biztosítási Szemle 2009. évi 2. szám*
6. Habemus legem! (Az új gfb. törvényről) *Biztosítási Szemle 2010. január*
7. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás története Magyarországon 1959-től 2009-ig *Biztosítási Szemle 2010. február*
8. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2010. március 3-i szekcióülése *Biztosítási Szemle 2010. március*
9. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2010. május 5-i szekcióülése *Biztosítási Szemle 2010. május*
10. Vermes Attila és Pataky Tibor: Beszámoló a XI. AIDA BUDAPEST Biztosítási Kollokviumról, megjelent:
<http://www.aidahungary.hu/index.cgi?r=&v=&l=&mf=&p=11> Kollokvium beszámoló
11. 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
12. 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

13. Joghatósági kérdések a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási ügyekben a 44/2001 EK tanácsi rendelet és a Luganói Egyezmény alapján *Magyar Jog 2012. évi 3. szám*
14. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás harmonizációja az Európai Unióban *Jogtudományi Közlöny 2013. évi 6. szám*
15. Eine wichtige Entscheidung abgewartet bezüglich der Rolle des Schadensregulierungsbeauftragten [Egy fontos döntésre várva a kárrendezési megbízott helyzetével kapcsolatban] *VOX Newsletter 2. szám (2013. október)*
16. 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)*
17. Zusammenhang zwischen den EU-Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien und dem nationalen Haftungsrecht ó 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)*
18. Concept of "Use of Vehicles" ó Accident Caused in the Courtyard of a Farm ó 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)*
19. A gépjármű-biztosítási irányelvekkel kapcsolatos legújabb európai bírósági döntések *Magyar Jog 2016. évi 6. szám*

Szakmai konferencián eladás tartása

1. 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).
2. Országos Rendőrfőkapitányság Oktatási Igazgatóságán Dunakeszin 2010. június 17-én tartottam előadást a biztosítási jog közlekedést érintő kérdéseiről.
3. 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).
4. 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.
5. 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).
6. 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).
 7. A 25 éves Jubileumi Gépjármű Szakértői Szeminárium és Járműakadémia elnevezésű konferencián Tatán, 2015. november 6-án A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás aktuális kérdései igazságügyi miniszteri szakértőknek címmel tartottam előadást.
 8. A Magyar Jogász Egylet Biztosítási Jogi Szakosztályának 2016. március 22-i szekcióülésén a gépjármű-biztosítási irányelvek legújabb európai bírósági gyakorlatával kapcsolatban tartottam előadást.
 9. 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).
 10. 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 of EU Project - Compensation of victims of cross-border road traffic accidents.
2. FFSA - Fédération Française des Sociétés d'Assurances of Social and Professional Rehabilitation of Victims of Road Traffic Accident; ennek keretében egy 77.000 leütés terjedelmű dolgozatot készítettem angol nyelven a magyarországi jogszabályi környezet bemutatásáról.
3. Pan European Organisation of Personal Injury Lawyers of 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.