



NEMZETGAZDASÁGI MINISZTERIUM  
ÁLLAMTITKÁR

1280/2011.

Iktatószám: 16074/1/ 2010.

Tárgy: Petíció a Magyar Köztársaság  
Kormányához

**Dr. Jurenkó Szabolcs úr**  
elnök

**IGAZSÁGOSABB ÉS BIZTONSÁGOSABB KÖZLEKEDÉSÉRT EGYESÜLET**

1137 Budapest

Budai Nagy Antal utca 6. I emelet 3.

**Tisztelt Elnök Úr!**

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium illetékességéből megküldte számunkra az Igazságosabb és Biztonságosabb Közlekedésért Egyesület Kormánynak címzett petícióját. Ezzel kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (a továbbiakban: Gfbt.) módosítására vonatkozó felvetésükkel kapcsolatban szükséges kiemelni, hogy a MÁV Általános Biztosító Egyesület fizetéseképtelensége kapcsán felmerült igény következtében, továbbá a hasonló helyzetek következményeinek érdemi tompítása és megfelelő kezelése érdekében az Országgyűlés – a Gfbt. részeként – elfogadta a Kártalanítási Alap intézményéről szóló szabályokat. E rendelkezések értelmében az Alap az azon biztosítónál a károkozás időpontjában biztosítási fedezettel rendelkező üzemben tartó gépjárművel okozott károk megtérítését fedezi, mellyel szemben felszámolási eljárás indult. Tekintettel azonban arra, hogy az Alap 2010. január 1-jén jött létre, a biztosítók általi – állami szerepvállalás nélküli – pénzeszközökkel történő feltöltése ekkor kezdődött, így az Alap csak az ezt követően esetlegesen fizetéseképtelenné váló biztosítók esetében képes biztosítékot nyújtani a károsultaknak. Ennek következtében az Alap fizetési kötelezettségének visszamenőleges hatályú kiterjesztésére nincsen mód.

A szabályozás egyébként megfelel az Európai Unió által megkövetelt szabályoknak, ugyanis jelenleg nincs kötelező uniós norma egy biztosító fizetéseképtelensége esetén a biztosító kötelezettségeinek teljes körű és mértékű kielégítésére. Egy biztosítói fizetéseképtelenség esetére – a biztosítási szerződések garantálására – vonatkozó, biztosítási garancia rendszerek kérdéskörével foglalkozó egységes uniós szabályozás megalkotása jelenleg folyamatban van. Az Európai Bizottság hivatalos álláspontját tartalmazó Fehér Könyv („White Paper on Insurance Guarantee Schemes”) 2010. július 12-én jelent meg, jogi norma a kérdéssel kapcsolatban még nem került elfogadásra, így e tekintetben nem áll fenn mulasztás a Magyar Állam részéről. A Gfbt. az irányelvek által megkívánt kötelezettségen felül, tagállami hatáskörben – a MÁV ÁBE esetéből kiindulva – hozta létre a Kártalanítási Alap intézményét.

Az egyesület részéről kérekként fogalmazódott meg továbbá, hogy a Kormány az anyagi következményekkel együtt ismerje el, hogy a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (a továbbiakban: PSZÁF) felügyeleti tevékenysége ellátása során államigazgatási jogkörben okozott kártérítési igényt megalapozó jogellenes és felróható módon járt el. A PSZÁF korábbi és jelenlegi közjogi státuszára tekintettel a Kormány nem jogosult az intézkedés meghozatalára. A felelősség megállapítására hatásköre kizárólag a bíróságnak van, a felelősség elismerésére pedig csak a PSZÁF-nak van jogosultsága.

A MÁV ÁBE tevékenységi engedélye visszavonásának időpontjában, illetve azt megelőzően a PSZÁF jogállása a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletéről szóló 2007. évi CXXXV. törvény és a központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról szóló 2006. évi LVII. törvény szerint kormányhivatal volt, amely a tevékenysége végzése során a befolyásolástól mentes működés érdekében – az uniós követelményekkel összhangban – teljes függetlenséget élvez. A PSZÁF törvényben meghatározott feladatkörében nem utasítható, továbbá felügyeleti jogkörben a PSZÁF döntését megváltoztatni vagy megsemmisíteni, illetve a PSZÁF-ot eljárás lefolytatására kötelezni nem lehet. A Kormány felügyeleti jogköre korlátozott volt a PSZÁF-fal szemben, és a jelenleg hatályos szabályozás (a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletéről szóló 2010. évi LXVIII. törvény) lényegében a szervezeti és tevékenységi autonómiát erősíti meg azáltal, hogy a PSZÁF az Alkotmányban külön nevesítésre került.

Harmadsorban az egyesület részéről olyan kérés fogalmazódik meg, hogy a Kormány találja meg annak a módját, hogy a MÁV ÁBE csődje miatt méltánytalan helyzetbe került állampolgárok valamilyen anyagi segítségben részesülhessenek. Az állami szerepvállalással kapcsolatban szükséges megjegyezni, hogy habár az egyes felügyeleti intézkedések nem voltak elégségesek azon helyzet elkerüléséhez, amelyek a tevékenységi engedély visszavonásához vezettek, de ennek ténye önmagában sem közvetlenül, sem közvetve nem alapozhatja meg az állam feltétlen szerepvállalását a károsultakat illető megtérítés tekintetében. A szabad piacgazdaság rendszerében működő szolgáltatók fizetéképtelenségének esetleges bekövetkezése – a gazdasági és pénzügyi válsághoz hasonlatos módon – jogszabályi rendelkezésekkel teljes mértékben nem zárható ki. A Magyar Köztársaság az Európai Unió normáival összhangban teszi kötelezővé – a szolgáltató szabad megválasztásának a megtartásával – a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötését a gépjárművet üzembe tartók részére, amely egy eszköz a gépjárműbaleset károsultjainak hathatósabb védelme érdekében, továbbá egy olyan szolgáltatás is egyben, amit a potenciális károkozó vesz igénybe annak érdekében, hogy saját vagyonbiztonságát megóvja az őt terhelő esetleges kártérítés-fizetési kötelezettségek negatív hatásaitól. A felelősségbiztosítás megléte azonban nem eredményezi azt, hogy az üzemben tartó a polgári jog szabályai alapján fennálló felelőssége alól mentesül, tekintettel arra, hogy a gépjármű veszélyes üzem, és az ebből eredő kárt annak üzemben tartója köteles megtéríteni. Mindezekből tehát az következik, hogy amennyiben a felelősségbiztosító – bármely okból – nem áll helyt a vele szerződéses kapcsolatban álló kártért felelős üzemben tartó helyett, akkor a károsult fél az okozott kár megtérítését követelheti az üzemben tartótól.

Megítélésünk szerint téves a petícióban megfogalmazott azon álláspont, hogy a 90/232/EGK irányelv (a továbbiakban: Harmadik irányelv) 2. cikkének hatályos szövegét a hazai jogalkotó nem ültette át megfelelően, illetve a gépjármű üzemben tartójának kötelező felelősségbiztosításáról szóló 190/2004. (VI. 8.) Korm.rendelet (a továbbiakban: Gfb.) a Harmadik irányelvvel ellentétes szabályozást tartalmazott.

A Harmadik irányelv 2. cikke a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződések vonatkozásában tartalmaz előírásokat oly módon, hogy a tagállamnak (a szerződésekre vonatkozó szabályozás révén, de nem a szerződés ellenére nem teljesülő fedezet közvetlen

nyújtásával) minden szükséges lépést meg kell tennie annak biztosítására, hogy az ilyen szerződések

– fedezetet nyújtsanak egyszeri díjfizetés alapján és a szerződés egész tartama alatt a Közösség teljes területére, beleértve bármely olyan időszakot is, amikor a jármű a szerződés tartama alatt egy másik tagállam területén található, és

– ugyanannak az egyszeri díjnak az alapján minden egyes tagállamban biztosítsák a saját jogszabályai alapján megkövetelt fedezetet, illetve annak a tagállamnak a jogszabálya alapján megkövetelt fedezetet, ahol a gépjármű általában található, amennyiben ez a fedezet a magasabb. A tagállamok kötelezettsége a szerződés tartalmára vonatkozó szabályozást illetően áll fenn. A Harmadik irányelv a biztosítási szerződéseket, és azoknak a tartalmi követelményeit helyezi a szabályozás középpontjába. A biztosítási fedezet nem szakadhat el a biztosítási szerződéstől. A tagállam kötelezettsége a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási irányelvek szerint az, hogy előírja az irányelvek által meghatározottakat a saját belső jogrendjében (a biztosítási szerződésekre vonatkozóan). Az irányelvek nem tartalmazzak olyan rendelkezést, hogy a biztosítói szerződéses helytállási kötelezettség elmaradása esetén az adott tagállamnak kell helytállnia.

Tájékoztatom továbbá arról, hogy az Alkotmánybíróság 60/1992. (XI.17.) AB határozatában rögzítette, hogy a jogalkotásról szóló törvény garanciális szabályainak mellőzésével hozott minisztériumi állásfoglalások és egyéb informális jogértelmezések kiadása és az ezekkel való irányítás gyakorlata alkotmányellenes. Az ilyen állásfoglalások legfeljebb szakmai véleménynek tekinthetők, és azokra bíróság vagy más hatóság előtt megalapozottan hivatkozni nem lehet.

Kérem álláspontom szíves tudomásulvételét.

Budapest, 2011. január 21.

Üdvözlettel:



*Kármán András*

Kármán András *h.*