

**Az alapvető jogok biztosának
Jelentése
Az AJB-584/2016. számú ügyben
(Előzményi ügy: AJB-2313/2015.)**

Előadó: dr. Blaskovits Márta

Az eljárás megindítása

Egy civil szervezet fordult az alapvető jogok biztosához, kezdeményezve, hogy indítson vizsgálatot a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó szabályozás egyes kérdései kapcsán. A beadványozó különösen azt kifogásolta, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról 2009. évi LXII. törvény 3. § 8/A. pontja nem ad megfelelő meghatározást a gazdasági totálkár fogalmára. A panaszos álláspontja szerint nem felel meg a jogbiztonság követelményének, hogy pontos jogszabályi előírások helyett gyakorlatilag a szakértői vélemények határozzák meg esetről esetre, hogy a gazdasági totálkár esete áll-e fenn. A panaszos álláspontja szerint a gazdasági totálkár nem jelenti azt, hogy a gépjármű roncs lenne.

A beadvány alapján felmerült az Alaptörvény B) cikk (1) bekezdéséből levezethető jogbiztonság követelményének a sérelme, illetve közvetlen veszélyének a gyanúja, erre tekintettel az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (továbbiakban: Ajbt.) 20. § (1) bekezdése alapján vizsgálatot indítottam. Vizsgálatom során áttekintettem a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó szabályozást, valamint a gazdasági totálkár fogalmi meghatározásával összefüggésben tájékoztatást kértem a Nemzetgazdasági Minisztériumtól.

Érintett alapvető jog

- A jogállamiság elvéből következő jogbiztonság követelménye [*„Magyarország független, demokratikus jogállam.”* Alaptörvény B) cikk (1) bekezdés];

Alkalmazott jogszabályok

- a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.)
- a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (Gfbt.)

A megállapított tényállás

1. Egy civil szervezet fordult az alapvető jogok biztosához, hogy indítson vizsgálatot a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó szabályozás egyes kérdései kapcsán. A beadványozó különösen azt kifogásolta, hogy a Gfbt. 3. § 8/A. pontja nem ad megfelelő meghatározást a gazdasági totálkár fogalmára. A Gfbt. 3. § 8/A. pontja a gazdasági totálkár fogalmát az alábbiak szerint határozza meg: *„a káresemény következtében károsult gépjármű megjavíttatása gazdaságilag nem indokoltató, mivel annak javítási, valamint a kár elbárártásával kapcsolatos egyéb költségei, illetve a javítást követően esetlegesen fennmaradó értékcsökkenés összege a gépjármű károsodás időpontjában fennálló forgalmi értékének maradványértékkel (roncsértékkel) csökkentett összegét meghaladja;”*. A beadványozó érvelésében arra hivatkozott, hogy a gazdasági totálkár idézett fogalma nem kellően részletezett, amelynek következményeként a pontos jogszabályi előírások helyett gyakorlatilag a szakértői vélemények határozzák meg esetről esetre, hogy a gazdasági totálkár esete áll-e fenn. A panaszos álláspontja szerint a gazdasági totálkár nem jelenti azt, hogy a gépjármű roncs lenne, ugyanis nem arról van szó, hogy a gépjárművet nem lehet, hanem hogy nem érdemes megjavíttatni. A panaszos aggályait fejezte ki abban a tekintetben is, hogy a hatályos szabályozás számos esetben indokolatlan veszteséget eredményez a vétlen autósokra nézve, mert nincs tekintettel a károsultnak azon érdekére, ami a balesetben sérült gépkocsi megtartása mellett szól olyan, viszonylag kisebb sérülés utáni kártérítési ügyekben, amikor az úgynevezett roncsérték és a javítási költség együttes összege nem jelentős mértékben haladja meg a gépkocsi baleset előtti értékét. Ilyenkor ugyanis a károsult inkább kijavíttatja az autót és elviseli azt a veszteséget, amit a károkozó helyébe lépő biztosító gazdasági totálkárra hivatkozással levon a javítási költségből.

A beadványozó álláspontja szerint a Gfbt. gazdasági totálkár fogalma azt eredményezi, hogy a vétlen károsultaknak indokolatlan és sehonnan meg nem térülő vesztesége keletkezik, a vétkes károkozó helyébe lépő felelősségbiztosítónál viszont indokolatlan gazdagodás, ugyanis a biztosítók a roncsérték indokolatlanul magas érték meghatározásában váltak érdekelté.

2. A vizsgálat során megkerestem a Nemzetgazdasági Minisztériumot (a továbbiakban: NGM).

2.1. Az NGM tájékoztatását kértem egyrészt arra vonatkozóan, hogy indokoltnak tartja-e a Gfbt. gazdasági totálkár fogalmának részletesebb, pontosabb jogi szabályozását, továbbá, hogy tervezi-e a szaktárca a törvény felülvizsgálatát ebben a tekintetben.

Megkeresésemre válaszolva az NGM arról tájékoztatott, hogy álláspontja szerint a Gfbt. gazdasági totálkár fogalom meghatározása szakmailag helytálló, pontos és részletes, a Ptk. káron szerzés tilalmának elvén alapul, amely azt mondja ki, hogy a károsult a bekövetkezett káron nem nyereszkedhet. Az NGM érvelésében arra hivatkozott, hogy Gfbt. „Kárterítési igények érvényesítése” alcíme tartalmazza a – főként irányelvi szabályokon alapuló – kártérítési alapelveket, de mögöttes joganyagként a Ptk. szolgál. A Ptk. értelmében a biztosító mentesíti a biztosítottat (üzemben tartót) olyan kár megtérítése, illetve sérelemdíj megfizetése alól, amelyre jogszabály értelmében köteles. Mindezek alapján tehát a polgári jog területén kialakult kártérítési gyakorlat az irányadó, miszerint a felmerült tényleges teljes kárt kell megtéríteni. Ezen elv mellett viszont általános és alapvető elvként érvényesül a káron szerzés tilalma is. A kárösszeg megállapítása a gépjármű bármilyen mértékű károsodása esetén vita tárgya lehet és ennek alapján a „gazdasági totálkár” bármely (részletesebb) fogalom-meghatározása esetén is előfordulhat véleményeltérés. Az NGM felhívta a figyelmemet továbbá arra is, hogy a gyakorlatban minden káreset más és más, így minden káresetre érvényes fogalom-meghatározás nem adható, és ez nem is jogalkotói cél. A Ptk. a Gfbt.-nél sokkal szélesebb körben állapítja meg a kártérítés szabályait, de technikai részletszabályok a Ptk.-ban sem találhatók, így a bíróság előtt folyó egyedi jogvitákban a kártérítési összeg meghatározása mellett a gazdasági totálkár megállapítása is szakértői kérdés.

Fentiekén túlmenően a gazdasági totálkár Gfbt. szerinti definíciójának helyessége körében a szaktárca azzal is érvelt, hogy a kártérítési kötelezettség alapjául szolgáló kárösszeg mértékét a károsult közrehatása is befolyásolhatja, így álláspontja szerint szakmailag nem lenne megalapozott kárkori érték bizonyos százalékaról, mint kártérítési összegről sem beszélni. E százalékos megfogalmazás esetében ugyanis nemcsak a káron szerzés lenne elképzelhető, hanem a jogos kárigény elenyészése is (pl. a balesettel érintett jármű kigyullad, kiég - kétséges, hogy akár csak minimális roncsérték is marad-e ez esetben).

Az NGM tájékoztatott továbbá arról is, hogy a károsultnak a jelen szabályozás szerint joga és lehetősége van bírósághoz fordulni, amennyiben nem elégedett a biztosító által felajánlott kártérítési összeggel. A kárösszeg meghatározásában az ennek megállapítására szakosodott szolgáltatók (kárszakértők), valamint – a bíróság által kirendelt szakértők által is használt – katalógusok és internetes programok (pl. Audatex, Eurotax) állnak a felek (károsult és biztosító) rendelkezésére segítségül.

Mindezek alapján az NGM álláspontja szerint Gfbt. 3. § 8/A. pontja szerinti „gazdasági totálkár” fogalom módosítása nem célszerű és nem is indokolt.

2.2. Megkeresésemben tájékoztatást kértem másrészt arra vonatkozóan is, hogy a gazdasági totálkáros gépjárművek nyilvántartását szükségesnek tartja-e a szaktárca. Az e kérdésre adott NGM válasz az alábbiak szerint foglalható össze.

A gazdasági totálkár ténye nem zárja ki a károsult gépjármű javíthatóságát, szemben azzal az esettel, amikor a károsult gépjármű helyreállítása műszaki okokból nem lehetséges (műszaki totálkár). A Gfbt.-nek a „Kárterítési igények érvényesítése” alcímében foglalt rendelkezései csak a Ptk. háttérszabályainak a következetes érvényesülését hivatottak elősegíteni a kár megtérítése tekintetében, ugyanakkor nem zárják ki annak lehetőségét, hogy a sérült gépjármű – az értékét meghaladó mértékű összegben – helyreállításra kerüljön.

Az NGM válaszában hangsúlyozta, hogy a gazdasági totálkár megállapítása nem jelenti azt, hogy a károsult gépjármű közúti forgalomban történő részvétele közlekedésbiztonsági szempontból veszélyeket hordozna magában, tekintettel arra, hogy ez nem szempont a gazdasági totálkár megállapítása során. A fő szempont a gazdaságos javíthatóság kérdése, azaz a kár mértékét meghaladó javítási költség eredményezhet gazdasági totálkárt (pl.: magas életkorú, alacsony értékű gépkocsi jelentéktelen károsodásának megjavíttatása is gazdaságtalan lehet, noha közlekedésbiztonsági szempontból nem állt be változás a gépjármű műszaki állapotában).

A gazdasági totálkáros gépjárművek nyilvántartásával kapcsolatban a szaktárca megjegyezte, hogy a Gfbt.-hoz kötés esetén az ilyen károsodások jelentős része nem kerülne a nyilvántartásba, ami – az eleve nem közhiteles jelleg mellett – a megközelítőleges teljeskörűséget sem biztosítaná. A hiányos adattartalom főként abból fakad, hogy nem kerülnek be a nyilvántartásba a nem idegenhibás – azaz nem a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás terhére térülő – gépjárműbalesetet szenvedett gépjárművek, így e nyilvántartás hasznossága nem megalapozott, mivel meglehetősen hiányos tájékoztatást nyújthat a gépjárművekkel kapcsolatos káresemények egy részéről. A nyilvántartás másik problémás területe a szubjektív adattartalom kérdésköre, amely a gazdasági totálkár megállapításául szolgáló tényezők egyediségéből adódik, és ezáltal nem nyújt objektív információt a gépjármű valós műszaki állapotáról. Csekély értékű gépjármű minősülhet gazdasági totálkárosnak esztétikai sérülés esetén is, de megalapozhatja a gazdasági totálkáros minősítést akár egy magas javítási költség. A fentiek alapján az NGM álláspontja szerint nem indokolt a gazdasági totálkáros gépjárművek nyilvántartása, különös tekintettel arra, hogy forgalmi viszonyok biztonsága szempontjából több tekintetben félrevezető információ szolgáltatását eredményezné az érintettek részére. Az NGM ugyanakkor tájékoztatott továbbá arról, hogy tervezik egy ún. járműéletút platform kidolgozását.

A vizsgálat megállapításai

I. A hatáskör tekintetében

Az alapvető jogok biztosának feladat- és hatáskörét, valamint ennek ellátásához szükséges vizsgálati jogosultságokat az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény határozza meg. Az Ajbt. 18. § (1) bekezdése szerint az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint valamely hatóság tevékenysége vagy mulasztása a beadványt tevő személy alapvető jogát sérti vagy annak közvetlen veszélyével jár, feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási határozat bírósági felülvizsgálatát – már kimerítette, vagy jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva.

Az alapvető jogok biztosa eljárása során vizsgálja, hogy akár a hatósági jogalkalmazás, akár az annak alapjául szolgáló jogszabály alapjoggal összefüggő visszásságot eredményez-e. Abban az esetben, ha a vizsgálat eredményeképp az alapvető jogok biztosa arra a következtetésre jut, hogy a visszásságot valamely nem megfelelő normatartalom eredményezi, akkor – egyéb intézkedési lehetőségek mellett – az Ajbt. 2. § (2) bekezdése alapján javaslatot tehet jogszabály módosítására. Ebből értelemszerűen következik az is, hogy eljárása során az alapvető jogok biztosa nem csupán az egyedi ügyeket, hanem absztrakt módon az alapul szolgáló jogszabályt is vizsgálhatja. A Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet (a továbbiakban: statútum rendelet) 90. § 1. pontja alapján a nemzetgazdasági miniszter a Kormány pénz-, tőke- és biztosítási piac szabályozásáért felelős tagja.

II. A vizsgált alapjog tekintetében

Az alapvető jogok biztosa egy adott társadalmi probléma mögött álló összefüggésrendszer feltárása során autonóm, objektív módon, kizárólag alapjogi érvek felsorakoztatásával és összevetésével tesz eleget az Alaptörvényben kapott mandátumának. Álláspontom szerint az ombudsman akkor jár el helyesen, ha következetesen, zsinórmértékként támaszkodik az Alkotmánybíróság alapvető állami garanciákkal és alapjogok tartalmával kapcsolatos elvi megállapításaira, valamint egyes alapjogi tesztekre.

A jelentés megállapításaival összefüggésben ismételten hivatkozom arra, hogy az Alaptörvény vonatkozó rendelkezéseinek szövege Alaptörvény negyedik módosításának hatályba lépését követően továbbra is nagyrészt megegyezik az Alkotmányban foglaltakkal, az alkotmányos követelmények és alapjogok tekintetében jellemzően nem tartalmaz olyan rendelkezéseket, amely ellentétesek volnának a korábbi alkotmányunk szövegével. Az Alkotmánybíróság a 22/2012. (V. 11.) AB határozatában arra mutatott rá, hogy „az előző Alkotmány és az Alaptörvény egyes rendelkezései tartalmi egyezősége esetén éppen nem a korábbi alkotmánybírósági döntésben megjelenő jogelvek átvételét, hanem azok figyelmen kívül hagyását kell indokolni”. Az Alkotmánybíróság ugyanakkor a 13/2013. (VI. 17.) AB határozatában azt emelte ki, hogy az adott határozatban vizsgált törvényi rendelkezések esetében már az Alaptörvény Negyedik Módosítása alapján jár el a korábbi alkotmánybírósági határozatokban foglaltak felhasználhatóságát illetően. A testület ennek kapcsán elvi érveléssel azt mondta ki, hogy „az Alkotmánybíróság a hatályát veszített alkotmánybírósági határozat forrásként megjelölésével, a lényegi, az adott ügyben felmerülő alkotmányossági kérdés eldöntéséhez szükséges mértékű és terjedelmű tartalmi vagy szövegszerű megjelenítéssel hivatkozhatja vagy idézheti a korábbi határozataiban kidolgozott érveket, jogelveket. Az indokolásnak és alkotmányjogi forrásainak ugyanis a demokratikus jogállamban mindenki számára megismerhetőnek, ellenőrizhetőnek kell lennie, a jogbiztonság igénye az, hogy a döntési megfontolások átláthatóak, követhetőek legyenek. A nyilvános érvelés a döntés indoklásának létalapja. A korábbi határozatokban kifejtett érvek felhasználhatóságát az Alkotmánybíróság mindig esetről esetre, a konkrét ügy kontextusában vizsgálja.”

Ha összevetjük az Alaptörvény B) cikk (1) bekezdésében foglaltakat a Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény 2. § (1) bekezdésének szövegével, akkor az állapítható meg, hogy a jelen vizsgálat tárgyát képező jogállamiság elve és jogbiztonság követelménye tekintetében nem hoz olyan koncepcionális változást az Alaptörvény, mely az alkotmánybírósági gyakorlat tartalmi átértékelését alátámasztaná. Így elvi megállapításaim megfogalmazása, az alapjogok értelmezése során – ellenkező tartalmú alkotmánybírósági döntés megszületéséig – irányadónak tekintem az Alkotmánybíróság által mind az Alaptörvény hatályba lépését megelőzően, mind pedig az azt követően meghozott határozataiban, azok indoklásában kifejtett megállapításokat, következtetéseket. A tisztességes eljárás jogának érvényesülése kapcsán annyi változást érdemes kiemelni, hogy immár külön alkotmányi rendelkezés nevesíti a *tisztességes hatósági eljáráshoz való jogot*.

Az Alaptörvény B) cikk (1) bekezdése szerint *Magyarország független, demokratikus jogállam*. Az Alkotmánybíróság több határozatában rámutatott, hogy a jogállam nélkülözhetetlen eleme a jogbiztonság. Az Alkotmánybíróság a 30/2012. (VI. 27.) AB határozatában kimondta, hogy az Alaptörvény B) cikk (1) bekezdése és az Alkotmány 2. § (1) bekezdése azonosan deklarálja a jogállami klauzulát, tehát az eddig kialakított alkotmánybírósági gyakorlat továbbra is relevánsnak tekintendő. Az Alkotmánybíróság szerint a jogbiztonság az állam kötelességévé teszi annak biztosítását, hogy a jog egésze, egyes részterületei és az egyes jogszabályok is *világosak, egyértelműek*, működésüket tekintve *kiszámíthatóak* és *előreláthatóak* legyenek a norma címzettjei számára. Az irányadó alkotmánybírósági tézis szerint a jogállamiság elvéből folyó követelmény a közhatalom, a közigazgatás törvény alá rendeltsége: a közhatalommal rendelkező szervek a *jog által megállapított működési rendben*, a polgárok számára megismerhető és kiszámítható módon szabályozott *korlátok között* fejtik ki tevékenységüket.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy a *kiszámíthatóság – beleértve az egységes jogalkalmazást – és az eljárási garanciák biztosítása szorosan összekapcsolódik az egyes alanyi alapjogok, szabadságjogok védelmével*, mintegy kölcsönösen feltételezik egymást. Az alapjogok valódi érvényesülését képes kiüresíteni, megbénítani (azaz komolyan befolyásolni) a szabályozás vagy a jogalkalmazás hibáiból, zavarából adódó kiszámíthatatlanság, az eljárásra vonatkozó garanciális szabályok félre tétele, figyelmen kívül hagyása. Érdemes utalni ezzel kapcsolatosan arra az alkotmánybírósági tézisre, amely szerint közvetlen alkotmányi garanciák *gazdaságossági és célszerűségi okokból*, az eljárás egyszerűsítése vagy az időszűrés követelményének érvényesülése címén *sem mellőzhetőek*.

Mindebből az is következik, hogy jogállamot csak jogállami eszközökkel lehet szolgálni, az egyes jogsértésekre csak jogállami módon, a jogszabályi rendelkezések, az eljárási garanciák maradéktalan betartása mellett, az arra feljogosított szerveknek kell választ adnia.

III. Az ügy érdeme tekintetében

1. A kötelező gépjármű-felelősség biztosítás szabályozásával összefüggésben felmerült panaszbeadvány nyomán mindenekelőtt a vonatkozó szabályozás áttekintése szükséges.

A kártérítési felelősség általános szabályait, valamint a károkozó, illetve helyette a biztosító megtérítési kötelezettségére vonatkozó alapvető rendelkezéseket a Ptk. tartalmazza, amelyeket – ahogyan arra az NGM is felhívta a figyelmemet – a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén is alkalmazni kell. Ennek megfelelően a Ptk. 6:470. §-a rögzíti, hogy a felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított követelheti, hogy a biztosító a szerződésben megállapított módon és mértékben mentesítse őt olyan kár megtérítése, illetve sérelemdíj megfizetése alól, amelyre jogszabály értelmében köteles. Továbbá a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén is irányadónak kell tekinteni a polgári jogban a kártérítési kötelezettség körében alkalmazott általános és alapvető elveket, azaz a teljes kártérítés elvét és a káron szerzés tilalmát. A Ptk. a 6:522. §-ában a kártérítési kötelezettség terjedelme körében a következőket rögzíti: A károkozó a károsult teljes kárát köteles megtéríteni. A teljes kártérítés körében a károkozó köteles megtéríteni a károsult vagyonában beállott értékcsökkenést; az elmaradt vagyoni előnyt; és a károsultat ért vagyoni hátrányok kiküszöböléséhez szükséges költségeket. A kártérítést csökkenteni kell a károsultnak a károkozásból származó vagyoni előnyével, kivéve, ha ez az eset körülményeire tekintettel nem indokolt.

A Gfvt. 3. § 8/A. pontja szerint a gazdasági totálkárról akkor beszélünk, ha a káresemény következtében a 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.

A Gfvt. 32/A. § rendelkezése szerint a 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. 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 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 a nettó kártérítési összeggel szabadon kíván rendelkezni. Amennyiben az értékcsökkenés fizetésének feltétele fennáll, a biztosító az 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.

Hangsúlyozandó, hogy a fentiek alapján a gazdasági totálkár nem azt jelenti, hogy a gépjármű roncsá vált, vagyis hogy a közlekedési balesettel érintett gépjármű kormányműve, futóműve, illetve karosszériája (alváza) olyan károsodást szenvedett volna, amely miatt a közúti forgalomban való további részvételre közlekedésbiztonsági szempontból alkalmatlannak tekinthető és a helyreállítása nem lehetséges, hanem azt jelenti a gépjárművet gazdaságilag nem érdemes megjavíttatni. 2. A tárgyi szabályozás áttekintését követően a panaszbeadvány nyomán álláspontom szerint egyrészt annak vizsgálata indokolt, hogy a Gfvt. gazdasági totálkár fogalma alkalmas-e arra, hogy a biztosítókat hozza kedvezőbb helyzetbe a károsultakkal szemben azáltal, hogy a Gfvt. nem rögzíti a gazdaságos helyreállíthatóság megállapítása kapcsán a biztosítók gazdaságossági számításának garanciális szempontrendszerét.

A biztosítók a gyakorlatban kétféle totálkárt különböztethetünk meg. Egyrészt *műszaki totálkárt*, amikor is a káresemény következtében a károsult gépjármű helyreállítása műszaki okokból nem lehetséges, másrészt a *gazdasági totálkárt*, amikor is a káresemény következtében károsult gépjármű helyreállítható lenne, de nem gazdaságosan, vagyis a javíttatás többbe kerülne, mint az autó becsült káridőponti értéke csökkentve roncsérték összegével. Gazdasági totálkár esetén – ahogyan azt az NGM is kihangsúlyozta – tehát nem arról van szó, hogy a gépjárművet nem lehet, hanem hogy nem érdemes megjavíttatni.

A Gfbt. alapján gazdaságilag akkor nem indokolható a gépjármű megjavíttatása, ha 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.

Gazdasági totálkár általános törvényi fogalma azonban nem tartalmaz előírást arra vonatkozóan, hogy milyen árképzési metodika alapján lehet gazdasági totálkárosnak minősíteni egy a káresemény következtében megrongálódott gépjárművet. Éppen ezért áttekintettem, hogy az egyes biztosítók kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó általános szerződési feltételei, avagy szabályzatai tartalmazznak-e előírást a „gazdaságossági számítás” tekintetében. A vizsgálat során megállapítottam, hogy erre vonatkozóan a biztosítóknál nincs külön szabályzat, a szabályzat maga a Gfbt., továbbá a biztosítók általános szerződési feltételei sem szolgálnak iránymutatásul ebben a kérdésben. A biztosítók tehát lényegében maguk döntenek el, hogy a javítást fizetik-e, avagy totálkárossá minősítik a gépjárművet. A gyakorlatban a biztosítók gazdaságossági számításának, illetve az ajánlott kártérítési összeg alapjának az autó ütközés előtti értékét tekintik. Ezt az értéket általában az úgynevezett Eurotax programmal számítják ki, melyet az autó életkora, a futott kilométerek száma, az autó állapota, tulajdonosok száma, extra tartozékok értéke, műszaki vizsga érvényessége, esetleges korábbi sérülései, vagy igazolható értéknövelő felújításai határoznak meg. Ebből az összegből vonják le a roncs becsült értékét és a különbözetet fizetik ki a károsultnak. A biztosítók ugyanis totálkár esetén úgy számolnak, hogy a károsult kezében ott marad még egy értékesíthető vagyontárgy, ami nem más, mint az autó roncsa, tekintettel arra, hogy az értékesíthető. Ezt az összeget vonják le a biztosítók az ajánlott kártérítési összegből, figyelemmel arra, hogy ez a károsultnál marad.

A fenti gazdaságossági számítás neuralgikus pontja egyrészt az autór roncs értékének a meghatározása, ugyanis erre vonatkozóan nincs egy teljesen egyértelmű módszer. A gyakorlat azt mutatja, hogy biztosítók jellemzően a roncsértéket roncslicit útján határozzák meg; vállalják a roncs meghirdetését roncsportálokon. A hirdetés feladását követően – az adott roncsportál üzemeltetőjével külön szerződésben lévő – roncskereskedéssel foglalkozó partnerek licitálás útján, rövid határidővel, egyoldalú árajánlatokat tesznek a meghirdetett gépjárműre. A licitálás feltétele előzetes regisztrációhoz kötött, a licittevők általában roncskereskedők, autójavítók. A biztosító ezt követően írásban értesíti a károsultat az általa megállapított maradványértékről, a legmagasabb vételi ajánlatot tevő roncskereskedő (roncsportál üzemeltető) elérhetőségéről, valamint az ajánlat érvényességi, lejáratú idejéről.

A gépjármű tulajdonosának ezen vételi ajánlat érvényességének időtartama alatt kell döntenie a sérült gépjármű eladásáról. A roncskereskedő az általa adott vételi ajánlatnak megfelelő áron köteles megvásárolni a gépjárművet, azonban a gyakorlatban előfordulhat, hogy alacsonyabb ajánlatot tesz a gépjármű megtekintésekor. Ennek oka az, hogy a licittevők a gépjárműről kevés információval rendelkeznek, ezek többek között a kárfelvételi fényképek, főbb műszaki adatok, úgymint a típus, évjárat, futásteljesítmény stb. A licittevők olyan lényeges információkról, mint például a tulajdonosok száma, esetleges előzményi sérülések (azok mértéke és száma), első forgalomba helyezés helyszíne, a szervizeltség igazolása nem rendelkeznek ismeretekkel. Továbbá arról sincs tudomásuk, hogy a roncsautó általuk történő megvásárlásának van-e szubjektív – (például, ha a járművet a tulajdonos nem akarja eladni) vagy objektív (például elidegenítési és terhelési tilalom, adó tartozás miatti lefoglalás) akadálya.

A biztosító társaságok a roncslicit eredményét „vételi ajánlatként” kezelik, de egy ilyen licit nem felel meg a vételi ajánlat fogalmának tekintettel arra, hogy az ajánlat nem a gépjármű tulajdonosa felé tett jognyilatkozat, hanem a licitportál felé, másrészt ha a licitnyertes nem veszi meg a gépjárművet, a tulajdonos a licitnyertessel szemben nem léphet fel igényrel a kettőjük közötti jogviszony hiánya miatt. Kiemelendő továbbá, hogy az ajánlatnál alacsonyabb áron történő átvételt objektív ok megjelölésével általában indokolnia kell a kereskedőnek a roncsportál üzemeltetője felé. Amennyiben a kárfelvételhez képest nem történt érdemi változtatás a gépjárművön, és a károsult pontos adatokat adott meg a gépjárműről, de a biztosító társaság tájékoztatásában megjelölt összegnél alacsonyabb vételárat teljesít a kereskedő, akkor a biztosító általában vállalja, hogy a különbözetet megtéríti a károsult részére.

A „gazdaságossági számítás” további lényegi problémája az is, a gépjármű károkori értékét biztosítók szintén különböző számítógépes programok (Audatax, Eurotax) segítségével határozzák meg. Ennek kapcsán kiemelendő, hogy míg a gépjármű károkori értékét jellemzően az Eurotax segítségével piaci átlagárként határozzák meg, addig a roncsértéket licit útján, mely utóbbi ár nem átlagár, hanem egy „ráígérés” alapján elért megszabott időintervallum alatt elért legmagasabb ár. E két árképzési metodika közti különbség jellemzően a károsult számára hátrányos. A biztosítók ugyanis nyilvánvalóan abban érdekeltek, hogy minél magasabb összeget jelöljenek meg a roncs értékének, azonban a károsultak nem valószínű, hogy ténylegesen meg fogják kapni a biztosító által a roncsért kikalkulált összeget.

Több biztosító a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó általános szerződési feltételei között a szerződő felek figyelmét felhívja arra, hogy a károsult kárenyhítési kötelezettségének akkor tesz maradéktalanul eleget, ha a sérült gépjárművet a magyarországi piacon elérhető legmagasabb áron értékesíti. Az általános szerződési feltételek kiemelik továbbá, hogy a károsult természetesen nem kötelezhető a sérült jármű eladására, de a biztosító által kalkulált roncsérték a beérkezett ajánlatokra figyelemmel kerül meghatározásra, mivel ez az érték reálisan elérhető a hazai gépjárműroncs piacon. Amennyiben a károsult a maradványt más úton, a biztosító által meghatározott érték alatt értékesíti, úgy a biztosítók nem veszik figyelembe az ebből adódó többletkárt. Természetesen a károsult – például üzleti megfontolásból – dönthet úgy, hogy megjavíttatja és tovább használja, vagy kijavítva értékesíti a gépjárművet, azonban az ebből eredő többletköltség a biztosítóra nem hárítható át.

A Gfbt. általános gazdasági totálkár fogalma térítési anomáliákat okoz továbbá a régebbi és a minél nagyobb értékű gépjárművek esetében is. A régebbi – 8-12 éves – gépjárművekben, melyek már nem képviselnek nagyobb értéket, egy kisebb mértékű kár is azt eredményezheti, hogy a gépjárművet nem éri meg helyreállítani, így nem ritka az az eset, hogy egy koccanás következtében megrongálódott, de egyébként közlekedésbiztonsági szempontból jelentéktelen sérülést – például lökhárító behorpadást, fényszóró betörést – szenvedett gépjárművet gazdaságilag már nem célszerű a biztosítónak helyreállíttatni, mert az egyes alkatrészeket már nem gyártják, vagy nehézkes a beszerzése.

A prémiumkategóriás régebbi típusú gépjárművek esetében ugyanez a helyzet, csak az esetükben a prémium alkatrészek valamint a javítás ára miatt válhat könnyen gazdasági totálkárossá egy gépjármű. Következésképpen lényegében pillanatnyi érték mellett bármilyen típusú és futásteljesítményű gépjármű bármilyen sérülés mellett gazdasági totálkárossá minősíthető, azzal, hogy legfeljebb a roncsérték lesz irreálisan magas, tekintettel arra, hogy annak felső határa nincs, vagyis a roncsérték olyan magas összegű is lehet, amennyiért kedvező piaci alkupozíció esetén akár sérülésmentes járművet is lehet vásárolni.

Az NGM a gazdasági totálkár fogalmából adódó „esetleges” térítési anomáliákkal összefüggésben kihangsúlyozta, hogy a károsultnak joga és lehetősége is van bírósághoz fordulni, amennyiben nem elégedett a biztosító által felajánlott kártérítési összeggel. A kárösszeg meghatározásában az ennek megállapítására szakosodott szolgáltatók (kárszakértők), valamint – a bíróság által kirendelt szakértők által is használt – katalógusok és internetes honlapok állnak a felek (károsult és biztosító) rendelkezésére segítségül.

Természetesen egyetértek az NGM álláspontjával abban a tekintetben, hogy a károsultaknak valóban joguk van polgári peres eljárás keretében megtámadni a biztosító döntését, illetőleg vitatni a biztosító által felajánlott kártérítési összeget, azonban az alábbiakra indokolt felhívnom a figyelmet.

A biztosító és a károsult között magánjogi jogviszony van, amelynek lényegi eleme a felek mellérendeltsége. Polgári jogi jogviszonyokra általában az jellemző, hogy a jogviszony tartalmát a felek maguk alakítják ki. A gépjárműfelelősség-biztosítási jogviszony ugyanakkor nem bízható teljes egészében a biztosító és a vele szerződő fél megállapodására. Ennek magyarázata nem csupán a biztosító piaci erőfölénye, hanem az is, hogy a felelősség-biztosítás a közúti közlekedésben való részvétel feltétele, a gépjármű üzemben tartójának nincs mérlegelési lehetősége, hogy szerződéses kapcsolatot létesít-e biztosítóval. Ez a körülmény megalapozza, hogy a jogalkotó részletesen szabályozza a felelősség-biztosítással kapcsolatos kérdéseket, különös tekintettel a kárrendezésre. Önmagában nem eredményezi a jogbiztonság sérelmét, ha a jogalkotó végső soron (a felek megállapodása hiányában) a bíróságra bízza a gazdasági totálkár meghatározását, ehhez azonban részletesen rögzítenie kell azokat a szempontokat, amiket a bíróság figyelembe vehet. Ilyen részletes szempontokat a Gfbt. azonban jelenleg nem tartalmaz.

A gazdasági totálkár (valamint a számla ellenében történő kárfizetés) fogalmának megalkotásával a jogalkotónak feltehetőleg az volt a célja, hogy megeremtsse az egységes kárrendezési gyakorlatot a kötelező gépjármű-felelősség-biztosítás rendszerében. A gazdasági totálkár törvényi definíciója valamint a jelenleg hatályos szabályozása kiküszöböli a káron szerzéssel kapcsolatos visszaélések lehetőségét, továbbá gátat szab a tényleges vagyoni kárt meghaladó kárfizetéssel kapcsolatban a biztosítási csalásoknak, amellyel a jelenlegi szabályozás valóban a feketegazdaság elleni küzdelem irányába hat. Ugyanakkor a szabályozásnak a károsultak számára is biztosítania kellene a jogbiztonság elveinek a feltétlen érvényesülését olyan kárrendezési mechanizmus kialakítása révén, melyben a káron szerzéssel kapcsolatos visszaélések kiküszöbölése mellett a károsultak esetében a teljes kártérítés elve is érvényesül. Álláspontom szerint a Gfbt. általános gazdasági totálkár fogalma aggályos és bizonytalan kárrendezési gyakorlatot eredményez, azáltal, hogy a gépjármű helyreállíthatóságának gazdasági szempontú megítélése annak a biztosítónak a joga, akinek az érdeke, hogy a lehető legkisebb összegű kártérítési összeget térítse meg a károsultaknak. Mindebből következően álláspontom szerint a Gfbt. általános gazdasági totálkár definíciója alkalmas arra, hogy a biztosítók alkupozícióját erősítse a károsultakkal szemben, erre tekintettel a biztosítók fenti jogköre érdekellentétet eredményez a társaság és a károsult között. A szabályozás nem tartalmaz garanciális szempontokat az érdekellentétből adódó, a károsultra nézve hátrányos kármegállapítási döntés meghozatalára vonatkozóan, nem biztosítja az egységes és kiszámítható jogalkalmazást, ezáltal sérti a jogállamiság elvéből következő jogbiztonság követelményét.

Álláspontom szerint a gazdasági totálkár fogalmának olyan irányú módosítása indokolt, amely biztosítja a káron szerzéssel kapcsolatos visszaélések kiküszöbölése mellett a károsultak esetében a teljes kártérítés elvének gyakorlati érvényesülését azáltal, hogy egyensúlyba hozza a károsultak és biztosítók érdekeit. Ennek érdekében szükséges a gazdasági totálkár fogalma körében egyrészt annak meghatározása, hogy milyen árképzési metodika alapján lehet gazdasági totálkárosnak minősíteni egy káresemény következtében megrongálódott gépjárművet. Ennek keretében álláspontom szerint szükséges lehet a gépjármű javítási költségeit a káridőponti forgalmi érték százalékos arányában – a kárszakértők kialakult gyakorlata szerint 60-75 %-ában – meghatározni. Természetesen indokolt esetben ettől az értéktől törvényi szinten meghatározott – például legfeljebb 15 – százalékponttal eltérhetne a biztosító pozitív vagy negatív irányban is. Ilyen eset lehetne különösen az, ha a gépjárműre (roncsra) a kárkori érték bizonyos százalékát – például 30 %-át – meghaladó vételi ajánlat érkezik. Fentiekén túlmenően a gazdasági totálkár fogalmi elemei körében szükséges az autóröns és a gépjármű kárkori értékének a meghatározására vonatkozó módszertan kidolgozása is.

3. A fentiekén túlmenően másrészt annak vizsgálatát is indokoltnak tartom, hogy a gazdaságilag totálkáros gépjárművek további sorsa hogyan alakul; e körben azt célszerű górcső alá venni, hogy a javításra gazdaságilag nem érdemes gépjárműveket kötelező-e véglegesen kivonni a forgalomból, továbbá, hogy van-e lehetősége a vásárlóknak a megvásárolandó gépjármű kártörténeti előéletét megismernie.

A gazdasági totálkár nem jelenti azt, hogy a károsodott gépjármű ne lenne megjavítható, ezzel szemben más a helyzet, amikor a károsult gépjármű helyreállítása műszaki okokból nem lehetséges (műszaki totálkár). Ahogyan azt az NGM is megjegyezte, a gazdasági totálkár megállapítása nem jelenti azt, hogy a károsult gépjármű közúti forgalomban történő részvétele közlekedésbiztonsági szempontból veszélyeket hordozna magában, tekintettel arra, hogy ez nem szempont a gazdasági totálkár megállapítása során. A fő szempont a gazdaságos javíthatóság kérdése, azaz a kár mértékét meghaladó javítási költség eredményezhet gazdasági totálkárt. A gazdasági totálkárossá minősített gépjármű tulajdonosa dönthet úgy is, hogy megjavíttatja gépjárművét, és azt továbbhasználja, avagy javíttatás után értékesíti.

A gépjárművek (új) tulajdonosainak jogos érdeke fűződik ahhoz, hogy tudomással bírjanak arról, hogy a megvásárolt gépjármű gazdasági totálkáros-e, figyelemmel arra, hogy a gépjármű előzménysérüléseinek a kárrendezés során kiemelt jelentőséget tulajdonítanak a biztosítók.

Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy amennyiben valaki korábban már gazdasági totálkárosnak minősített, de helyreállított gépjárművet vásárol, és nem bír tudomással arról, hogy a gépjárművet más biztosító társaság korábban már gazdasági totálkárosnak minősített és a gépjárműre casco biztosítást köt, úgy hogy a korábbi totálkár tényét a biztosítási ajánlaton nem közli, a biztosítók a casco szerződést a későbbi biztosítási esemény bekövetkeztekor – megtévesztésre vagy közös téves feltevésre hivatkozással – érvénytelennek minősíthetik, ezáltal a biztosító teljesítési kötelezettsége nem áll be.¹ *Következésképpen a Gfbt. azáltal, hogy a javításra gazdaságilag nem érdemes gépjárművek – szemben a műszaki totálkáros gépjárművekkel – jogi sorsáról nem tartalmaz rendelkezéseket, a szabályozási hiányossága révén aggályos és bizonytalan helyzetet eredményez, figyelemmel, hogy az állampolgárok a használt gépjárművek vásárlása során nem rendelkezhetnek információkkal a vásárolt gépjármű esetleges káreseményeivel kapcsolatos alapvető adatokról, mely szintén a jogállamiság elvéből következő jogbiztonság követelményének a sérelmét eredményezi.*

IV. Összegzés

A fentieket összefoglalva megállapítható, hogy bár a polgári jogi jogviszonyokra általában az jellemző, hogy a jogviszony tartalmát a felek maguk alakítják ki, ugyanakkor a gépjárműfelelősség-biztosítási jogviszony nem bízható teljes egészében a biztosító és a vele szerződő fél megállapodására, figyelemmel arra, hogy a felelősség-biztosítás a közúti közlekedésben való részvétel feltétele, a gépjármű üzemben tartójának nincs mérlegelési lehetősége, hogy szerződéses kapcsolatot létesít-e biztosítóval. Ez a körülmény megalapozza azt, hogy a jogalkotó részletesen szabályozza a felelősség-biztosítással kapcsolatos kérdéseket, különös tekintettel a kárrendezésre. Önmagában nem eredményezi a jogbiztonság sérelmét, ha a jogalkotó végső soron (a felek megállapodása hiányában) a bíróságra bízva a gazdasági totálkár meghatározását, ehhez azonban részletesen, jogszabályban rögzítenie kell azokat a szempontokat, amiket a bíróság figyelembe vehet. Ilyen részletes szempontokat a Gfbt. azonban jelenleg nem tartalmaz. Hiányoznak azok a rendelkezések, amelyek a károsultak tekintetében is biztosítanak a jogbiztonság elveinek a feltétlen érvényesülését olyan kárrendezési mechanizmus kialakítása révén, melyben a káron szerzéssel kapcsolatos visszaélések kiküszöbölése mellett a károsultak esetében a teljes kártérítés elve is érvényesül.

A Gfbt. jelenlegi, általános gazdasági totálkár fogalma aggályos és bizonytalan kárrendezési gyakorlatot eredményez, azáltal, hogy a gépjármű helyreállíthatóságának gazdasági szempontú megítélése annak a biztosítónak a joga, amelynek értelemszerű piaci érdeke a kártérítési összeg minimalizálása.

¹ lásd pl. https://www.general.hu/Szolgalattasok/Gepjarmu/komplett_casco_2013.aspx - Járművek Casco biztosításának különös feltételei XI. pont
<http://www.uniqa.hu/documents/20182/27335/Multicasco+plus+felt%C3%A9tel/33b9b9a6-03a2-4fdd-bbc9-a3cb79f8edee - 14. pont>

Mindebből következően jelentésem súlyponti megállapítása szerint a Gfbt. általános gazdasági totálkár definíciója alkalmas arra, hogy a biztosítók alkupozícióját erősítse a károsultakkal szemben, erre tekintettel a biztosítók fenti jogköre érdekellentétet eredményez a társaság és a károsult között. A szabályozás nem tartalmaz garanciális szempontokat az érdekellentétből adódó, a károsultra nézve hátrányos kármegállapítási döntés meghozatalára vonatkozóan, nem biztosítja az egységes és kiszámítható jogalkalmazást, ezáltal sérti a jogállamiság elvéből következő jogbiztonság követelményét.

Vizsgálatom eredményeként megállapítottam azt is, hogy a gépjármű gazdasági totálkárossá minősítése nem jelenti azt, hogy a károsult gépjármű közúti forgalomban történő részvétele közlekedésbiztonsági szempontból veszélyeket hordozna magában, tekintettel arra, hogy ez nem szempont a gazdasági totálkár megállapítása során. Éppen ezért a gépjárművek (új) tulajdonosainak jogos érdeke fűződik ahhoz, hogy tudomással bírjanak arról, hogy a megvásárolt gépjármű gazdasági totálkáros-e, figyelemmel arra, hogy a gépjármű előzményszerűléseinek a kárrendezés során kiemelt jelentőséget tulajdonítanak a biztosítók. *A Gfbt. azonban a javításra gazdaságilag nem érdemes gépjárművek jogi sorsáról nem tartalmaz rendelkezéseket, a szabályozási hiányossága révén aggályos és bizonytalan helyzetet eredményez, figyelemmel, hogy az állampolgárok a használt gépjárművek vásárlása során nem rendelkezhetnek információkkal a vásárolt gépjármű esetleges káreseményeivel kapcsolatos alapvető adatokról, mely szintén a jogállamiság elvéből következő jogbiztonság követelményének a sérelmét eredményezi.*

Intézkedésem

A fenti megállapítások alapján az alapvető jogokkal összefüggő visszasság jövőbeni bekövetkezésének megelőzése érdekében az Ajbt. 37. §-a alapján felkérem a nemzetgazdasági minisztert, hogy

- kezdeményezze a Gfbt. gazdasági totálkár fogalmának olyan irányú módosítását, amely biztosítja a káron szerzéssel kapcsolatos visszaélések kiküszöbölése mellett a károsultak esetében a teljes kártérítés elvének gyakorlati érvényesülését azáltal, hogy egyensúlyba hozza a károsultak és biztosítók érdekeit;
- kezdeményezze a gazdasági totálkár törvényi fogalmának részletes szabályozását: ennek keretében határozza meg egyrészt, hogy milyen árképzési metodika alapján lehet gazdasági totálkárosnak minősíteni egy a káresemény következtében megrongálódott gépjárművet, továbbá a fogalmi meghatározás keretében rendezze a jogalkotó az autóröncs és a gépjármű kárkori értékének a meghatározására vonatkozó módszert is;

Figyelemmel arra, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által részemre közigazgatási egyeztetés keretében megküldött *az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló Kormány-előterjesztés* tervzetére vonatkozóan az AJB-7511/2016. számú véleményemben jeleztem, hogy szükségesnek tartom a „jármű életút adatszolgáltatást” érintő szabályozás olyan irányú kiegészítését, amely lehetőséget biztosít arra, hogy az állampolgárok az egyes gépjárművek káreseményeivel kapcsolatos alapvető adatokat megismerhessék, ezért azzal kapcsolatban e jelentés keretei között további intézkedést nem teszek.

Budapest, 2016. december

Székely László sk.