

Tisztelt Hölgyeim és Uram, Tisztelt Kolleganők és Kollegák, Tisztelt Plenáris Ülés!

Nagy megtiszteltetés a Magyar Autóklub számára, hogy a FIA 2005. évi Commission Week rendezvényét Budapesten tartja, számomra pedig, hogy a Jogi Bizottság plenáris ülését a Magyar Autóklub képviselőjében megnyithatom és köszönhetem Önöket.

Engedjék meg, hogy bemutatkozzam, Kovács Kázmér ügyvéd vagyok, a Budapesti Ügyvédi Kamara elnökhelyettese, és a Magyar Autóklub Jogi Bizottságának elnöke. Sajnálom, hogy nem beszélek angolul, és ezért az elkövetkező percekben kollégám, dr. Kovács Zoltán Balázs fog segíteni. A Jogi Bizottságnak sikeres tanácskozást, a konferencia valamennyi résztvevőjének kellemes budapesti tartózkodást, jó időjárást és szép budapesti emlékeket kívánok.

A felkérésnek megfelelően néhány olyan érdekesebb ügyről számolok be, ahol a Magyar Autóklub az autósok érdekében sikeresen lépett fel a bíróságon. Ezek az ügyek tehát sikeresek voltak az autósok szempontjából, de miután nagy sajtó nyilvánosságot kaptak, a Magyar Autóklub részére, és részemre, mint felperesi ügyvéd részére is.

Magyarországon az első fizető autópályát 1996. január 1-jén nyitották meg mindössze 42 km szakaszon a nyugati határszélen Bécs irányába. Az autópálya építése és üzemeltetése koncessziós szerződés alapján történt, és már az induló díj is magas volt ahhoz képest, hogy sík területen és rövid szakaszon épült. A nyitást követő hat hét múlva drasztikus emelés történt a díjban, majd ez többnyire kéthavonta ismétlődött újabb emelésekkel. A Magyar Autóklub, mint az autós segélyszolgálat üzemeltetője ingyenesen használta a pályát, ezért én a saját nevemben az úgynevezett laesio enormis szabálya alapján indítottam pert egy konkrét általam megvásárolt jegy vételárának részbeni visszatérítésére szolgáltatás-ellenszolgáltatás feltűnő aránytalansága alapján. A kifizetett 5 Euróból 2 Euro visszafizetésére nyújtottam be a keresetet. A perben hivatkozás történt számos európai, sőt Európán kívüli autópálya díjára. (A 42 km-es egyszeri oda-vissza használatért kb. 10 eurot kellett fizetni). Az alacsony perérték ellenére az alperes koncessziós társaság részére az ügy precedens jellege folytán az ügy tétje a cég (Első Magyar Koncessziós Autópálya Részvénytársaság) léte volt.

A pert jogerősen megnyertük, az ítéletről a Wall Street Journal európai kiadása is beszámolt, Magyarországon is óriási sajtó visszhangja volt, időközben a jogi egyetemeken tananyagává vált. A bíróságon három szakma egyetemi tanárai (közgazdász, műszaki és jogász) adtak szakvéleményeket, a perérték ezerszeresét tették ki a szakértői díjak. A pert végül azon az alapon sikerült megnyernünk, hogy sikerült bebizonyítani, hogy az autópálya díja amiatt volt aránytalanul magas, mert a külföldi befektető jóformán saját tőke nélkül (tehát szinte csak hitelből) valósította meg a beruházást, amihez irreálisan rövid megtérülési idővel számított hitel visszafizetés párosult, vagyis a kamatszolgálatok okozták az Európában legdrágább magyarországi autópálya díjat.

A jogerős pernyertességet követően a koncessziós társaság végelszámolással megszűnt Magyarországon mindenütt lebontották az autópálya kapukat, és áttértek az úgynevezett matricás rendszerre, vagyis a kilométer arányos díjfizetés helyett az időarányos díjfizetésre, ami az autósoknak sokkal kedvezőbb. Időközben Magyarországon több száz km (bár még mindig nagyon kevés) autópálya létesült. Más kérdés, hogy időközben Ausztriában áttértek az úgynevezett vegyes rendszerre, Németországban is bevezették a km arányos fizetést, de csak a 12 tonna feletti teherautókra. Magyarországon a Magyar Autóklub jelenleg azért harcol, hogy személygépkocsikra minél továbbra is maradjon hatályban az időarányos fizetés rendszere, mert az autóklub azok érdekeit képviseli, akik sokat használják az autópályákat, és nekik az időarányos fizetés áll az érdekükben.

A másik ügy az úgynevezett benzínár per, ahol a Gazdasági Versenyhivatal lett pervesztes a Magyar Autóklubbal szemben, de ennek a persorozatnak még nincs vége.

A perindítás alapja, hogy Magyarországon – talán Önök közül egyesek személyesen is már tapasztalták – a környező országokhoz képest igen magas a benzin ára, és ennek csak részben oka az üzemanyag adótartalma. Kétségtelen, hogy a benzin árának kétharmadát különböző adók teszik ki, és a Magyar Autóklub sokat tesz annak érdekében, hogy ez az adómérték csökkenjen. De adócsökkentés iránt pert nem lehet indítani, mert az adómértéket törvények szabályozzák, a törvényeket viszont – legalább is egyenlőre – Magyarországon még nem az autóklub hozza. Komolyra fordítva a szót, ha összehasonlítjuk például az osztrák és a magyar adómentes üzemanyag árakat, akkor azt találjuk, hogy a kettő közel azonos, sőt, az osztrák gyakran alacsonyabb, mint a magyar annak ellenére, hogy például az osztrák munkabérekhez képest a magyar munkabérek annak egyötödét teszik ki.

Ennek nem abból a szempontból van jelentősége, hogy szegény alacsony átlagkeresetű magyaroknak a magyar benzintársaság, a MOL Rt. azért kellene olcsóbban adja a benzint, hogy meg tudják venni az alacsonyabb munkabérből, hanem azért, mert az üzemanyag előállítás költségeinek egyik fontos tétele a kőolaj feldolgozás, és azon belül a munkabér költségek, így az alacsonyabb magyar átlagkeresetek a MOL számára olcsóbb előállítást tesznek lehetővé.

Figyelembe kell venni még azon tényezőket is, hogy Magyarországon egyetlen kézben van csak kőolaj lepárlói kapacitás, és ugyanebben a kézben van az egyetlen kőolajvezeték, amin Oroszországból érkezik a kőolaj. Ez a társaság a MOL. A MOL azonban a nagykereskedelmi forgalomban – aminek 90%-át uralja, tehát ún. elsőrő erőfölényben van – úgy állapítja meg az árakat, mintha Nyugat-Európában feldolgozott *kész benzint* és nem vezetéken, hanem *vasúton* szállítana ide, amiből tehát sem a szállítás tárgya sem a szállítás módja nem igaz. Miután a MOL ún. mesterséges monopólium helyzetében, és elsőrő gazdasági erőfölényben van, fokozott felelősség terheli, hogy árakat ne tisztességtelenül állapítsa meg.

A Gazdasági Versenyhivatalnál a Magyar Autóklub által indított eljárásban, 2001.-ben elutasító határozat született, és még számításokat sem végeztek a MOL által fentiek folytán elért tőkearányos nyereség feletti haszon kiszámítására, csak a külföldi ún. összehasonlító árakat vizsgálták, és ezekhez képest a MOL Rt. árakat nem látták még túl magasnak.

Ezt a versenyhivatali határozatot a Magyar Autóklub bíróságra vitte, és a pert a kiinduló kérdésben megnyerte, a Gazdasági Versenyhivatalt a Legfelsőbb Bíróság kötelezte a MOL ráfordításainak és költségeinek vizsgálatára.

A megismételt eljárásban a Gazdasági Versenyhivatalnál az első szakaszban eljáró versenyhivatali vizsgálók már egyetértettek a Magyar Autóklub indítványával, és maguk is indítványozták, hogy a második szakaszban eljáró versenytanács állapítsa meg, hogy a MOL Rt. visszaél a gazdasági erőfölényével. A versenytanács azonban a versenyhivatal vizsgálóinak az indítványát is elutasítva saját korábbi döntését ismételte meg, és az eljárást – most már a költségek vizsgálata után – ismét megszüntette, ezért tavaly decemberben emiatt újra bírósághoz fordultunk. Néhány hete a Magyar Televízió első csatornáján a legnagyobb nézettségű közéleti háttérműsorban élő adásban kb. fél órás vita folyt fentiekről a MOL Rt. vezérigazgatója, a Gazdasági Versenyhivatal miniszteri besorolásban levő elnöke, és közöttem, mint a Magyar Autóklub ügyvédje között. Az ügyben a megismételt eljárásban az első bírósági tárgyalásra a jövő héten kerül sor. A Gazdasági Versenyhivatal általunk támadott határozata, és az ellene az Autóklub képviseletében benyújtott keresetlevelem másolata a Gazdasági Versenyhivatal és a Magyar Autóklub internetes honlapján – sajnos csak magyarul – megtalálható.

A harmadik eset, amiről beszámolnék, egy konkrét kártérítési per, ahol a Magyar Autóklub annak közérdekűségére tekintettel vállalta, hogy a felmerülő szakértői költségeket, és pervezetés esetén a felperest terhelő perköltséget átvállalja. Ilyet klubtagi konkrét ügyben csak kivételesen, a jogi bizottság elnökének indítványára és a Magyar Autóklub főtítkárnak döntése alapján tesz a Magyar Autóklub, kizárólag akkor, ha az ügy következményei folytán az autósok széles tömegeit érinti. A kártérítési per felperesei egy gépkocsivezető özvegye és

árvái. Nevezett gépkocsivezető a néptelen autópályán éjszakai sötétségben haladva észlelte, hogy a szembe jövő oldalon a leálló sávban áll egy lángoló kamion, és annak vezetője segítségért kiabál. Ő félreállt a saját oldalán a leálló sávban, elővette a tűzoltó készülékét, és a segítségére sietett a kamionnak. Ennek során a szemközti forgalomtól elválasztó sávhoz érve, át kellett másznia a gyalogosok forgalmát akadályozó védőkorláton, melynek során nem észlelte az éjszakai sötétben, hogy az autópálya itt valójában egy völgy fölött haladó híd, és a szemközti forgalomtól elválasztó részen levő kb. 60 cm-es szélességű, az autópályahíd teljes hosszában húzódó ún. légréven keresztül lezuhant az alatta kb. 30 méterrel mélyebben fekvő keresztező útra, és meghalt.

A per alperese a Magyar Állami Autópálya Kezelő Rt. azzal védekezett, hogy ő mindenben a szabványnak megfelelően járt el, a bekövetkezett balesetért felelősséggel nem tartozik. Az alperesi védekezésnek mind az elsőfokú, mind a másodfokú bíróság helyt adott, arra az álláspontra helyezkedve, hogy amennyiben a szabványnak megfelelt az autópálya kialakítása, akkor az alperes a balesetért nem felelős, alperesnek az autópálya üzemeltetésekor egyébként sem kell ott lévő gyalogosokra számítani, mert az autópályán gyalogosok nem közlekedhetnek egyébként is az elhunyt hibázott, amikor nem vette figyelembe az áthaladás akadályozására elhelyezett védőkorlátot. Felperesi oldalon arra hivatkoztunk, hogy a szabvány csak a kötelező minimumot jelenti, és a védőkorlát az ilyen végszükség esetére nem utal tilalomra. Alperesnek tehát legalább egy védőhálót, vagy egy védőrácsot fel kellett volna szerelnie, hiszen balesetek esetén, vagy balesetek következtében kényszerűen gyalogosok is kerülhetnek az autópályára, és alperesnek erre is gondolnia kellett volna. A Legfelsőbb Bíróság rendkívüli jogorvoslati eljárásban a kártérítési keresetet elutasító jogerős bírósági döntést megváltoztatta, és a felperesi keresetnek mindenben helytadva, a Magyar Autóklub által támogatott felperes jogi álláspontját elfogadva a közútkezelő 100%-os kártérítési felelősségét megállapította.

Köszönöm a figyelmüket, további kellemes tanácskozást kívánok, és ezúton is meghívom a tanácskozás valamennyi résztvevőjét, mint a Budapesti Ügyvédi Kamara elnökhelyettese az ügyvédi kamara patinás székházában ma este 19 órakor kezdődő, az Önök tiszteletére megtartásra kerülő fogadásra.

Budapest, 2005. június 15.

Dr. Kovács Kázmér

(Elhangzott a FIA Jogi Bizottság plenáris ülésén, mint megnyitóbeszéd Budapesten a Kempinski szállodában)