

**felcím:** (Nem csak) az autósok ügyvédje  
cím:

**szöveg:** Terray István

**fotó:** Urbán G. Tamás

Nevét leginkább az autós érdekvédelemmel kapcsolatban ismerjük. Ő az, aki pert nyert sztrádadíj-ügyben, valamint parkolási- és lízingtársasággal és a Belügyminisztériummal szemben is. Dr. Kovács Kázmér emellett tanít, cikkeket ír, választottbíráskodik, vezeti ügyvédi irodáját, és más területeken is tevékenykedik.

**CashFlow:** – Önt a közvélemény a sztrádadíj-ügy óta az Autóklub, az autósok ügyvédjének ismeri, ez valóban létező pozíció?

**Dr. Kovács Kázmér:** – Az Autóklubnak, mint társadalmi szervezetnek alapszabályban rögzített célja, hogy védje az autós társadalom érdekeit. Emellett kiegészítő gazdasági tevékenységként országúti segélyszolgálatot és utazásszervezést és más hasonlókkal foglalkozik. Ennek az organizációnak a jogi képviselőjét, az Autóklub ügyvédi irodája látja el, aminek *nem vagyok* tagja. Emellett fontos, hogy jogi érdekképviseleti tevékenységet is folytasson a szervezet, melynek keretében díjmentes jogi tanácsadást is nyújt. Ezt a munkát *szintén nem én csinálom*, hanem velük szerződésben álló ügyvédek. Az autós érdekvédelemhez az is hozzátartozik, hogy a Klub általános érdeklődésre számot tartó, az autósokat érintő ügyekben is hallassa a hangját, elvi jellegű állásfoglalásokat dolgozzon ki, adott esetben precedensértékű perekben az autósok érdekeit képviselje. *Ez az, amit én vezetek és gyakran személyesen csinállok*, 1992 óta az Autóklub jogi bizottságának elnöke vagyok. Emiatt ismernek a legtöbben, de ez csak egyike a sokféle tevékenységnek, amit végzek. Tanítok a jogi egyetemen, helyettes elnöke vagyok a Budapesti Ügyvédi Kamarának, egyedüli ügyvéd foglalkozású szerkesztője vagyok a Bírósági Döntések Tárának, emellett a médiában is dolgozom, felkérés esetén választottbíráskodom.

**CashFlow:** – Számos elfoglaltsága között hová helyezi autós érdekképviseleti munkáját?

**Dr. Kovács Kázmér:** – Ezzel lettem szélesebb körben, a szakmán kívül is ismert, konkrétan az első autópályaper kapcsán 1996-ban, amikor sikerült a negyvenkét kilométeres győri szakasz díját bírósági úton jogerősen kétharmadára csökkenteni. Igaz már megelőzően a kötelező biztosítás szokásos évi díjtárgyalások során többször nyilatkoztam a médiának a MAK érdekképviseleti vezetőjeként, de a közvélemény és a média ezen ügy után jegyzett meg igazán, ennek volt először nagy visszhangja. Az autópályadíj ügyében a díjcsökkentés volt a célunk, és szolgáltatás, illetve ellenszolgáltatás aránytalansága miatt indítottunk pert. Erről még az amerikai Wall Street Journal is írt, és a tudományos sajtóban is komoly jogi irodalma lett az ügynek, az ország több jogi egyetemén ma is a tananyag része. Ezután kezdtem meghívott előadóként tanítani az egyetemen és az egyetem továbbképző karán. Az a professzor hívott meg a tanszékére, akivel a bírósági döntésről nyilvános vitát folytattunk, miután álláspontjával szemben a bíróságon az én nézetem győzött.

**CashFlow:** – Ez az ügy a civil társadalom győzelmeként, jogilag is érdekes esetnek, valamint gazdasági érdekcsoportok harcának is felfogható.

**Dr. Kovács Kázmér:** – Valóban, bár elismerem, ma, egy jogilag, társadalmilag és gazdaságilag megváltozott világban ugyanezt az ügyet másképpen kellene kezelni, mint majd tíz évvel ezelőtt.

**CashFlow:** – Más autós ügyekben is felemelte a szavát?

**Dr. Kovács Kázmér:** – Az általános érdeklődésre számot tartó autós ügyek közül kiemelhető egy lízingtársaság ellen a tisztességtelen szerződési feltételek érvénytelenítése iránt indított per, vagy ilyen volt a parkolási társaságok, és a számukra hozzáférhető személyes adatok ügye is, amit első és másodfokon a Belügyminisztérium Adathivatalával szemben elvesztettem, és csak a legfelső bíróságon nyertem meg. Ez egy adatvédelmi per volt, aminek időközben már azért nincs konkrét haszna, mert közben módosult a törvény. A harmadik, de talán ezek közül a legfontosabb az úgynevezett benzinár ügy, amit a Gazdasági Versenyhivatallal (GVH) szemben egyszer már megnyertünk, de a MOL üzemanyag árképzésének ügye nem zárult le még véglegesen.

**Cash Flow:** – Ez a per jelenleg is zajlik, gazdasági jelentősége óriási, kérem avasson minket be a részletekbe.

**Dr. Kovács Kázmér:** – Az eljárás tárgya az, hogy az olajcég visszaél-e gazdasági erőfölényével azáltal, hogy úgy képi árait, mintha vasúton hozná a kész nyugat európai finomítókból az ottani munkabér költségek mellett feldolgozott üzemanyagot az országba, miközben valójában kőolajvezetéken érkezik és nem a kész benzin, hanem a kőolaj, amit aztán az olcsóbb magyarországi olajfinomítás és gyártás költségei mellett finomítanak. A per tárgya tehát, hogy a monopolhelyzetből adódó kivételes hasznot a MOL meg kell-e ossza legalább részben nemcsak a részvényesekkel, hanem a fogyasztókkal is.

**Cash Flow:** – Az ön elmondása alapján ez egy teljesen egyértelmű esetnek tűnik.

**Dr. Kovács Kázmér:** –Ennyire azért nem egyszerű, hiszen a másik fél arra hivatkozik, hogy ő nem szociális intézmény, és az árakat csak a piacnak kell diktálnia. Erre mondjuk mi azt, hogy monopolhelyzetben van, és ha úgy lenne, akkor mire találták ki a versenyhivatalt. Nehézséget okoz az ügy kivételessége is, és hogy az alperes érdekérvényesítő képessége gazdasági ereje folytán rendkívül erős. Ennek csak egyik eleme, hogy a MOL, mint a legnagyobb hirdető a sajtót is befolyásolni tudja.

**Cash Flow:** – A másik oldalon viszont ott vannak a tankolók tömegei, akiknek szintén erős az érdekérvényesítő képességük.

**Dr. Kovács Kázmér:** – Igaz, de Magyarországon, ha a civil szféra mégoly jelentős része is áll szemben a gazdasági szféra egyik legnagyobb hazai képviselőjével, ez a kettő nem képvisel egyforma erőt. Nem elhanyagolható ugyan a két és fél millió autóstábor hangja, de amikor arról beszélünk, hogy melyik az erősebb lobby, a gazdasági erő nagyobb szerepe elvitathatatlan. Az ügy most ott tart, hogy az első pert az olajtársaság árképzésével kapcsolatban eljárásra jogosult GVH ellen a nagykereskedelmi árak területén megnyertük, tehát a Versenyhivatalnak - noha nem akarta - részletesen meg kellett vizsgálni a MOL nagykereskedelmi árképzését. Ez decemberre megtörtént a részükről, de a GVH újra rendben lévőnek találta a cég árképzését, és újra megszüntette az eljárását. Ez ellen keresetet nyújtottunk be, és júniusban kerül sor majd az újabb ügyben az első bírósági tárgyalásra. A két ügy együtt már több mint öt éve tart.

**Cash Flow:** – Mit gondol az utakat ilyenkor tavasszal elborító, autókat károsító kátyúkról?

**Dr. Kovács Kázmér:** – Ez a téma természeténél fogva minden évben felmerül, kicsit unalmas is, ezért az utakkal kapcsolatban engem újabban jobban zavar az, ami az úgynevezett fekvő rendőrökkel kapcsolatban történik. Azt gondolom, hogy egy országban, ahol az utak állapota olyan, amilyen nálunk, megengedhetetlen, hogy használhatóságukat mesterségesen és nem is

jelentéktelen költséggel tovább rontsák. Tovább megyek, szerintem a fekvőrendőrök elhelyezése az esetek jelentős részében korrupciós esetnek is tekinthető. Sok esetben ugyanis azért kerülnek ezek elhelyezésre, mert az adott környéken ingatlanokkal rendelkezők el tudják érni azt, hogy a forgalom elterelése érdekében a közelükben lévő utak még rosszabbul legyenek járhatóak. Így aztán a rendelkezésre álló kevés pénzt sem a kátyúk betömésére fordítják. Az autósok az ismert körülmények miatt azonban nem jókedvükben, hanem azért mennek arra, mert kénytelenek a kerülőutakat használni, amiket tehát a kátyúk mellett így viszont mesterségesen még tovább rontanak. Nem arról beszélek, amikor a jó minőségű utak mellett az iskolai és pihenő parkoknál lassítják így a forgalmat, de az ilyen esetek szinte kivételszámba mennek, ahogy a jó minőségű utak is kivételesek. Olyan érzésünk lehet, hogy hátul kullogunk az útjaink minőségére nézve, de a világ élvonalába tartozunk a fekvőrendőrök gyakoriságát tekintve.

**Cash Flow:** – Az önkormányzatok kezében a forgalomszabályozás másik “népszerű” módszere a parkolódíj kiszabása és beszedése. Mi ez, adó, vagy egy szolgáltatás díja?

**Dr. Kovács Kázmér:** – Az alkotmánybíróság foglalkozott a kérdéssel, és kimondta, hogy ez a forgalomszabályozás jogos módszere az önkormányzatok kezében a kerékbilincsel egyetemben. Ugyanakkor azt is kimondta, hogy csak ennek a célnak érdekében használható, tehát ahol bőven jut parkoló mindenkinek, ott nem alkalmazható, hisz ott kizárólag bevételszerzés célját szolgálja, így például a Tabánban is törvénytelen. A következő probléma, hogy az önkormányzatok kiadják ezt a feladatot magáncégeknek, melyek tevékenységük során nem a jogszerűséget tartják szem előtt, hanem a minél nagyobb nyereséget. A következményeket ismerjük.

**Cash Flow:** – Gondolom a parkolási díjakból befolyt összegek nem maradnak teljesen ezeknél a cégeknél.

**Dr. Kovács Kázmér:** – Nem, az önkormányzatok is kapnak belőle, de nem eleget és nem is eléggé átlátható a pénz útja. Erre példa az, hogy egyes garázsok nagyrészt üresen állnak, mégsem csökkentik áraikat, hisz szerződésben állhatnak az önkormányzattal, az esetleg ki is egészíti a díjbevételeket, így nem érdekeltek a díjcsökkentésben.

**Cash Flow:** – Mit gondol az olyan drasztikus alternatívákról, mint a londoni, ahol díjat fizettetnek azzal, aki be akar menni a belvárosba?

**Dr. Kovács Kázmér:** – Ez ott sem igazán válik be, a forgalmat talán csökkenti, de az elfogadottsága ott sem jó, nem beszélve arról, hogy ott a metróval mindenhova el lehet jutni. Az igazi megoldás a tömegközlekedés nivóssá tétele lenne. Ma akinek a munkája miatt gyakran kell közlekednie Budapesten, az igazi alternatíva híján autóval kell közlekedjen, erre kényszeríti a rossz tömegközlekedés.

**Cash Flow:** – Ügyvéd úr részese egy Magyarországon újdonságnak számító biztosítási forma elterjesztésének is, mi ez pontosan?

**Dr. Kovács Kázmér:** – A jogvédelmi biztosítás olyan biztosítási forma, ahol nem baleset, vagy árvíz a káreset, hanem az, ha a biztosított jogi védelemre szorul, mert beperelték, vagy neki kell valamilyen jogi érdekét érvényesíteni, adott esetben akár egy szomszédal, vagy akár egy másik biztosítóval szemben. Az utóbbi lehetőség miatt a biztosítók között a jogvédelmi egyfajta fekete bárány. A jogvédelmi biztosítás nyújtotta védelem kiterjed az ügyvédi jogi képviselő díjának megfizetésén túl az esetleg felmerülő szakértői díjakra és a perköltségekre ugyanúgy,

mint az esetleg elvesztett per miatt az ellenfélnek térítendő perköltségre is. A blanketta szerződést használó cégek, köztük a biztosítók az ügyfelekkel szemben, akár magánszemélyek, akár cégek azok, intellektuális illetve egzisztenciális fölényben vannak, ami gyakran az ügyfelek kiszolgáltatottságát eredményezi. Ez a kiszolgáltatottság már az erre a területre vonatkozó jogalkotásnál kezdődik, amiben csak az érintett biztosítók képesek kellő súllyal részt venni szakmai kompetenciájuk folytán. A jogvédelmi biztosítás egyik alap gondolata az, hogy ezt a kiszolgáltatottságot, egyenlőtlenséget megszüntesse, azáltal, hogy összeszervezi a biztosítottak érdekében mindazt a szakmai hozzáértést, amivel a másik fél rendelkezik, hogy így vitás kérdésekben egyenlő esélyeket biztosítson mindkét félnek.

**Cash Flow:** – A magyarországi jövedelmek mellett van igény ilyen extrának tűnő biztosítási formára?

**Dr. Kovács Kázmér:** – Biztos nem véletlen, hogy csak nem régen jelent meg ez a biztosítási forma, ahogy az sem, hogy még nem terjedt el eléggé, de erősen feljövőben van. Nyugat-Európában nyilván azért általános, mert felismerték már, hogy ezen a téren is a specializációé a jövő.

**Cash Flow:** – Az ön karrierjét végigkísérik a fogyasztóvédelmi ügyek, hogyan látja ezek helyzetét Magyarországon ?

**Dr. Kovács Kázmér:** – Lehet, hogy meglepő, de az eddig felsorolt ügyek inkább a szakmai szerelem kategóriájába sorolhatóak, az ezekből elért bevétel az irodánk rezsijét is alig fedezné. A probléma az, hogy a fogyasztóvédelmi ügyeket a maradványelv szerint kezelik, sokat beszélnek róla, de keveset költenek rá. Mondok egy példát: annak idején megalakultak a békéltető testületek, melyek fogyasztói panaszokkal kapcsolatban tevékenykedtek. Ha mondjuk valakinek problémája volt azzal, ahogy a tisztító a kabátjával bánt, ezt az ügyet akár itt az irodámban is elintézhette, egy, a másik féllel folytatott megbeszélés keretében. Ilyen eljárásért akkor kétezer forintot fizettek, én évekig végeztem ezt a procedúrát és soha nem vettem fel a jelképes összeget. Ezek után a jogalkotók kitalálták, hogy a békéltető testületeknek csak egy székhelyen lehet ülésezniük, ezt a székhelyet pedig Kőbányára költöztették. Erre azt mondtam, hogy nem csinálom, nem tudom tovább csinálni annak ellenére, hogy az egyik alapító tagja voltam a testületnek. A jogalkotás során több ésszerűséget várhatnánk el.

A MOL visszaélhet gazdasági érfőlényével akkor, amikor úgy képzeli árait, mintha vasúton hozná a kész üzemanyagot az országba, miközben valójában kőolajvezetéken érkezik az alapanyag.

Azt gondolom, hogy egy országban, ahol az utak állapota olyan, amilyen, megengedhetetlen, hogy ezeknek az utaknak a használhatóságát fekvőrendőrökkel rontsák tovább.

Ma akinek a munkája miatt közlekednie kell Budapesten, az igazi alternatíva híján autóval közlekedik, erre kényszeríti a rossz tömegközlekedés.

Névjegy:

- család: nő, feleségem is és fiam is ügyvéd, együtt dolgozunk
- lakás: Buda külső részén lakom kertes családi házban
- autó: Alfa Romeo 166 TB

- hobby: teniszezés, síelés
- pénz: egy ügyvéd ha kevés a pénze azért, ha pedig sok azért nem beszél róla.