A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2005. június 30. *

A C-537/03. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Korkein oikeus (Finnország) a Bírósághoz 2003. december 22-én érkezett 2003. december 19-i határozatával terjesztett elő az előtte

Katja Candolin,

Jari-Antero Viljaniemi,

Veli-Matti Paananen

és

a **Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola**, valamint

* Az eljárás nyelve: finn.

Jarno Ruokoranta

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök, K. Lenaerts, J. N. Cunha Rodrigues (előadó), Juhász E. és M. Ilešič bírák,

főtanácsnok: L. A. Geelhoed,
hivatalvezető: H. von Holstein hivatalvezető-helyettes,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2005. január 19-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

— V.-M. Paananen képviseletében M. Hunnakko asianajaja,

— a Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola képviseletében M. Mäkelä, meghatalmazotti minőségben,

— a finn kormány képviseletében T. Pynnä, meghatalmazotti minőségben,

— a német kormány képviseletében M. Lumma, meghatalmazotti minőségben,

— az osztrák kormány képviseletében E. Riedl, meghatalmazotti minőségben,

— a svéd kormány képviseletében K. Norman, meghatalmazotti minőségben,

— a norvég kormány képviseletében I. Djupvik, meghatalmazotti minőségben, segítője: T. Nordby advocate,

— az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében E. Traversa és M. Huttunen, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2005. március 10-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv (HL 1984. L 8., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o., a továbbiakban: második irányelv) és a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv (HL L 129., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o., a továbbiakban: harmadik irányelv) értelmezésére irányul.

2 A kérelmet a K. Candolin, J.-A. Viljaniemi, valamint V.-M. Paananen és a Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola biztosítótársaság (a továbbiakban: Pohjola), valamint J. Ruokoranta között gépjárműbalesetet követően fizetendő kártérítés tárgyában folyó jogvita keretében nyújtották be.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

3 A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv (HL L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o., a továbbiakban: első irányelv) 3. cikkének (1) bekezdése szerint:

„A 4. cikk értelmében minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással. A fedezett felelősség mértékét és a fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni."

4 A második irányelv hetedik és kilencedik preambulumbekezdése értelmében:

„mivel a balesetet elszenvedők érdeke azt kívánja, hogy bizonyos kizárási záradékok csak a biztosító és a balesetben felelős személy közötti viszonyt szabályozzák; [...]

[...]

mivel a biztosított személy, sofőr vagy bármely más felelős személy családtagjai részére ugyanolyan védelmet kell nyújtani személyi sérülés esetén, mint egyéb harmadik fél esetében".

5 A második irányelv 2. cikkének (1) bekezdése előírja:

„Valamennyi tagállam megtesz minden szükséges intézkedést, amely garantálja, hogy bármely törvényi rendelkezést vagy bármely szerződési záradékot, amely a 72/166/EGK irányelv 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiállított biztosítási kötvényben szerepel, és amely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, amikor a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki:

— ezen tevékenységhez nem rendelkezik kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel,

vagy

— nem rendelkezik az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal,

vagy

— megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, törvény által megszabott műszaki előírásokat,

a 72/166/EGK irányelv 3. cikk (1) bekezdésének alkalmazásában érvénytelennek tekintsenek olyan harmadik fél kárigényének vonatkozásában, aki balesetet szenvedett el.

Mindazonáltal az első francia bekezdésben említett rendelkezés vagy előírás felhasználható olyan személyek ellenében, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt.

[...]"

6 A harmadik irányelv 1. cikke így rendelkezik:

„A 84/5/EGK irányelv 2. cikke (1) bekezdésének második albekezdése sérelme nélkül a 72/166/EGK irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre.

[...]"

A nemzeti szabályozás

7 Az alapügy tényállása idején a 656/1994. törvénnyel módosított 1959. június 26-i gépjármű-biztosításról szóló törvény (liikennevakuutuslaki [279/1959]) 7. cikkének (1) és (3) bekezdése a következőket mondta ki:

„1. Ha a közlekedési baleset károsultja is felelős a baleset bekövetkezéséért, a személyi sérülésen kívüli károk megtérítésére vonatkozó igénye kizárható vagy korlátozható vétkessége, vezetői magatartása és a károkozáshoz vezető egyéb körülmény alapján. Az a személy, aki szándékosan vagy súlyos gondatlansággal saját testi épségében kárt okozott, csak abban a mértékben jogosult kártérítésre, amennyiben a kár keletkezésében más körülmény is közrehatott.

[...]

3. Aki gépjárművezetés során testi épségében károsul, és a vezetés időpontjában vagy azt követően véralkoholszintje meghaladta az 1,2 ezreléket vagy légalkoholszintje a 0,60 mg/l értéket, vagy a kárt azért okozta, mert a gépjármű vezetésekor szeszes italtól vagy/és hátrányosan ható szertől befolyásolt állapotban volt, és ez jelentősen csökkentette a hibátlan cselekvésre való képességét, csak különös

indokból igényelhet a biztosítótól kártérítést. A gépjárművezető kártérítési igényére vonatkozó fenti rendelkezések azokra az utasokra is alkalmazandóak, akik a káresemény bekövetkezésekor a gépjárműben tartózkodtak annak ellenére, hogy ismerték vagy ismerniük kellett volna a gépjárművezető állapotát."

8 Az Európai Közösségek Bizottságának a Finn Köztársasághoz intézett 2002. március 20-i indokolással ellátott véleménye folytán az 548/2002. törvény módosította a 7. cikk (3) bekezdésének második mondatát. Az új rendelkezés értelmében:

„A káresemény bekövetkezésekor az ilyen állapotú vezető gépjárművében tartózkodó utas kártérítése a közrehatása arányában ésszerű mértékben korlátozható."

9 2003. február 1-jei hatálybalépése óta az 1144/2002. törvény 7. cikkének (1) bekezdése a következőket állapítja meg:

„Az a személy, aki szándékosan közrehatott a saját testi épségében történt károkozásban, csak abban a mértékben jogosult kártérítésre, amennyiben a kár

keletkezésében más körülmény is közrehatott. Amennyiben ez a körülményeket figyelembe véve méltányos, kizárható vagy korlátozható az olyan személynek nyújtandó kártérítés, aki súlyos gondatlansággal közrehatott a saját testi épségében történt kár okozásában."

Az alapügy és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

10 1997. április 21-én K. Candolin édesanyja, T. Candolin, valamint J.-A. Viljaniemi és V.-M. Paananen ez utóbbi gépjárművében utaztak, amelyet J. Ruokoranta vezetett. Az utazás során közlekedési baleset történt, melynek során T. Candolin életét vesztette, a többi utas pedig súlyosan megsérült.

11 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szerint a gépjárművezető és valamennyi utas ittas volt.

12 A Porin käräjäoikeus (pori elsőfokú bíróság) J. Ruokorantát szabadságvesztésre és K. Candolin, valamint J.-A. Viljaniemi és V.-M. Paananen számára történő kártérítés megfizetésére kötelezte. A Pohjola által nyújtandó kártérítés kérdésében ez a bíróság úgy határozott, hogy mivel szerinte a gépjármű többi utasának észre kellett volna

vennie a gépjárművezető ittasságát, a 656/1994. törvénnyel módosított gépjármű-biztosításról szóló törvény 7. cikkének (3) bekezdése alapján elvileg egyikük sem támaszthat igényt az említett biztosítótársaság által nyújtandó kártérítés iránt. Ha azonban e rendelkezés értelmében „különös indok" állna fenn a kártérítés kifizetésére, a Pohjola köteles lenne ennek eleget tenni. Figyelembe véve V.-M. Paananen súlyos sérülését és azt, hogy J. Ruokoranta pénzügyi helyzetére tekintettel valószínűleg nem tudná megfizetni a kártérítést, a Porin käräjäoikeus úgy határozott, hogy a Pohjolának kell kifizetnie a kártérítést. K. Candolin és J.-A. Viljaniemi esetében azonban úgy ítélte meg, hogy semmilyen „különös indokra" nem lehet hivatkozni.

13 A fellebbezési eljárásban a Turun hovioikeus (turkui fellebbviteli bíróság) úgy határozott, hogy a Pohjolának nem kell viselnie azt a kártérítést, amellyel J. Ruokoranta tartozik V.-M. Paanennek.

14 K. Candolin, valamint J.-A. Viljaniemi és V.-M. Paananen felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a Turun hovioikeus ítélete ellen a Korkein oikeushoz (legfelsőbb bíróság). Kérik, hogy a biztosítótársaság a gépjármű-felelősségbiztosítás alapján térítse meg a kárukat. A Pohjola azzal az indokolással vitatja megtérítési kötelezettségét, hogy ha egy utas úgy száll be a gépjárműbe, hogy tudja, hogy az átlagosnál nagyobb kárkockázatot vállal, akkor magának kell viselnie cselekménye következményeit.

15 Mivel a Korkein oikeus úgy ítélte meg, hogy a tényállás időpontjában hatályos jogszabályi rendelkezéseket a közösségi jognak megfelelően kell értelmezni, úgy döntött, hogy felfüggeszti az eljárást, és a következő kérdéseket terjeszti előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„1) A harmadik irányelv 1. cikke [...], amely szerint a felelősségbiztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre, vagy másik közösségi jogi aktus vagy alapelv korlátozza-e a nemzeti jog szerint az utas károkozásban történt közrehatásának figyelembevételét a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás által nyújtandó kártérítési igénye vizsgálatánál?

2) Megfelel-e a közösségi jognak – [...] a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében foglalt eseteken kívül – a gépjármű utasának a baleset következtében szenvedett kára kötelező felelősségbiztosítás által történő megtérítése iránti igényének az utas magatartása miatt történő kizárása vagy korlátozása? Fennállhat-e ez akkor például, ha az érintett annak ellenére szállt be a gépjárműbe, hogy észrevehette volna, hogy a baleseti és kárkockázat az átlagosnál nagyobb?

3) Ellentétes-e a közösségi joggal olyan szempontként figyelembe venni a gépjárművezető ittasságát, mint amely befolyásolja a biztonságos gépjárművezetési képességét?

4) Ellentétes-e a közösségi joggal, ha a többi utasénál szigorúbb megítélés alá kerül annak a gépjármű-tulajdonosnak a személyi sérülése felelősségbiztosítás által történő megtérítése iránt támasztott kártérítési igénye, aki ittas személynek átengedte a gépjármű vezetését?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

16 Ezekkel az együttesen vizsgálandó kérdésekkel a kérdést feltevő bíróság lényegében azt szeretné megtudni, hogy a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének második albekezdése és a harmadik irányelv 1. cikke ellentétes-e a nemzeti joggal, amely szerint a károkozásban történt közrehatása miatt kizárt vagy korlátozott a gépjármű utasának azon kártérítési igénye, amelyet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással szemben támaszt az általa szenvedett károk megtérítése iránt, és hogy eltér-e a válasz, ha az utas a gépjármű tulajdonosa.

17 Bevezetésként arra kell emlékeztetni, hogy az első, a második és a harmadik irányelv arra irányul, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítson az általában a Közösség területén található gépjárműveknek és utasaiknak, másrészt függetlenül attól, hogy a Közösségen belül hol történt a baleset, hasonló elbánást biztosítson az ilyen gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak (a C-129/94. sz. Ruiz Bernáldez-ügyben 1996. március 28-án hozott ítélet [EBHT 1996., I-1829. o.] 13. pontja).

18 A károsultak védelmét mint célkitűzést szem előtt tartva határozott a bíróság úgy, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésébe ütközik az a rendelkezés, miszerint a biztosító törvényi rendelkezésre vagy bármely szerződési záradékra hivatkozással megtagadhatja a kártérítést a biztosított gépjárművel okozott baleset harmadik fél károsultjaitól (a fent hivatkozott Ruiz Bernáldez-ügyben hozott ítélet 20. pontja).

19 A Bíróság továbbá úgy határozott, hogy a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének első albekezdése csak az olyan törvényi rendelkezéseket vagy szerződési záradékokat illetően vonatkozik erre a kötelezettségre, amelyek bizonyos eseteket (amikor a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki nem rendelkezik engedéllyel, nem rendelkezik jogosítvánnyal, vagy megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, törvény által megszabott műszaki előírásokat) kizárnak a biztosítás köréből (a fent hivatkozott Ruiz Bernáldez-ügyben hozott ítélet 21. pontja).

20 E kötelezettségtől eltérve a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdése szerint – tekintettel arra, hogy maguk idézték elő a helyzetet – a biztosítónak nem kell megtérítenie bizonyos személyek kárát (akik olyan gépjárműbe szálltak be, amelyről tudták, hogy lopott) (a fent hivatkozott Ruiz Bernáldez-ügyben hozott ítélet 21. pontja).

21 Mivel azonban általános szabály alól kivételt teremtő rendelkezésről van szó, a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének második albekezdését szűken kell értelmezni.

22 Amint azt a főtanácsnok indítványa 42. pontjában jogosan fejtette ki, minden más értelmezés lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy bizonyos esetekben korlátozzák a közlekedési balesetek harmadik fél károsultjai számára nyújtandó kártérítést, holott az említett irányelvnek éppen ezt kell megakadályoznia.

23 Ebből következően a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének második albekezdését úgy kell értelmezni, hogy a gépjármű használatát vagy vezetését a biztosítás köréből kizáró törvényi rendelkezés vagy biztosítási szerződési záradék csak akkor használható fel olyan személyek ellenében, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, ha a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt.

24 A kötelező felelősségbiztosítás által nyújtandó kártérítési igénynek a balesetet szenvedett utas közrehatása miatt történő kizárását vagy korlátozását illetően az első, a második és a harmadik irányelv céljából és szövegéből az következik, hogy ezek nem a tagállamok felelősségbiztosítási rendszereinek harmonizálására irányulnak, és hogy a közösségi jog jelenlegi állapotában a tagállamok továbbra is szabadon határozhatják meg a gépjárműbalesetekből eredő károkra alkalmazandó polgári jogi felelősséget (a C-348/98. sz., Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben 2000. szeptember 14-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-6711. o.] 23. és 29. pontja).

25 E tekintetben a Pohjola, valamint a finn, a német, az osztrák és a norvég kormány azt állítják, hogy a közösségi jog nem korlátozza azt, hogy milyen jelentőséget

tulajdonítson a felelősségbiztosításra vonatkozó nemzeti jog az utasnak az általa elszenvedett kár okozásában tanúsított közrehatásának.

26 Ez az érv nem fogadható el.

27 A tagállamoknak a közösségi jogot betartva kell hatáskörüket gyakorolniuk, figyelemmel különösen az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésére, a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdésére és a harmadik irányelv 1. cikkére, amelyeknek az a céljuk, hogy valamennyi gépjárműbalesetet szenvedett utas számára biztosítsák, hogy a kötelező felelősségbiztosítás megtérítse az őket ért kárt.

28 A gépjárműbalesetekből eredő károk megtérítésére vonatkozó nemzeti rendelkezések ezért nem csorbítják az említett rendelkezések hatékony érvényesülését.

29 Ez különösen akkor lenne így, ha – kizárólag az utas károkozásban való közrehatása alapján –az általános és absztrakt kritériumokon alapuló nemzeti szabályozás

kizárná vagy aránytalanul korlátozná az utasnak a kötelező felelősségbiztosítás által nyújtandó kártérítési igényét.

30 A károsultnak nyújtandó kártérítés mértékét csak rendkívüli körülmények esetén, egyéni mérlegelés alapján lehet korlátozni.

31 Annak megítélésekor, hogy fennáll-e ilyen körülmény, és hogy arányos-e a kártérítés korlátozása – amely a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik –, nincsen jelentősége annak a ténynek, hogy az érintett utas a tulajdonosa annak a gépjárműnek, amelynek vezetője a balesetet okozta.

32 Mivel a harmadik irányelv 1. cikke szerint a gépjármű-felelősségbiztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utas személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre, ez a rendelkezés egyedül a vezető és a többi utas között tesz megkülönböztetést.

33 Ezen túlmenően a fenti 18. és 20. pontban idézett, védelemre vonatkozó célkitűzések megkövetelik, hogy a balesetben nem vezetőként, hanem utasként részt vevő gépjármű-tulajdonos jogi helyzete megegyezzen a balesetet szenvedő gépjármű többi utasáéval.

34 Ezt az értelmezést a közösségi jog fejlődése is alátámasztja. A második irányelv hetedik preambulumbekezdése szerint a balesetet szenvedők érdeke azt kívánja, hogy bizonyos kizárási záradékok csak a biztosító és a balesetben felelős személy közötti viszonyt szabályozzák. Azért, hogy az irányelv kilencedik preambulumbekezdésének megfelelően egyéb harmadik fél ugyanolyan védelemben részesüljön, a 3. cikk kiterjeszti a biztosítás körét a biztosított személy, a sofőr vagy bármely más, a magánjog értelmében felelős személy családtagjainak személyi sérüléseire. A harmadik irányelv 1. cikke még tágabban fogalmaz, amikor megállapítja, hogy a kártérítés a gépjármű vezetője kivételével valamennyi utas személyi sérülésére kiterjed. Nincsen ezért kizárva a kártérítésből a gépjármű tulajdonosa, aki egyben utasa is volt.

35 A fenti szempontokra tekintettel a feltett kérdésekre ezért azt a választ kell adni, hogy az alapügy tényállása mellett a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdésébe és a harmadik irányelv 1. cikkébe ütközik az a nemzeti szabályozás, amely szerint a károkozásban történt közrehatása miatt kizárható vagy aránytalanul korlátozható a gépjármű utasának azon kártérítési igénye, amelyet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással szemben támaszt az általa elszenvedett károk megtérítése iránt. Nem releváns az a körülmény, hogy a gépjármű érintett utasa a tulajdonosa annak a gépjárműnek, amelynek vezetője a balesetet okozta.

A költségekről

36 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

Az alapügy tényállása mellett a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv 2. cikkének (1) bekezdésébe és a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv 1. cikkébe ütközik az a nemzeti szabályozás, amely szerint a károkozásban történt közrehatása miatt kizárható vagy aránytalanul korlátozható a gépjármű utasának azon kártérítési igénye, amelyet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással szemben támaszt az általa elszenvedett károk megtérítése iránt. Nem releváns az a körülmény, hogy a gépjármű érintett utasa a tulajdonosa annak a gépjárműnek, amelynek vezetője a balesetet okozta.

Aláírások