PAOLO MENGOZZI
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2011. szeptember 6.[1]

1. Az Egyesült Királyságban, az Unió többi tagállamának nagy részétől eltérően, bevett gyakorlat, hogy a gépjármű-biztosítási kötvény, jóllehet tartalmazza a biztosított jármű adatait, valójában lényegét tekintve egy *személyes* kötvény, amely a kötvény tulajdonosa, valamint a kötvényben a jármű vezetésére kifejezetten feljogosított személyek által okozott károkat fedezi. Engedéllyel nem rendelkező vezető által okozott baleset esetén a biztosítónak meg kell térítenie a károsultak kárát, amint azt az uniós jog előírja, ugyanakkor később felléphet a biztosítottal szemben, aki engedéllyel nem rendelkező személynek engedte át a vezetést.

I – Jogi háttér

A – *Az uniós jog*

2. A jelen ügy e sajátos biztosítási rendszerben keletkezett. A kérdést előterjesztő bíróság vizsgálatának tárgyát alkotó két esetet elsősorban az jellemzi, hogy ugyanaz a jogalany károsult is és biztosított is egyben, aki a vezetést átengedte egy engedéllyel nem rendelkező személynek, aki balesetet okozott. Áldozatként általánosságban jogosult a kártérítésre. Mint olyan biztosított, aki engedte, hogy egy olyan személy vezessen, aki ezt nem tehette volna meg, a nemzeti jog értelmében kötelezhető, hogy térítse meg a biztosító számára azt az összeget, amelyet az a károsultnak fizetett. Ez konkrétan azt jelenti, hogy semmit nem kap a biztosítótól, mivel azt az összeget, amelyet károsultként kellene kapnia, kiegyenlíti a biztosítónak általa „gondatlan" biztosítottként fizetendő összeg. A nemzeti bíróság azt kérdezi a Bíróságtól, hogy ez a helyzet összeegyeztethető-e az uniós joggal.

3. A Bíróság elé előzetes döntéshozatalra terjesztett kérdéseket a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i

1 – Eredeti nyelv: olasz.

2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[2] (a továbbiakban: irányelv) vonatkozásában fogalmazták meg. Ez az irányelv még nem volt hatályban azon tényállás bekövetkeztekor, amelynek tekintetében a nemzeti bíróságnak határoznia kell. Egy olyan konszolidációs irányelvről van azonban szó, amely egységes szövegbe fogja négy korábbi irányelv[3] rendelkezéseit, anélkül hogy azok lényegét módosítaná. Gyakorlati okokból az egységes szerkezetbe foglalt szövegre fogok hivatkozni, jóllehet egyes esetekben megjelölöm a korábbi jogszabályok megfelelő rendelkezéseit.

4. Az irányelv (3)[4] (14)[5] és (15)[6] preambulumbekezdése így szól:

„(3) Valamennyi tagállamnak meg kell tennie minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a szokásosan a területén üzemben tartott gépjárművek felelősségbiztosítással rendelkezzenek. A biztosított felelősség mértékét és a biztosítási fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni.

(14) Szükséges rendelkezni egy olyan szerv létrehozásáról, amely garantálja, hogy a balesetet elszenvedő abban az esetben sem marad kártérítés nélkül, ha a balesetet okozó gépjármű nincs biztosítva, vagy azonosítatlan.

[…]

(15) A balesetet elszenvedők érdeke azt kívánja, hogy bizonyos kizárási záradékok csak a biztosító és a balesetért felelős személy közötti viszonyban érvényesüljenek.

2 – HL L 263., 11. o.

3 – A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK (első) tanácsi irányelvről (HL L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o.); a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelvről (HL L 8., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o.); a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelvről (HL L 129., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o.), és a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, valamint a Tanács 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelveinek módosításáról szóló, 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvről (Negyedik gépjármű-biztosítási irányelv) (HL L 181., 65. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 331. o.) van szó.

4 – Megfelel a 84/5/EGK második irányelv (2) preambulumbekezdésének.

5 – Az idézett részben megegyezik a 84/5/EGK második irányelv (6) preambulumbekezdésével.

6 – Virtuálisan azonos a 84/5/EGK második irányelv (7) preambulumbekezdésével.

Ugyanakkor lopott vagy erőszakkal eltulajdonított gépjárművek esetében a tagállamok előírhatják, hogy a fent említett szerv térítse meg a károsultak kárát."

5. A 2009/103/EK irányelv 3. cikke előírja a mind az anyagi károkra, mind a személyi sérülésekre kiterjedő gépjármű-felelősségbiztosítás általános kötelezettségét.

6. A 2009/103/EK irányelv 12. cikkének (1) bekezdése[7] a következőképpen rendelkezik:

„A 13. cikk (1) bekezdése második albekezdésének sérelme nélkül a 3. cikkben említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre."

7. Ugyanezen 12. cikk (3) bekezdésének második albekezdése[8] előírja, hogy „[e]z a cikk nem érinti sem a polgári jogi felelősséget, sem pedig a kártérítés összegét".

8. Ugyanezen irányelv 13. cikkének (1) bekezdése[9] szerint:

„Valamennyi tagállam megtesz minden megfelelő intézkedést annak érdekében hogy a 72/166/EGK irányelv 3. cikkének alkalmazása szempontjából, a balesetet szenvedett harmadik fél kárigénye tekintetében a 3. cikknek megfelelően kiállított biztosítási kötvényben szereplő valamennyi olyan jogszabályi rendelkezést, illetve szerződéses kikötést érvénytelennek tekintsenek, amely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, amikor a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki:

a) e tevékenységhez nem rendelkezik kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel;

(…)

Mindazonáltal az első albekezdés a) pontjában említett rendelkezés vagy kikötés érvényesíthető olyan személyekkel szemben, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt okozta, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt.

(…)"

9. A 2009/103/EK irányelv 10. cikke[10] azokra a helyzetekre vonatkozik, amikor a kárt okozó gépjármű nincs biztosítva, vagy nem azonosítható. Ezen esetek tekintetében az irányelv előírja, hogy a tagállamok létrehoznak vagy felhatalmaznak egy szervezetet, amelynek feladata a balesetek károsultjai kárának

7 – Megfelel a 90/232/EGK harmadik irányelv 1. cikke (1) bekezdésének.

8 – Megfelel a 90/232/EGK harmadik irányelv 1a. cikke második bekezdésének.

9 – Az idézett részben megfelel a 84/5/EGK második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének.

10 – Megfelel a 84/5/EGK második irányelv 1. cikke (4)–(7) bekezdésének.

megtérítése. E cikk (2) bekezdésének második albekezdése a következőket írja elő:

„A tagállamok azonban kizárhatják a kártérítés e szerv általi kifizetését azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a szerv bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva."

B – *A nemzeti jog*

10. A jelen ügyben releváns nemzeti jogszabály a Road Traffic Act 1988 (a továbbiakban: RTA). Különösen 151. cikkének (8) bekezdése előírja, hogy amennyiben a biztosítónak egy olyan személy felelőssége folytán kellett kifizetést teljesítenie, aki kötvény szerint nem biztosított, akkor a biztosító jogosult visszakövetelni a kifizetést attól a személytől, aki a káreseményt okozta, illetve a káreseményt okozó gépjármű használatát engedélyezte.

II – Tényállás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

11. A kérdést előterjesztő bíróság előtt folyó eljárás két különböző bíróság által első fokon ellenkező kimenetellel eldöntött két különböző jogvitában benyújtott fellebbezés egyesítése alapján indult.

12. A két ügy részben különbözik, de jogi szempontból lényeges elemeik megegyeznek. A biztosított személy mindkét esetben átengedte a gépjármű – az egyik esetben egy motorkerékpár, a másikban egy gépkocsi – vezetését a biztosítási szerződésben vezetésre fel nem jogosított személynek, aki saját biztosítással sem rendelkezett. Mindkét esetben baleset történt, amelyben az utasként utazó biztosított személy testi sérüléseket szenvedett.

13. Az érdekelt biztosítótársaságok mindkét esetben megtagadták a kártérítés kifizetését a két károsult számára, az RTA 151. cikkének (8) bekezdésében elismert azon lehetőség alapján, hogy a károsulttól követeljék az olyan engedéllyel nem rendelkező személy által okozott károkért kifizetett összeget, akinek a biztosított átengedte a gépjármű használatát. A biztosítótársaságok szerint az olyan ügyekben, mint amelyekben a nemzeti bíróságnak döntenie kell, a károsultak kára megtérítésének kötelezettsége és a biztosítottal szemben érvényesíthető követelés kioltják egymást, mivel a károsult, és az a személy, akivel szemben a visszatérítést követelni lehet, azonosak.

14. Ebben a helyzetben a kérdést előterjesztő bíróság az uniós joggal való összeegyeztethetőség esetleges problémáját észlelve, felfüggesztette az eljárást, és a következő kérdéseket terjesztette előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [2009/103/EK] irányelv 12. cikkének (1) bekezdését és 13. cikkének (1) bekezdését, hogy azokkal ellentétesek azok a nemzeti rendelkezések, amelyek a vonatkozó nemzeti jog alapján kizárják a biztosítási szolgáltatásból a közlekedési baleset károsultját a következő körülmények fennállása esetén:

a) a balesetet egy nem biztosított vezető okozta; és

b) a nem biztosított vezetőnek a károsult engedte át a gépjármű vezetését; és

c) ez a károsult utasként tartózkodott a gépjárműben a baleset bekövetkeztekor; és

d) ez a károsult a szóban forgó gépjármű vezetésére biztosítással rendelkezett?

Különösen:

i) egy ilyen nemzeti rendelkezés a [2009/103/EK] irányelv 13. cikke (1) bekezdésének értelmében »a biztosítás köréből [való kizárásnak]« minősül-e?

ii) a jelen ügyben fennállókkal azonos körülmények között a biztosított[11] által a nem biztosított személynek adott engedély a [2009/103/EK] irányelv 13. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében »kifejezett vagy hallgatólagos engedélynek« minősül-e?

iii) befolyásolja-e az e kérdésre adandó választ az a tény, hogy a [2009/103/EK] irányelv 10. cikke szerint az azonosítatlan vagy biztosítatlan gépjárművek által okozott károk megtérítésével megbízott nemzeti szervezetek kizárhatják a kártérítés fizetését azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt okozta, amennyiben a szervezet bizonyítani tudja, hogy

11 – A kérdésben a »biztosítóra« történik hivatkozás. Azonban, úgy tűnik, egy elírásról van szó.

tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva?

2) Függ-e az (1) kérdésre adandó válasz attól, hogy:

(a) a szóban forgó engedély azon a tényleges ismereten alapult, hogy a kérdéses vezető nem biztosított, vagy

(b) a szóban forgó engedély azon a meggyőződésen alapult, hogy a vezető rendelkezik biztosítással, vagy

(c) a szóban forgó engedélyt megadó biztosított személyben fel sem merült ez a kérdés?"

III – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről

A – *Előzetes észrevételek*

15. Meg kell állapítani, hogy a jelen ügyben nem a károsultak által előidézett károkért való polgári jogi felelősség fennállása vitatott. Amint azt már láthattuk az alkalmazandó jogszabályok vizsgálata során, az uniós jog nem érinti a tagállamoknak a polgári jogi felelősségre és a károk meghatározására vonatkozó nemzeti szabályozását.

16. Általánosságban, a gépjárművek forgalmával kapcsolatos valamennyi káresemény jogi következményeinek elemzését két szakaszban kell elvégezni. Az első szakaszban meg kell győződni a polgári jogi felelősség fennállásáról. Amennyiben a polgári jogi felelősség fennáll, az elemzés második, a biztosítótársaságok beavatkozására vonatkozó szakaszára kell rátérni. Főszabály szerint és az irányelv hatékony érvényesülése biztosítása kötelezettségének sérelme nélkül az uniós jog csak e második szakaszra vonatkozik.[12] Meg kell egyébként jegyeznem, hogy a két szakasz elhatárolása a gyakorlatban bizonyos nehézségeket okozhat, és nem zárom ki, hogy a jövőben a Bíróságnak további megállapításokat kell tennie e tekintetben.

17. A jelen ügyben a nemzeti bíróság által előterjesztett kérdések, amint megfogalmazásuk is mutatja, éppen a fent hivatkozott második szakaszra vonatkoznak. A megoldandó kérdés nem a polgári jogi felelősség fennállására vonatkozik, hanem arra, hogy fennáll-e a biztosítók azon kötelezettsége, hogy kifizessék

12 – Lásd két újabb ügy tekintetében, amelyekben a Bíróság a biztosítási fedezetre vonatkozó uniós jogszabályok és a polgári jogi felelősséggel kapcsolatos nemzeti jogszabályok nem mindig könnyű elhatárolásával foglalkozott, a C-484/09. sz. Carvalho Ferreira Santos ügyben 2011. március 17-én hozott ítéletet (EBHT 2011., I-1821. o.), és a C-409/09. sz., Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben 2011. június 9-én hozott ítéletet (EBHT 2011., I-4955. o.).

a kártérítés címén járó összeget, és ha igen, milyen korlátok között. Nem kétséges egyébiránt az a tény, hogy a kérdések megoldását az irányelv rendelkezéseinek értelmezésében kell keresni, azon a területen, amelynek alkalmazási körébe a vizsgált eset tartozik.

B – *Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről*

18. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ a Bíróságtól, hogy összeegyeztethetők-e az uniós joggal azok a nemzeti rendelkezések, amelyek lehetővé teszik valamely biztosítótársaság számára, hogy ne fizessen semmiféle kártérítést valamely károsultnak, amennyiben mindhárom alábbi feltétel fennáll: a) olyan gépjármű okozta a balesetet, amelyet nem biztosított személy vezetett; b) a biztosított a károsult; c) a biztosított átengedte a nem biztosított személynek a gépjármű vezetését.

19. Először is meg kell állapítani, hogy az érdekelt biztosítótársaságok a helyzetet másképpen mutatják be, mint a kérdést előterjesztő bíróság. A biztosítótársaságok kitartanak azon körülmény mellett, hogy a jelen ügyben nem a kifizetés vagy a biztosítási fedezet megtagadásáról van szó: az ügy sajátos körülményeire figyelemmel a nemzeti jog egyszerűen feljogosítja a biztosítókat, hogy a biztosítottól visszaköveteljék azt, amit a baleset károsultjának fizettek. Mivel a biztosított és a károsult ugyanaz a személy, a kifizetés megtagadása a biztosítók szerint csupán a károsultnak fizetendő összeg, és a „gondatlan" biztosítottól követelhető összeg egybeesésének a következménye.[13]

20. Ezzel szemben a kérdést előterjesztő bíróság szerint az ilyen különbségtétel mesterséges jellegű, és a nemzeti szabályozást úgy kell értelmezni, hogy az egyszerűen azzal a jogkövetkezménnyel jár, hogy a biztosító nem fizet kártérítést a baleset károsultjának.

21. Fenntartva, hogy a nemzeti jog értelmezése a kérdést előterjesztő bíróság feladata, meg vagyok győződve, hogy a jelen ügyben a kérdésekre adandó válasz nem változik meg lényegesen, akár az egyik, akár a másik megközelítést fogadjuk el a fent hivatkozottak közül. Az uniós joggal mindenesetre ellentétes, ha olyan helyzetekben, mint amelyeket a kérdést előterjesztő bíróság vizsgál, a biztosító az elszenvedett károkért járó minden kártérítést

13 – Közbevetőleg jegyzem meg, hogy az eset ilyen értelmezésével a biztosítók hallgatólagosan elfogadják, hogy semmiféle polgári jogi felelősségi problémáról nincs szó, hanem csak egy biztosítási fedezeti problémáról. Ha hiányozna a polgári jogi felelősség, a biztosítók egyszerűen e körülmény alapján megtagadhatnák a kifizetést.

megtagadhat a baleset károsultjától. Alább megkísérlem kifejteni ennek indokait.

22. Amint arra már fentebb emlékeztettem, a gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatos felelősségre vonatkozó uniós szabályozásnak nem az a célja, hogy összehangolja a tagállamok polgári jogi felelősségre vonatkozó jogszabályait. Sokkal korlátozottabb – bár kettős – a célkitűzése, mivel egyfelől a gépjárművek és utasaik szabad mozgásának biztosítására irányul, másfelől pedig arra, hogy hasonló elbánást biztosítson a balesetek károsultjainak, függetlenül attól, hogy hol történt a baleset.[14] Más szóval, az irányelv – amint láttuk – mérlegelési mozgásteret hagy a nemzeti jogalkotónak a polgári jogi felelősségre vonatkozó jogszabályok rögzítése tekintetében, ugyanakkor megköveteli, hogy a balesetek károsultjainak, ha nem is minden tagállamban azonos bánásmódot (ehhez a felelősségre vonatkozó szabályozás összehangolására lenne szükség, amit a jogalkotó inkább elkerült), de legalább egy „hasonló" standardot biztosítsanak az Unió egész területén. Nem egészen egyértelmű, hogy az irányelv ezen elve hatással lehet-e a tagállamok tekintetében a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozással kapcsolatos mérlegelési mozgástérre, mindenesetre, amint azt fentebb megállapítottam, a polgári jogi felelősség kérdése túlmutat a jelen jogvita határain.

23. A jelen ügyben a jogvita alapjául szolgáló tényállások egyértelműen a 2009/103/EK irányelv 13. cikke (1) bekezdése a) pontjának hatálya alá tartoznak. A biztosítók azon a körülményen alapuló törvényi/szerződéses záradékok alapján próbálják meg kizárni fizetési kötelezettségüket, hogy a gépjárművet vezető személy nem volt jogosult a vezetésre. A fent hivatkozott rendelkezés értelmében az ilyen záradékok összeegyeztethetetlenek az uniós joggal.[15] A kártérítés vonatkozásában ugyanis a tulajdonos/biztosított, aki nem vezette a gépjárművet, minden tekintetben a hivatkozott rendelkezés által védett „harmadik személy". Baleset esetén ugyanis „harmadik személynek" minősül minden, a balesetet okozó vezetővel nem azonos jogalany.[16] Geelhoed főtanácsnok szavaival élve, ilyen helyzetben „a károkozó lép a biztosított helyébe a biztosítóval való jogviszonyban".[17]

24. Az ítélkezési gyakorlat vizsgálata megerősíti és alátámasztja a fenti megfontolásokat.

14 – A C-129/94. sz. Ruiz Bernáldez-ügyben 1996. március 28-án hozott ítélet (EBHT 1996., I-1829. o.) 13–14. pontja; a C-348/98. sz., Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben 2000. szeptember 14-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-6711. o.) 23–24. pontja, és a C-537/03. sz., Candolin és társai ügyben 2005. június 30-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-5745. o.) 17. pontja.

15 – E tekintetben lásd továbbá a jelen indítvány 42. és ezt követő pontjait.

16 – Lásd a 14. lábjegyzetben hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 33. pontját.

17 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Candolin és társai ügyre vonatkozó 2005. március 10-i indítvány 54. pontja.

25. A kérdést előterjesztő bíróság ugyanis helyesen mutat rá, hogy az olyan esetek, mint a jelen ügyben vizsgáltak, jelentős hasonlóságot mutatnak a Bíróság által 2005-ben eldöntött Candolin és társai üggyel.[18] Abban az ügyben a finn nemzeti szabályozás lehetővé tette, hogy a biztosítók megtagadják, illetve korlátozzák egy baleset károsultjainak kártérítését, amennyiben ez utóbbiak is közrehatottak a kár okozásában: a Candolin és társai ügyben a kérdés különösen néhány olyan személyt érintett, köztük a gépjármű tulajdonosát, akik beszálltak ebbe a járműbe, noha tudták, hogy a vezető alkoholos befolyásoltság alatt volt.

26. A Bíróság ebben az ügyben megállapította, hogy az ilyen nemzeti szabályozást nem lehet az uniós joggal összeegyeztethetőnek minősíteni. Az alkalmazandó uniós szabályozás ugyanis a károsultak biztosítók általi kártérítésének kötelezettségét általános jelleggel írja elő, e kötelezettség alóli bizonyos kivételeket pedig kifejezetten ír elő, amely kivételeket szűken kell értelmezni.[19] Következésképpen, a Bíróság megállapította, hogy minden olyan helyzetben, amely nem tartozik az irányelv által előírt kivételek hatályába, meg kell téríteni a baleset károsultja által elszenvedett kárt.

27. E körülményekre figyelemmel irreleváns az a tény, hogy a károsultak között van a gépjármű tulajdonosa is, aki utasként utazott. Az egyetlen jogalany, akivel szemben az irányelv nem ismeri el főszabály szerint a biztosítók általi kártérítéshez való jogot, a gépjármű vezetője, míg valamennyi utasnak a biztosítás által fedezettnek kell lenni.[20] Következésképpen, a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy amennyiben nem áll fenn az irányelv által előírt egyik kivétel sem, a baleset károsultjainak *mindig* joguk van a biztosító általi kártérítéshez. Mivel a jelen ügyben nem vitatott, hogy ez nem tartozik az irányelvben kifejezetten előírt egyik kivétel hatályába sem, a Candolin és társai ügyből következő ítélkezési gyakorlat alkalmazása megerősíti, hogy a két biztosítottnak, akik gépjárművük vezetését két erre engedéllyel nem rendelkező személynek engedték meg, mindenképpen joga van az elszenvedett károk megtérítéséhez.

28. Kifogásként fel lehetne hozni, hogy a Candolin és társai ügyben hozott ítéletben a Bíróság nem állapította meg, hogy ki volt a biztosítási kötvény tulajdonosa, amely ténybeli körülmény a jelen ügyben ellenben meghatározó jellegű. Ki kell azonban emelni, hogy e szempont nem tűnik valóban relevánsnak, mivel a Bíróság kifejezetten azt állapította meg, hogy *az irányelv által elfogadott egyetlen megkülönböztetés* – amikor nem áll fenn

18 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott ítélet.

19 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 21. pontja.

20 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 31–33. pontja.

a fedezet kizárását lehetővé tévő egyetlen hivatkozott kivételes körülmény sem – *az utasok és a vezető megkülönböztetése,* és hogy következésképpen a vezetővel nem azonos személyek az irányelv alkalmazásában a kártérítésre jogosult „harmadik személyeknek" minősülnek. Mindenesetre, nem tűnik úgy, hogy a Candolin és társai ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ténybeli körülmények különböznének attól a tipikus helyzettől, amikor a gépjármű tulajdonosa a biztosítási kötvény tulajdonosa is.[21] Nem szabad egyébként elfelejteni, hogy – amint láttuk – a biztosítási kötvény a legtöbb tagállamban egy adott gépjármű fedezetére korlátozódik, annak feltüntetése nélkül, hogy ki jogosult azt vezetni.

29. A kérdést előterjesztő bíróság, jóllehet elismeri a Bíróság fent hivatkozott ítélkezési gyakorlatának relevanciáját, kétségeket táplál e tekintetben, amely kétségek kérdéseinek előzetes döntéshozatalra történő terjesztésére indították. Úgy vélem azonban, hogy e kétségek nem megalapozottak, és a Candolin és társai ügyben kialakított ítélkezési gyakorlat a jelen ügyben is vonatkozási pontként szolgál.

30. A kérdést előterjesztő bíróság által a Candolin és társai ügyben kialakított ítélkezési gyakorlat alkalmazhatóságának kétségbevonását alátámasztó, illetve igazság szerint az ezen ítélkezési gyakorlat helyességével kapcsolatos kétségei igazolására szolgáló fő érv azon eltérő bánásmódra vonatkozik, amely – a Bíróság értelmezését elfogadva – egy olyan helyzetben, mint a jelen ügyben szereplő, a balesetet szenvedett károsultak és azon utasok között áll fenn, akik tudatosan beszálltak egy nem biztosított gépjárműbe. Míg ugyanis a jelen ügyben – a Candolin és társai ügyben kialakított ítélkezési gyakorlatot alkalmazva – el kellene ismerni a gépjárművének vezetését egy engedéllyel nem rendelkező személy számára átengedő biztosított kártérítését, az olyan személyek esetében, akik egy biztosítással nem rendelkező gépjárműbe úgy szálltak be, hogy e tényről tudomásuk volt, az irányelv 10. cikkének (2) bekezdése lehetővé teszi az ilyen személyekkel szemben a kártérítés megtagadását.

31. E feltételezetten eltérő bánásmód tekintetében véleményem szerint két észrevételt kell tenni. Először is, amint azt például a Bizottság is kiemelte, a biztosított gépjármű és a nem biztosított gépjármű helyzete nem hasonlítható össze. A nem biztosított gépjármű tekintetében az irányelv a tagállamok által a célból kijelölt szervezet kötelező beavatkozását írja elő, hogy mindenképpen biztosítani lehessen a károsultak bizonyos szintű fedezetét: a nem biztosított gépjárművekre vonatkozó szabályozás tehát joggal minősíthető kivételesnek, és ezért eltérhet a szabályosan biztosított gépjárművek esetében alkalmazandó szabályozástól.

21 – Geelhoed főtanácsnok az ezen ügyre vonatkozó, a 17. lábjegyzetben hivatkozott indítványában egyértelműen e feltevésből indult ki (lásd az indítvány 54. pontját).

32. Másodsorban, általánosságban meglehetősen vitathatónak tűnik értelmezési szempontból oly módon javasolni az eltérő bánásmód feloldását, hogy úgy csökkentjük a „privilegizált" helyzetben elismert védelem szintjét, hogy az egyenértékűvé válik az „előnytelenebb" helyzetben elismert védelem szintjével. Általában az ellenkezője történik, és az értelmező – amennyiben egyáltalán lehetséges – a kevésbé védett helyzet tekintetében is a magasabb szinten védett helyzethez hasonló bánásmód elismerésére törekszik.

33. Következésképpen, elfogadva a kérdést előterjesztő bíróság azon megállapítását, miszerint az ügy tényállására alkalmazandó nemzeti szabályozás azt írja elő, hogy az ilyen esetekben a biztosító nem köteles a károsult kárának megtérítésére, a szabályozás és a Bíróság ítélkezési gyakorlata közvetlenül és egyértelműen azt mutatja, hogy az ilyen nemzeti szabályozás ellentétes az uniós joggal.

34. Másfelől, amint azt már fentebb kiemeltem, e megállapítást akkor sem kellene módosítani, ha a nemzeti bíróság által elutasított, de a biztosítótársaságok által hivatkozott álláspontot fogadnánk el, miszerint nem a kártérítés megtagadásáról van szó, hanem arról, hogy a kártérítés és a „gondatlan" biztosítottal szembeni követelés kiegyenlítik egymást.

35. Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy az ítélkezési gyakorlat értelmében, jóllehet az uniós jog általánosságban lehetővé teszi, hogy a nemzeti jog egyes esetekben megengedje a biztosítótársaságoknak, hogy ellenkövetelésel éljenek a biztosítottal szemben,[22] a tagállamok jogszabályai nem sérthetik az irányelv hatékony érvényesülését,[23] amely azon az alapelven nyugszik, hogy a biztosítóknak mindig meg kell téríteniük a vezetővel nem azonos károsultak kárát.[24]

36. Mivel az irányelv nem hangolja össze a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti jogszabályokat, nyilvánvaló, hogy az egyes balesetek ténybeli körülményeit például a kártérítés összegének meghatározása tekintetében lehet figyelembe venni. Mindenesetre a kártérítés összegének esetleges csökkentését, túl azon, hogy ez csak kivételesen történhet, esetről esetre kell értékelni, és az nem határozható meg általános és elvont szempontok alapján.[25] Rendkívüli esetekben, amint azt a Bizottság hangsúlyozta a tárgyaláson, a kártérítés akár a teljes összegéig, azaz nulla kifizetésig is csökkenthető. Ez azonban az eset

22 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Ruiz Bernáldez-ügyben hozott ítélet 23. pontja.

23 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 28. pontja. Lásd továbbá a C-356/05. sz. Farrell-ügyben 2007. április 19-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-3067. o.) 34. pontját és a 12. lábjegyzetben hivatkozott Ambrósio Lavrador és társai ügyben hozott ítélet 28. pontját.

24 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Ruiz Bernáldez-ügyben hozott ítélet 18. pontja.

25 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 29–30. pontja és a 12. lábjegyzetben hivatkozott Ambrósio Lavrador és társai ügyben hozott ítélet 29. pontja.

összes körülményének értékelése alapján történhet, és az a puszta tény, hogy a gépjármű vezetését valamely engedéllyel nem rendelkező személynek engedték át, bizonyosan nem elegendő a kártérítés nullára való csökkentéséhez. Arra is emlékeztetni kell, hogy a Bíróság szerint az utas közrehatása a kár keletkezésében nem teszi lehetővé a kártérítés aránytalan csökkentését.[26]

37. Más szóval, a Bíróság vonatkozó ítélkezési gyakorlatából eredő tanulság szükségképpen annak megállapításához vezet, hogy a 2009/103/EK irányelv 12. cikke (1) bekezdésének és 13. cikke (1) bekezdésének együttes rendelkezéséből az következik, hogy abban az esetben, ha ugyanazon személy egyidejűleg károsult és gondatlan biztosított is, az első – a károsulti minősége – elsőbbséget élvez a másodikkal szemben. Azon esetek kivételével, amikor fennáll azon tényállások egyike, amelyek tekintetében az irányelv kifejezetten előírja a kártérítés megtagadásának lehetőségét, a balesetek károsultjainak kártérítést kell fizetni.

38. Tagadhatatlan, hogy az uniós jog ezen értelmezése, amennyiben ez az egyetlen, amely összeegyeztethető a szabályozással és az ítélkezési gyakorlattal, néhány inkoherens területet nyitva hagy. Különösen azt kell elismerni, hogy jóllehet valamely biztosító nem léphet fel követeléssel egy gondatlan biztosítottal szemben azon összeg tekintetében, amelyet mint károsultnak kifizetett neki, a követelés lehetséges az ugyanezen baleset *más* károsultjainak esetlegesen kifizetett összegek tekintetében. Az ilyen helyzet azonban számomra nem tűnik összeegyeztethetőnek az irányelv szellemével, különösen a károsultak védelmére irányuló akarat fényében.

C – *A tagállamoknak a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozással kapcsolatos mérlegelési mozgásteréről*

39. Egyébiránt azt is ki kell emelni, hogy a fentebb javasolt megoldás nem ellentétes a Bíróság azon újabb ítéleteivel,[27] amelyekben a Bíróság elismerte a gépjárművekkel kapcsolatos polgári jogi felelősségre vonatkozó portugál szabályozásnak az irányelvvel való összeegyeztethetőségét. A portugál polgári jogi felelősség rendszere egyes esetekben lehetővé teszi a közúti forgalom károsultjai bármely kártérítésének kizárását: ez különösen akkor következhet be, ha kizárásra került a gépjárművek vezetőinek bármely gondatlansága.

40. Amint azt a Bíróság megállapította a szóban forgó ítéletekben,[28] ezen ügyekben

26 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 29. pontja.

27 – A 12. lábjegyzetben hivatkozott Carvalho Ferreira Santos, valamint Ambrósio Lavrador és társai ügyben hozott ítéletekre utalok.

28 – A 12. lábjegyzetben hivatkozott Carvalho Ferreira Santos ügyben hozott ítélet 39. pontja, és a 12. lábjegyzetben hivatkozott Ambrósio Lavrador és társai ügyben hozott ítélet 34. pontja.

a hivatkozott balesetekkel kapcsolatos polgári jogi felelősség fennállása volt vitatott. A kérdés tehát egy olyan területre vonatkozott, amely főszabály szerint továbbra is a tagállamok mérlegelési hatáskörébe tartozik. A jelen ügyekben azonban, amint azt már megállapítottam, abból a feltételezésből indultam ki, hogy fennáll a felelősség, és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések csupán a biztosító beavatkozására vonatkoznak: tehát nem a polgári jogi felelősség, hanem a biztosítók szerepére vonatkozó szabályozás – irányelv által meghatározott – hatályának területén járunk.

41. Azt is meg kell állapítani, hogy a fent hivatkozott ítéletekben a polgári jogi felelősség kizárása a nemzeti bíróság által esetről esetre végzett értékelés eredménye volt. Ezzel szemben a jelen ügy tényállásai vonatkozásában a nemzeti jog lehetővé teszi a biztosítók számára, hogy általánosságban megtagadják a kifizetést minden olyan esetben, amikor a vezetést a kötvényben fel nem jogosított személynek engedték meg. Az ilyen jellegű általánosított kizárás tehát – amint láttuk – ellentétesnek tűnik az esetről esetre történő értékelésnek az ítélkezési gyakorlat által megállapított kötelezettségével.[29]

D – *Az irányelv 13. cikkének (1) bekezdése szerinti „engedélyről”*

42. Mielőtt lezárnám az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés vizsgálatát, az utolsó, röviden értékelendő szempont a biztosítótársaságok és az Egyesült Királyság kormányának írásbeli észrevételeiben hivatkozott azon érvelésre vonatkozik, miszerint az irányelv 13. cikkének (1) bekezdése szerinti „engedély” nem a biztosítótársaságok, hanem a biztosított által adott engedély. Következésképpen, a 13. cikk értelmében érvénytelen biztosítási szerződéses záradékok azok, amelyek kizárják a fedezetet abban az esetben, ha olyan személyek vezettek, akiket a tulajdonos nem hatalmazott fel arra. Ezzel szemben alkalmazhatók maradnak azok a záradékok, amelyek a fedezetet kizárják abban az esetben, ha a biztosító által fel nem jogosított személy vezetett, mint a jelen ügyben.

43. Ez az érvelés szerintem nem fogadható el.

44. Először is, amint az már joggal megállapításra került, a tulajdonos felhatalmazása nélküli vezetés jogszabályi értelemben lopásnak minősül, és a lopás vonatkozásában az irányelv különös rendelkezéseket ír elő ugyanezen 13. cikkben. Az államok különösen lopott gépjárművek esetén dönthetnek úgy, hogy a károsultat a biztosító helyett a 10. cikkben az ismeretlen vagy nem biztosított gépjárművek által okozott károk megtérítésével megbízott nemzeti szervezet kártalanítja. Ezen különös,

29 – Lásd fentebb, a jelen indítvány 36. pontját.

a lopásra vonatkozó rendelkezések arra engednek következtetni, hogy ha a jogalkotó a 13. cikk (1) bekezdése a) pontjának szerkesztése közben csak ezt az egy tényállást tartotta volna szem előtt, arra egyértelműbben utalt volna.

45. Véleményem szerint az irányelv teleologikus értelmezésének keretében, a károsultak védelmének célkitűzése fényében az „engedély" nélküli esetekben a biztosítási fedezetet kizáró szerződéses záradékok alkalmazhatatlanságát előíró rendelkezést tágan kell értelmezni, úgy, mint amely valamennyi olyan helyzetre vonatkozik, amelyben a gépjárművet vezető személy nem vezethetné a gépjárművet, mert ezt nem engedélyezte a biztosítótársaság, a tulajdonos vagy a biztosított. Valamennyi ilyen esetben a biztosítási fedezetet garantálni kell a károsultak védelme céljából, és a biztosító főszabály szerint nem vonhatja ki magát a kifizetés kötelezettsége alól.

46. Ezt a megállapítást az a pontosítás sem teszi vitathatóvá, hogy a szóban forgó engedély „kifejezett vagy hallgatólagos" is lehet. Az Egyesült Királyság Kormányának állításával ellentétben a biztosító, és nem csak a biztosított által adott engedély is lehet hallgatólagos. Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy a tagállamok többségében, amint láttuk, a biztosítás egyszerűen egy gépjárművet fedez, az engedélyezett vezetők megjelölése nélkül: ebben az esetben a biztosító „hallgatólagos" engedélyéről van szó, a gépjármű valamennyi lehetséges vezetője vonatkozásában.

47. Arra is rá kell egyébként mutatni, amint azt a Bizottság is megjegyezte a tárgyaláson, hogy az irányelv 13. cikke (1) bekezdésének a)–c) pontja szerinti záradékok felsorolása – úgy tűnik – inkább példálózó, mint kimerítő jellegű, különösen azon ítélkezési gyakorlat fényében, amely megállapította a bizonyos esetekben a kifizetésnek a biztosító részéről történő kizárását lehetővé tévő, megszorítóan értelmezendő rendelkezések kivételes jellegét.[30] E szempontból nézve az a tény, hogy egy bizonyos záradéktípus kifejezetten nem szerepel a 13. cikkben, nem jelenti azt, hogy az automatikusan összeegyeztethető az irányelvvel.

E – *Végkövetkeztetések az első kérdésről*

48. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre vonatkozó vizsgálatom zárásaként azt javaslom a Bíróságnak, hogy a kérdésre annak megállapításával válaszoljon,

30 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 19. pontja.

hogy a 2009/103/EK irányelv 12. cikkének (1) bekezdését és 13. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétesek az olyan nemzeti rendelkezések, amelyek alapján olyan körülmények között, mint az alapügyben szereplők, valamely biztosító megtagadhatja egy károsult kártérítésének kifizetését, amennyiben ez utóbbi olyan biztosított, aki utasként szállt be saját járművébe, amelynek vezetését egy, a biztosítási kötvény által nem fedezett jogalanynak engedte át.

IV – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésről

49. Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ a Bíróságtól, hogy az előző kérdésre adott válasz tekintetében releváns-e a gépjármű vezetését arra engedéllyel nem rendelkező személynek átengedő biztosított tudati állapota: különösen pedig, lehet-e jelentősége annak a ténynek, hogy a biztosított tudatában volt-e, vagy sem, annak a ténynek, hogy az a személy, akinek a vezetést átengedi, nem rendelkezik biztosítással.

50. Amint már fentebb megállapítottam, az irányelvet, ahogyan azt az ítélkezési gyakorlat értelmezte, áthatja az az elv, hogy a biztosítónak főszabály szerint *mindig* kártérítést kell fizetnie a károsultnak, feltéve, hogy nem áll fenn az irányelvben kifejezetten előírt egyik kivétel. Más szóval, a biztosított tudati állapota irreleváns a tekintetben, hogy a károsultaknak minden esetben kártérítést kell fizetni, még akkor is, ha ezek közül az egyik a „gondatlan" biztosított.

51. Ez természetesen semmiképpen nem akadályozza meg, hogy a tagállamok – a fent hivatkozott korlátok között – figyelembe vegyék e tényezőt a polgári jogi felelősségre vonatkozó jogszabályok területén, például a károsultnak kifizethető összeg tekintetében, vagy, harmadik személyeknek okozott károk esetén, a biztosítók ellenkövetelés hez való joga meghatározásának tekintetében.

52. Azt javaslom tehát a Bíróságnak, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre annak megállapításával válaszoljon, hogy az első kérdésre adott válasz nem változik azon körülménytől függően, hogy a biztosított tudatában volt-e, vagy sem, annak a ténynek, hogy azt a személyt, akinek a gépjármű vezetését átengedi, nem fedezi biztosítás.

V – Végkövetkeztetések

53. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javasolom, hogy a Bíróság a Court of Appeal által előterjesztett kérdésekre a következőképpen válaszoljon:

„A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 12. cikkének (1) bekezdését és 13. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétesek az olyan nemzeti rendelkezések, amelyek alapján olyan körülmények között, mint az alapügyben szereplők, valamely biztosító megtagadhatja egy károsult kártérítésének kifizetését, amennyiben ez utóbbi olyan biztosított, aki utasként szállt be saját járművébe, amelynek vezetését egy, a biztosítási kötvény által nem fedezett jogalanynak engedte át.

Az első kérdésre adott válasz tekintetében irreleváns az a körülmény, hogy a biztosított tudatában volt-e, vagy sem, annak a ténynek, hogy azt a személyt, akinek a gépjármű vezetését átengedi, nem fedezi biztosítás."