A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2011. március 17.*

A C-484/09. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunal da Relação do Porto (Portugália) a Bírósághoz 2009. november 30-án érkezett, 2009. november 24-i határozatával terjesztett elő az előtte

**Manuel Carvalho Ferreira Santos**

és

a **Companhia Europeia de Seguros SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: J.N. Cunha Rodrigues tanácselnök, A. Arabadjiev (előadó), A. Rosas, A. Ó Caoimh és P. Lindh bírák,

* Az eljárás nyelve: portugál.

főtanácsnok: V. Trstenjak,
hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a portugál kormány képviseletében L. Inez Fernandes, meghatalmazotti minőségben,

– a német kormány képviseletében T. Henze és J. Möller, meghatalmazotti minőségben,

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: L. Ventrella avvocato dello Stato,

– az osztrák kormány képviseletében C. Pesendorfer, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében N. Yerrell és M. Telles Romão, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2010. december 7-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

**Ítéletet**

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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. cikke (1) bekezdésének, 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) 2. cikke (1) bekezdésének, valamint 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) 1. cikkének értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet M. Carvalho Ferreira Santos (a továbbiakban: M. Carvalho) és a Companhia Europeia de Seguros SA (a továbbiakban: Europeia de Seguros) közötti, annak tárgyában indult peres eljárás keretében terjesztették elő, hogy ez utóbbi a gépjármű-felelősségbiztosítás alapján térítse meg az M. Carvalhót a gépjárműve és az Europeia de Seguros felelősségbiztosításával fedezett gépjármű összeütközése során ért kárt.

## Jogi háttér

*Az uniós jog*

3 Az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„[…] minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén nyilvántartásba vett [helyesen: rendszerint a saját területén üzemben tartott] gépjárművek rendelkeznek [helyesen: rendelkezzenek] gépjármű-felelősségbiztosítással. A fedezett felelősség mértékét és a fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni”.

4 A második irányelv 2. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Valamennyi tagállam megtesz minden szükséges intézkedést, amely garantálja, hogy bármely törvényi rendelkezést vagy bármely szerződési záradékot, amely [az első] 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 [helyesen: erre sem kifejezetten, sem hallgatólagosan nem lett felhatalmazva], vagy

vagy

– nem rendelkezik az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal,

vagy

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

[az első] irányelv 3. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában érvénytelennek tekintsenek olyan harmadik fél kárigényének vonatkozásában, aki balesetet szenvedett el.

Mindazonáltal az első francia bekezdésben említett rendelkezés vagy előírás felhasználható [helyesen: alkalmazható] 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.

A tagállamoknak lehetőségük van rá – a saját területükön történő balesetek esetében –, hogy ne alkalmazzák az első albekezdésben szereplő rendelkezést, amennyiben és amilyen mértékben az elszenvedett kárért a kárvallott személy egy szociális biztonsági szervtől kártérítést kaphat."

5 A harmadik irányelv 1. cikke szerint:

„A [második] irányelv 2. cikke (1) bekezdése második albekezdésének sérelme nélkül [az első] irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás a gépjármű vezetője

kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre.

[…]”

6 A 72/166/EGK, 84/5/EGK, 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (HL L 149., 14. o.) „A 90/232/EGK irányelv módosításai” című 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A 90/232/EGK irányelv a következőképpen módosul:

[…]

2. A következő cikket kell beilleszteni:

»*1a. cikk*

A 72/166/EGK irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás kiterjed az olyan gyalogosokat, kerékpárosokat és a közút többi, nem motorizált használóját ért személyi sérülésekre és anyagi kárra, akik egy gépjármű részvételével bekövetkezett baleset következményeként a nemzeti polgári jog értelmében kártérítésre jogosultak. Ez a cikk nem érinti sem a polgári jogi felelősséget, sem pedig a kártérítés összegét.«

[…]”

7 A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (HL L 263., 11. o.) „A károsultak egyes csoportjai” című 12. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) 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.

[…]

(3) A 3. cikkben említett biztosítás kiterjed az olyan gyalogosokat, kerékpárosokat és a közút többi, nem motorizált használóját ért személyi sérülésekre és anyagi kárra, akik egy gépjármű részvételével bekövetkezett baleset következményeként a nemzeti polgári jog értelmében kártérítésre jogosultak.

Ez a cikk nem érinti sem a polgári jogi felelősséget, sem pedig a kártérítés összegét.”

*A nemzeti jog*

8 A portugál polgári törvénykönyv 503. cikke (1) bekezdésének értelmében:

„Aki szárazföldi közlekedésre alkalmas gépjárművet üzemeltet, és azt saját célból használja, még ha meghatalmazott útján jár is el, felel a járműnek tulajdonítható veszélyekből eredő kárért, akkor is, ha a jármű forgalmon kívül áll."

9 Ugyanezen törvénykönyv 504. cikkének (1) bekezdése szerint:

„A járművekkel okozott károkért fennálló felelősség kedvezményezettjei harmadik felek, például a szállított utasok."

10 A portugál polgári törvénykönyv 506. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ha két jármű ütközéséből eredően mindkettőben vagy az egyikben kár keletkezik, és egyik járművezető vétkessége sem állapítható meg, a felelősség olyan arányban oszlik meg közöttük, amilyen arányban a járművekből eredő kockázat hozzájárult a kárhoz; ha a kárt kizárólag az egyik jármű okozta, anélkül hogy bármelyik vezető vétkes lenne, csak az a személy köteles kártérítésre, aki a kárért felelős.

(2) Kétség esetén a két jármű károkozásban való közrehatásának mértékét, illetve a két járművezető vétkességének arányát egyenlőnek kell tekinteni."

**Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés**

11 2000. augusztus 5-én M. Carvalho segédmotoros kerékpárjával összeütközött az M. Nogueira Teixeira vezette könnyűgépjárművel. M. Carvalho koponyasérülést szenvedett, és több hónapra kórházba került. Azóta munkaképtelen.

12 E balesetet követően M. Carvalho keresetet nyújtott be az Europeia de Seguros biztosító ellen, amelynél M. Nogueira Teixeira gépjármű-felelősségbiztosítást kötött. E keresetben 154 546,36 eurót követelt az említett balesetben elszenvedett vagyoni és nem vagyoni kára megtérítéseként.

13 Az előzetes kérdést előterjesztő bíróság megállapította, hogy egyik járművezető sem vétkes. Mivel kétséges a balesetben érintett járművek károkozásban való közrehatásának mértéke, a portugál polgári törvénykönyv 506. cikkének (2) bekezdését kell alkalmazni, amely az egyes járművezetők felelősségének mértéket 50%-ban határozza meg.

14 E bíróság szerint a kárt okozó jármű vezetőjének felelőssége korlátozott a károsult járművének az említett károkozásban való közrehatásával arányban álló mértékben. E korlátozott felelősség az Europeia de Seguros által a gépjármű-felelősségbiztosítás címén a károsultnak fizetendő kártérítés arányos csökkenésével jár.

15 Az előzetes kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az a körülmény, hogy a balesetből eredő kár keletkezéséhez maga a károsult is hozzájárult, nem fosztja meg az első irányelv 1. cikkének 2. pontja értelmében vett károsult féli minőségétől. Következésképpen a károsult járművezetőre a személyi sérülése alapján járó kártérítést illetően vonatkozik a Bíróság által a C-537/03. sz., Candolin és társai ügyben 2005. június 30-án hozott ítéletben (EBHT 2005., I-5745. o.) kimondott azon elv, hogy védeni kell a közlekedési balesetek károsultjait.

16 Márpedig a Bíróság ezen elv alapján kimondta, hogy az a nemzeti szabályozás, amely lehetővé teszi a közlekedési balesetek károsultjainak járó kártérítés csökkentését vagy korlátozását azzal az indokkal, hogy maguk is hozzájárultak az őket ért kár keletkezéséhez, ellentétes az uniós joggal, mivel sérti az első irányelv 3. cikke (1) bekezdésének, a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének és a harmadik irányelv 1. cikkének hatékony érvényesülését.

17 Az előzetes kérdést előterjesztő bíróság megállapította többek között, hogy a Bíróság – bár elismerte, hogy a felelősségbiztosítás továbbra is a tagállamok hatáskörébe tartozó terület – kimondta, hogy ez utóbbiaknak e hatáskörüket az uniós jog tiszteletben tartásával kell gyakorolniuk, amely csak kivételesen és eseti mérlegelés alapján teszi lehetővé a károsultnak a kötelező felelősségbiztosításból a gépjárművekkel okozott közlekedési baleset címén fizetendő kártérítés csökkentését.

18 A Bíróság ezen ítélkezési gyakorlatára tekintettel a kérdést előterjesztő bíróságban kétségek támadtak az alapeljárásban alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszernek a fent említett uniós jogi rendelkezésekkel való összeegyeztethetőségét illetően.

19 E körülmények között a Tribunal da Relação do Porto úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

Járművek olyan ütközése esetén, amikor a balesetben, amelynek következtében az egyik járművezető (a sérült, kártérítést igénylő személy) személyi sérülést szenvedett, és őt vagyoni kár érte, egyik járművezető sem vétkes, ellentétes-e a közösségi joggal, konkrétan [az első] irányelv 3. cikkének (1) bekezdésével, a [második] irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével, illetve a [harmadik] irányelv 1. cikkével – e rendelkezéseknek a [Bíróság] által eddig adott értelmezése alapján – az objektív felelősség megosztásáról való rendelkezés lehetősége (a polgári törvénykönyv 506. cikkének (1) és (2) bekezdése), amely közvetlenül megjelenik az elszenvedett sérülésekből eredő vagyoni és nem vagyoni kár miatt a sérültnek járó kártérítés összegében (mivel e felelősségmegosztás a kártérítés összegének arányos csökkentését eredményezi)?

**Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről**

20 Az előzetes döntéshozatalra utaló bíróság kérdésével lényegében arra vár választ, hogy úgy kell-e értelmezni az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és a harmadik irányelv 1. cikkét, hogy azokkal ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely két jármű kárt okozó olyan ütközése esetén, amikor a balesetben egyik járművezető sem vétkes, az említett kárért való felelősséget megosztja az egyes járművek károkozásban való közrehatása mértékének arányában, illetve kétség esetén az említett közrehatás mértékét egyenlőként határozza meg.

21 A portugál kormány kifejtette, hogy a károsult kártérítéshez való joga a portugál polgári törvénykönyv 483. és 499. cikke alapján egyenesen arányos a felelősségnek az említett törvénykönyv 506. cikke alapján megállapított mértékével.

22 A német, az olasz és az osztrák kormány azzal érvelt, hogy mind az első és a második irányelv tárgyából, mind azok szövegéből az tűnik ki, hogy ezen irányelvek nem a tagállamok felelősségbiztosítási rendszereinek harmonizálására irányulnak. Szerintük az uniós jogalkotó célja a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás terjedelmének, nem pedig a gépjárműbalesetek esetén alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszernek a szabályozása volt.

23 Következésképpen a kár betudására vonatkozóan a felelősséget szabályozó nemzeti jog által meghatározott szempontoknak az uniós joggal való összeegyeztethetősége nincs összefüggésben az első és a második irányelv hatályával. Ezenfelül ez utóbbiak alkalmazásának feltétele, hogy a felelősségbiztosításra vonatkozó jog alapján előzetesen meghatározzák a megtérítendő kár mértékét.

24 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az első és a második irányelv preambulumából kitűnik, hogy ezen irányelvek célja az, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítson az általában az Unió területén található gépjárműveknek és utasaiknak, másrészt – függetlenül attól, hogy az Unión 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, valamint a C-348/98. sz., Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben 2000. szeptember 14-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-6711. o.] 24. pontja).

25 Ennek érdekében az első irányelv – amint az a (8) preambulumbekezdéséből kitűnik – olyan rendszert hozott létre, amely azon a vélelmen alapul, hogy a rendszerint az Unió területén üzemben tartott járművek biztosítva vannak. Ennek megfelelően ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerint minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a rendszerint a területén üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással (a fent hivatkozott Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben hozott ítélet 25. pontja).

26 E cikk azonban az eredeti megfogalmazása értelmében a tagállamokra hagyta a fedezett kár, valamint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó részletes szabályok meghatározását. A biztosítási kötelezettség terjedelmét illetően a tagállami szabályozások között fennálló – a második irányelv (3) preambulumbekezdésében is említett – eltérések csökkentése érdekében ezen irányelv 1. cikke a felelősségbiztosítással kapcsolatban meghatározott összegű kötelező biztosítást ír elő a vagyoni károk és a személyi sérülések fedezésére, illetve a harmadik irányelv 1. cikke a járművezetőn kívül kiterjesztette ezt a biztosítási kötelezettséget az utasoknak személyi sérüléseire (a fent hivatkozott Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben hozott ítélet 26. pontja).

27 Az első irányelv 3. cikkének a második és a harmadik irányelvben kifejtett és kiegészített (1) bekezdése tehát kötelezővé teszi a tagállamok számára annak garantálását, hogy a rendszerint a területükön üzemben tartott járművekre vonatkozó felelősség biztosítással fedezve legyen, illetve e bekezdés többek között meghatározza azon kártípusokat és harmadik fél károsultakat, amelyekre és akikre a biztosításnak ki kell terjednie (a fent hivatkozott Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben hozott ítélet 27. pontja).

28 A Bíróság már határozott azokról a következményekről, amelyek e kötelezettségből erednek a harmadik felek kárának a biztosított felelőssége alapján a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításból való megtérítésére vonatkozóan.

29 Ennek megfelelően a károsultak védelmére vonatkozó célra tekintettel – amely újra és újra megerősítést nyert a szóban forgó irányelvekben – a Bíróság kimondta, hogy ellentétes az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésével az, ha a gépjármű-felelősségbiztosítás biztosítója törvényi rendelkezésre vagy szerződési záradékra hivatkozással megtagadhatja a kártérítést a biztosított gépjárművel okozott baleset harmadik fél károsultjaitól (a fent hivatkozott Ruiz Bernáldez-ügyben hozott ítélet 20. pontja, valamint a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 18. pontja).

30 A Bíróság azt is kimondta, hogy a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének első albekezdése pusztán megismétli e kötelezettséget a biztosítási szerződések olyan rendelkezéseit vagy záradékait illetően, amelyek a gépjármű-felelősségbiztosítás köréből kizárják a harmadik felek abból eredő kárát, hogy a biztosított járművet a jármű vezetésére nem felhatalmazott, jogosítvánnyal nem rendelkező vagy a jármű állapotára vagy biztonságosságára vonatkozóan jogszabályban előírt műszaki kötelezettségeket megsértő személy használta vagy vezette (a fent hivatkozott Ruiz Bernáldez-ügyben hozott ítélet 21. pontja, valamint a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 19. pontja).

31 Emlékeztetni kell azonban arra, hogy a harmadik feleknek okozott kárt fedező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség eltér az e harmadik feleknek a biztosított felelősségbiztosítása alapján járó kártérítés mértékétől. Amíg ugyanis az előbbit az uniós szabályozás határozza meg és garantálja, addig az utóbbit lényegében a nemzeti jog szabályozza (lásd ebben az értelemben a C-356/05. sz. Farrell-ügyben 2007. április 19-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-3067. o.] 32. pontját).

32 E tekintetben a Bíróság már kimondta, hogy az első, a második és a harmadik irányelv céljából és szövegéből az következik, hogy ezek nem a tagállamok felelősségbiztosítási rendszereinek harmonizálására irányulnak, és hogy az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok továbbra is szabadon meghatározhatják a gépjárműbalesetekből eredő károkra alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszert (a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 24. pontja, valamint a fent hivatkozott Farrell-ügyben hozott ítélet 33. pontja).

33 Az első irányelv 3. cikke (1) bekezdésének szövegéből kitűnik ugyanis, hogy az uniós jogalkotó nem kívánta meghatározni a gépjárművekkel kapcsolatos azon felelősség típusát (vétkességen alapuló vagy objektív), amelyet kötelező biztosítással kell fedezni.

34 Mindazonáltal a tagállamok kötelesek biztosítani, hogy a nemzeti joguk alapján beálló felelősség a fent említett három irányelv rendelkezéseinek megfelelő biztosítással legyen fedezve (a fent hivatkozott Farrell-ügyben hozott ítélet 33. pontja).

35 Ezenfelül a felelősségbiztosításra vonatkozó jogot illetően a Bíróság azt is kimondta, hogy a tagállamoknak az uniós jogot, különösen pedig az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és a harmadik irányelv 1. cikkét betartva kell az e területre vonatkozó hatáskörüket gyakorolniuk (a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 27. pontja, valamint a fent hivatkozott Farrell-ügyben hozott ítélet 34. pontja)

36 A gépjárműbalesetekből eredő károk megtérítésére vonatkozó nemzeti felelősségbiztosítási rendelkezések ezért nem akadályozhatják az említett rendelkezések hatékony érvényesülését (a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 28. pontja, valamint a fent hivatkozott Farrell-ügyben hozott ítélet 34. pontja).

37 Márpedig éppen ez a helyzet, ha a károsultnak az őt ért kárral kapcsolatos felelőssége – ahogyan azt az említett kár keletkezésében való közrehatásának a felelősségbiztosításra vonatkozó nemzeti jog alapján történő értékelése során megállapítják – azzal a következménnyel jár, hogy hivatalból kizárják vagy aránytalanul korlátozzák az azon kárnak a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításból való megtérítésére való jogát, amelyért a biztosított felelős.

38 E tekintetben a Bíróság kimondta, hogy valamely, általános és absztrakt szempontok szerint meghatározott nemzeti szabályozás nem zárhatja ki és nem korlátozhatja aránytalanul az utas azon jogát, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alapján kártérítést kapjon kizárólag azzal az indokkal, hogy közrehatott a kár keletkezésében. E jog terjedelmét kizárólag kivételes körülmények esetén, eseti mérlegelés alapján és az uniós jog tiszteletben tartásával, arányos mértékben lehet korlátozni (a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 30. pontja, valamint a fent hivatkozott Farrell-ügyben hozott ítélet 35. pontja).

39 A jelen ügyben az alapeljárásban egy gépjárművezetőt a járműve és egy másik gépjármű közötti olyan ütközés során ért kárnak a felelősségbiztosítás alapján való megtérítéséről van szó, amelyben egyik járművezető sem vétkes. A fent hivatkozott Candolin és társai ügy, valamint a fent hivatkozott Farrell-ügy körülményeitől eltérően a járművezetőnek járó kártérítés csökkentése nem a felelősségbiztosítás terjedelmének korlátozásából ered, hanem a biztosított felelősségének az alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszer alapján történő korlátozásából.

40 A portugál polgári törvénykönyv 506. cikke (1) bekezdésének értelmében ugyanis, ha két jármű ütközésekor kár keletkezik, és a járművezetők egyikének vétkessége sem állapítható meg, a felelősség olyan arányban oszlik meg közöttük, amilyen arányban a járművek közrehatottak a kár keletkezésében. Ezen cikk (2) bekezdése szerint a

járművek károkozásban való közrehatásának mértékét illető kétség esetén e mértéket egyenlőnek kell tekinteni.

41 Más szóval az alapeljárásban alkalmazandó nemzeti szabályozás arra irányul, hogy megossza a gépjárművek olyan ütközésekor keletkezett kárért való felelősséget, amelyben egyik járművezető sem vétkes.

42 Amint azt a portugál kormány megállapította, e felelősségmegosztás meghatározza az egyes járművezetők által a felelősségbiztosításuk alapján az ütközéskor keletkezett kár címén fizetendő kártérítést.

43 A fent hivatkozott Candolin és társai ügy, illetve a fent hivatkozott Farrell-ügy jogi hátterével ellentétben a portugál polgári törvénykönyv 506. cikke nem zárja ki hivatalból, és nem korlátozza aránytalanul a károsultaknak – a jelen ügyben a másik gépjárművel ütköző gépjármű személyi sérülést szenvedett vezetőjének – a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alapján történő kártérítéshez való jogát. E rendelkezésben ugyanis csak annyi szerepel, hogy a felelősség megoszlik olyan arányban, amilyen arányban a járművek közrehatottak a kár keletkezésében, ami befolyásolja a kártérítés összegét is.

44 Ennélfogva meg kell állapítani, hogy e rendelkezés nem érinti az uniós jogban arra vonatkozóan szereplő garanciát, hogy a nemzeti jog alapján alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszerben a fent említett három irányelvnek megfelelő biztosítás nyújtson fedezetet.

45 Ezt a megállapítást egyébiránt megerősíti a harmadik irányelvnek a 2005/14 irányelvvel beillesztett 1a. cikke, amely a gyalogosokat, kerékpárosokat és a közút többi, nem motorizált használóját ért személyi sérülések és anyagi kár fedezetét illetően a nemzeti polgári jogra hivatkozik. Mivel e rendelkezésben az szerepel, hogy az említett kárt a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás olyan mértékben fedezi, amilyen mértékű kártérítésre van joguk a károsultaknak a nemzeti jog alapján, ez nem lehet másként az olyan gépjárművezetőt illetően sem, aki egyszerre károsultja és társfelelőse az általa más gépjárművel való ütközésből eredő személyi sérülésnek. E tekintetben egyébiránt a 2009/103 irányelv 12. cikkéből az következik, hogy a károsultak különböző kategóriái – többek között a nem motorizált úthasználók, valamint az utasok – kárának a kötelező biztosítással való fedezése nem érinti sem az említett kárért való felelősséget, sem az az alapján járó kártérítés összegét.

46 A fenti megfontolásokra tekintettel a feltett kérdésre azt kell válaszolni, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és a harmadik irányelv 1. cikkét úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely két jármű kárt okozó olyan ütközése esetén, amikor a balesetben egyik járművezető sem vétkes, az említett kárért való felelősséget megosztja az egyes járművek károkozásban való közrehatása mértékének arányában, illetve kétség esetén az említett közrehatás mértékét egyenlőként határozza meg.

## A költségekről

47 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 (második tanács) a következőképpen határozott:

**A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv 1. cikkét úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely két jármű kárt okozó olyan ütközése esetén, amikor a balesetben egyik járművezető sem vétkes, az említett kárért való felelősséget megosztja az egyes járművek károkozásban való közrehatása mértékének arányában, illetve kétség esetén az említett közrehatás mértékét egyenlőként határozza meg.**

Aláírások