A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2011. június 9.*

A C-409/09. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Supremo Tribunal de Justiça (Portugália) a Bírósághoz 2009. október 27-én érkezett, 2009. október 2-i határozatával terjesztett elő az előtte

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

és

a **Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök, D. Šváby (előadó), G. Arestis, J. Malenovský és T. von Danwitz bírák,

* Az eljárás nyelve: portugál.

főtanácsnok: N. Jääskinen,
hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2011. január 27-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– J. M. Ambrósio Lavrador és M. C. Olival Ferreira Bonifácio képviseletében L. Saraiva advogado,

– a Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA képviseletében J. M. Fonseca advogado,

– a portugál kormány képviseletében L. Inez Fernandes és D. Marinho Pires, meghatalmazotti minőségben,

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

– a lett kormány képviseletében K. Drēviņa és M. Borkoveca, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében N. Yerrell, M. Teles Romão és P. Guerra e Andrade, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

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), 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), 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) értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet az egyrészről J. M. Ambrósio Lavrador és M.C. Olival Ferreira Bonifácio, a másrészről a Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (a továbbiakban: Fidelidade-Mundial) között, abban a tárgyban indult peres eljárás keretében terjesztették elő, hogy a Fidelidade-Mundial a gépjármű-felelősségbiztosítás alapján térítse meg az alapeljárás felpereseinek a kerékpáron közlekedő kiskorú gyermekük és a Fidelidade-Mundialnál felelősségbiztosítással biztosított gépjármű részvételével bekövetkezett közlekedési balesetet folytán keletkezett kárát.

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

– 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 [helyesen: hatálytalannak] 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 [helyesen: károsult] 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 gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó 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 ekként rendelkezik:

„[...]

(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 2005/14 irányelv (16) preambulumbekezdése szerint:

„A balesetekben általában a leggyengébb félnek bizonyuló gyalogosokat, kerékpárosokat és a közút egyéb, nem motorizált használóját ért személyi sérülést és anyagi kárt – amennyiben a nemzeti polgári jognak megfelelően kártérítésre jogosultak – a

balesetben részt vevő gépjármű kötelező biztosításának kell fedeznie. Ez a rendelkezés nem érinti a nemzeti jogszabályokban megállapított polgári jogi felelősséget, illetve egy adott balesetben megítélt kártérítés mértékét."

8 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

9 A Código Civil (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 gépjárműnek tulajdonítható veszélyekből eredő kárért, akkor is, ha a gépjármű nem vesz részt a forgalomban."

10 E törvénykönyv 504. cikkének (1) bekezdése szerint:

„A gépjárművekkel okozott károkért fennálló felelősség kedvezményezettjei a harmadik felek, valamint a szállított utasok."

11 Az említett törvénykönyv 505. cikke szerint:

„Az 570. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül az 503. cikk (1) bekezdése szerinti felelősség alól csak akkor lehet mentesülni, ha a baleset a károsultnak vagy valamely harmadik félnek róható fel, illetve az a gépjármű működésétől független elháríthatatlan ok következménye."

12 E törvénykönyv 570. cikke szerint:

„(1) Amennyiben a károsult vétkes magatartása közrehatott a kár keletkezésében vagy súlyosbodásában, a bíróságnak valamennyi fél vétkességének fokát és az ebből eredő következményeket alapul véve kell meghatároznia, hogy teljes vagy csökkentett mértékben ítéli-e meg a kártérítést, vagy elutasítja a kártérítési követelést.

(2) Ha a felelősség kizárólag a vétkesség vélelmén alapul, a károsult vétkessége – ezzel ellentétes rendelkezés hiányában – kizárja a kártérítési kötelezettséget."

A jogvita és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

13 2002. július 12-én az alapügy felpereseinek kiskorú fia, aki kerékpáron közlekedett, összeütközött egy gépjárművel, amely a Fidelidade-Mundialnál volt biztosítva. A baleset következtében a fiú életét vesztette.

14 A kérdést előterjesztő bíróság ebben a tekintetben kifejti, hogy az eljárás korábbi szakaszában már bizonyítást nyert, hogy az említett baleset 20 óra 20 perc körül, lakott területen, házakkal szegélyezett utcában, falusi környezetben történt, és a gyermek a forgalommal szemben, az elsőbbségi szabályok betartása nélkül közlekedett.

15 Az alapügy felperesei a gépjármű-felelősségbiztosítás alapján keresetet nyújtottak be a Fidelidade-Mundial ellen, amely a fiuk halálát okozó balesetben részt vevő gépjármű biztosítója. Az érintettek a keresetben 207 080,78 euró kártérítést kértek, valamint

kérték az egészségügyi kezelés költségeinek megtérítését, és az említett balesetből eredő összes vagyoni és nem vagyoni káruk megtérítését.

16 Mivel keresetet mind az elsőfokú, mind a fellebbviteli eljárásban elutasították, az alapügy felperesei jogorvoslati kérelmet nyújtottak be a Supremo Tribunal de Justiça előtt.

17 Azon baleset körülményeit illetően, amelynek az alapügy felpereseinek fia áldozatává vált a kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy a baleset egyedüli okozója a kiskorú személy, aki a forgalommal szemben, az elsőbbségi szabályok betartása nélkül közlekedett, és a gépjármű vezetője nem sértette meg a rá vonatkozó közlekedési szabályok által előírt kötelezettségeket, ezért nem terheli sem vétkességen alapuló, sem objektív felelősség.

18 Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság a határozatában említést tesz az alapügy felperesének azon állításairól, amelyek szerint elvárható lett volna a gépjárművezetőtől, hogy különösen figyelmesen és óvatosan járjon el, hiszen ismerte a helyet, ahol a baleset bekövetkezett, ahova rendszeresen jártak gyermekek. Ugyanezen állítás szerint az említett vezető hanyag magatartásának ok-okozati szempontból hatása volt a káreseménnyel végződő folyamatra.

19 A kérdést előterjesztő bíróság megállapította többek között, hogy a Bíróság – bár elismerte, hogy a felelősségbiztosítás továbbra is a tagállamok hatáskörébe tartozó terület – a C-537/03. sz., Candolin és társai ügyben 2005. június 30-án hozott ítéletében (EBHT 2005., I-5745. o.) kimondta, hogy a tagállamoknak e hatáskörüket az uniós jog tiszteletben tartásával kell gyakorolniuk, tehát nem akadályozhatják az első, a második és a harmadik irányelv rendelkezéseinek hatékony érvényesülését. Az említett

rendelkezések hatékony érvényesülését többek között az akadályozza, ha valamely nemzeti szabályozás kizárólag amiatt, hogy a kár bekövetkezése magának a károsultnak róható fel, kizárja vagy aránytalanul korlátozza a kártérítési jogot.

20 A Bíróság ezen ítélkezési gyakorlatára tekintettel a kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak az alapeljárásban alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszernek a jelen ítélet 3–5. pontjában említett uniós jogi rendelkezésekkel való összeegyeztethetőségét illetően.

21 E körülmények között a Supremo Tribunal de Justiça úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a […] harmadik irányelv 1. cikkének rendelkezéseit, hogy azokkal ellentétes az, hogy a portugál polgári jog – többek között a portugál polgári törvénykönyv 503. cikkének (1) bekezdése, 504., 505. és 570. cikke útján – az olyan közlekedési baleset esetén, amely az ideje, a helye, valamint a módja tekintetében a jelen ügyben szereplőhöz hasonló körülmények között következett be, amiatt zárja ki vagy korlátozza a baleset kiskorú áldozata után járó kártérítéshez való jogot, hogy ez a kiskorú személy részben vagy akár kizárólagosan közrehatott a káresemény bekövetkezésében?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

22 Előzetesen rá kell mutatni, ahogyan arra a német kormány helyesen rámutatott, hogy az előterjesztett kérdés ugyan csak a harmadik irányelv 1. cikkére vonatkozik, mindazonáltal az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból egészében véve kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy úgy kell-e értelmezni

az első, a második és a harmadik irányelvet, hogy azokkal ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely amiatt korlátozza vagy zárja ki a gépjármű részvételével bekövetkezett baleset károsultjának kártérítési jogát, mert az részben vagy kizárólagosan közrehatott a káresemény bekövetkezésében.

23 E tekintetben először is arra kell emlékeztetni, hogy az első és a második irányelv preambulumaiból kitűnik, hogy ezen irányelveknek az a célja, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítsanak az általában az Európai Unió területén található gépjárműveknek és utasaiknak, másrészt hasonló bánásmódot biztosítsanak az ilyen gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak, függetlenül attól, hogy az Unión belül hol történt a baleset (a C-129/94. sz. Ruiz Bernáldez-ügyben 1996. március 28-án hozott ítélet [EBHT 1996., I-1829. o.] 13. pontja, 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, valamint a C-484/09. sz. Carvalho Ferreira Santos ügyben 2011. március 17-én hozott ítélet [EBHT 2011., I-1821. o.] 24. pontját).

24 Az első irányelvnek a második és a harmadik irányelvben kifejtett és kiegészített rendelkezései tehát előírják, hogy minden tagállam tegyen meg minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy az általában a területén található gépjárművek felelősségbiztosítással rendelkezzenek, és közelebbről meghatározzák többek között azon kártípusokat és harmadik fél károsultakat, amelyekre a biztosításnak ki kell terjednie (lásd a fent hivatkozott Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben hozott ítélet 27. pontját, valamint a fent hivatkozott Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítélet 27. pontját).

25 Emlékeztetni kell azonban arra, hogy a harmadik feleknek okozott kárt fedező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség fennállása, illetve az e harmadik feleknek a biztosított felelősségbiztosítása alapján járó kártérítés mértéke két külön kérdés. Amíg ugyanis az előbbit az uniós szabályozás határozza meg és garantálja, addig az utóbbit lényegében a nemzeti jog szabályozza (a fent hivatkozott Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítélet 31. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

26 A Bíróság ugyanis már kimondta, hogy az első, a második és a harmadik irányelv céljából és szövegéből az következik, hogy azok 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 Carvalho Ferreira Santos ügyben hozott ítélet 32. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ezt az elemzést – a közút egyéb, nem motorizált használóit ért károk esetében – alátámasztják a harmadik irányelv 1a. cikkének rendelkezései is, amelyeket átvett a 2009/103 irányelv 12. cikkének (3) bekezdése.

27 Mindazonáltal a tagállamok kötelesek biztosítani, hogy a nemzeti joguk alapján alkalmazandó polgári jogi felelősségre a fent említett három irányelv rendelkezéseinek megfelelő biztosítás vonatkozzon (a fent hivatkozott Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben hozott ítélet 29. pontja; a C-356/05. sz. Farrel-ügyben 2007. április 19-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-3067. o.] 33. pontja, valamint a fent hivatkozott Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítélet 34. pontja).

28 Másodszor, az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy a tagállamok az ezen a területen fennálló hatásköreiket az uniós jog tiszteletben tartása mellett kötelesek gyakorolni, és hogy a gépjárműbalesetekből eredő károk megtérítésére vonatkozó nemzeti rendelkezések nem akadályozhatják az első, a második és a harmadik irányelv hatékony érvényesülését (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Ruiz Bernáldez-ügyben hozott ítélet 19. pontját, a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 27. és 28. pontját, valamint a fent hivatkozott Farrell-ügyben hozott ítélet 34. pontját).

29 Ahogyan azt a Bíróság már kifejtette, akadályozná az említett irányelvek hatékony érvényesülését, ha valamely – általános és absztrakt szempontok alapján meghatározott – nemzeti szabályozás kizárólag a károsult károkozásban való közrehatása alapján kizárná vagy aránytalanul korlátozná a károsult kötelező gépjármű-felelősségbiztosításon alapuló kártérítési jogát (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 29. pontját). Ennélfogva a károsultnak járó kártérítés mértékét csak rendkívüli körülmények esetén, egyedi mérlegelés alapján lehet korlátozni (a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 29. pontja).

30 A Bíróság tehát megállapította, hogy a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével és a harmadik irányelv 1. cikkével ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely lehetővé teszi, hogy a gépjármű utasát ért kárnak a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alapján való megtérítését a károkozásban való közrehatása miatt megtagadják, vagy aránytalanul korlátozzák (a fent hivatkozott Candolin és társai ügyben hozott ítélet 35. pontja). Ezt a következtetést a fent hivatkozott Farrel-ügyben hozott ítélet 35. pontja is alátámasztja.

31 Rá kell mutatni, hogy az alapeljárásban a fent hivatkozott Candolin és társai ügy, valamint a fent hivatkozott Farrell-ügy körülményeitől eltérően a baleset károsultjainak kártérítési jogára nem a felelősségbiztosítás terjedelmének a biztosítási tárgyú rendelkezések útján való korlátozása van kihatással, hanem a biztosított gépjárművezető polgári jogi felelősségének az alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszer alapján történő korlátozása.

32 Ebben a tekintetben, az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a portugál polgári törvénykönyv 503. és 504. cikke a közlekedési baleset esetére objektív felelősséget hoz létre, azonban e törvénykönyv 505. cikkének megfelelően kizárt az említett törvénykönyv 503. cikkének (1) bekezdése szerinti objektív felelősség, ha a baleset a károsultnak róható fel. Ezenkívül, amennyiben a károsult vétkes magatartása közrehatott a kár keletkezésében vagy súlyosbodásában, a portugál polgári törvénykönyv 570. cikke szerint a károsult számára – a vétkessége súlyosságának mértékéhez viszonyítottan – nem, vagy csak részben jár kártérítés.

33 Más szavakkal, az alapeljárásban alkalmazandó jogszabály, a jelen ügyben szereplőhöz hasonló összefüggésben, csak abban az esetben kívánja kizárni a balesetben részt vevő gépjárművezető objektív felelősségét, ha a baleset kizárólag a károsultnak róható fel. Másrészt a kárának keletkezésében vagy súlyosbodásában közreható károsult vétkessége esetén – e jogszabály értelmében – a vétkessége a súlyosságának mértékével arányosan befolyásolja a károsult kártérítésének mértékét.

34 A fent hivatkozott Candolin és társai ügy, illetve a fent hivatkozott Farrell-ügy jogi hátterével ellentétben az említett jogszabály nem zárja ki automatikusan, és nem korlátozza aránytalanul a károsultak – akik a jelen esetben azon kiskorú személy szülei, aki életét vesztette, amikor kerékpárral gépjárműnek ütközött – a balesetben részt vevő gépjármű vezetőjének kötelező felelősségbiztosítása alapján történő kártérítését. Ennélfogva e rendelkezés nem érinti az uniós jogban arra vonatkozóan szereplő garanciát, hogy az alkalmazandó nemzeti jogban meghatározott polgári jogi felelősségre a fent említett három irányelvnek megfelelő biztosítás nyújtson fedezetet (lásd a fent hivatkozott Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítélet 43. és 44. pontját).

35 A fenti megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az első, a második és a harmadik irányelvet úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétesek azok a polgári jogi felelősségi joghoz tartozó nemzeti rendelkezések, amelyek lehetővé teszik, hogy a baleset károsultja esetében – ezen károsultnak a saját károsodásában való kizárólagos vagy részbeni közrehatásának egyedi mérlegelése alapján – kizárják vagy korlátozzák azt a jogot, hogy a balesetben részt vevő gépjárműre kötött felelősségbiztosítás alapján kártérítést igényeljen.

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 (harmadik 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 irányelvet, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelvet és a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelvet úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétesek azok a polgári jogi felelősségi joghoz tartozó nemzeti rendelkezések, amelyek lehetővé teszik, hogy a baleset károsultja esetében – ezen károsultnak a saját károsodásában való kizárólagos vagy részbeni közrehatásának egyedi mérlegelése alapján – kizárják vagy korlátozzák azt a jogot, hogy a balesetben részt vevő gépjárműre kötött felelősségbiztosítás alapján kártérítést igényeljen.

Aláírások