CHRISTINE STIX-HACKL
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2006. október 5. [1]

I – Bevezetés

1. Jelen előzetes döntéshozatali ügyben a Bíróságnak arra a kérdésre kell választ adnia, hogy a gépjárműhasználattal kapcsolatos kötelező polgári jogi felelősségbiztosítás vonatkozásában valamely személyt „utasnak" kell-e tekinteni a 90/232/EGK tanácsi irányelv [2] 1. cikke értelmében, amennyiben e személy közlekedési baleset károsultja, és olyan jármű fedélzetére szállt fel, amelyet nem utasszállításra szántak, és nincs is e használatra alkalmas ülésekkel ellátva. Második kérdésével az előterjesztő bíróság abban kéri a Bíróság véleményét, hogy a felelősségre vonható személyek hivatkozhatnak-e a nemzeti bíróságok előtt azon jogaikra, melyeket számukra a 90/232 irányelv 1. cikke biztosít.

II – Jogi háttér

A – *A közösségi jog*

2. A 72/166/EGK tanácsi irányelv [3] 1. cikke alkalmazásában a gépjármű szó „minden olyan gépjárművet jelöl, amely szárazföldi közlekedésre szolgál, és mechanikus erő hajt meg, de nem sínen közlekedik, valamint a pótkocsit, akkor is, ha nem egybekapcsolt".

3. Az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„[...] minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját terü-

1 – Eredeti nyelv: francia.

2 – A gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására [helyesen : felelősségbiztosításra] vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv értelmében (HL L 129, 33. o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o. ; a továbbiakban: harmadik irányelv).

3 – A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 1972. április 24-i tanácsi irányelv (HL L 103., 1972.5.2., 1–4. o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 13. o., a továbbiakban: első irányelv).

letén nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkeznek gépjármű-felelősségbiztosítással [helyes fordítás: minden tagállam megteszi az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a szokásos jelleggel az ő területén használt gépjárművek gépjármű-felelősségbiztosítással rendelkezzenek]. A fedezett felelősség [helyes fordítás: helytállási kötelezettség] mértékét és a fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni".

4. A 84/5/EGK második tanácsi irányelv[4] 2. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„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,

– 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 [helyes fordítás: Mindazonáltal az első francia bekezdésben említett rendelkezésre vagy záradékra hivatkozni lehet] 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.

4 – A harmadik irányelv módosított, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szól 1983. december 30-i második tanácsi irányelv (HL 8., 1984.1.11., 17–20. o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o.), (a továbbiakban: második irányelv).

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 [helyes fordítás: valamely társadalombiztosítási szervezettől] kártérítést kaphat."

mivel a gépjárműbalesetek károsultjai számára összehasonlítható szintű bánásmódot kell biztosítani függetlenül attól, hogy a Közösségen belül a balesetek hol következnek be;

mivel egyes tagállamokban hézagok mutatkoznak a kötelező gépjármű felelősségbiztosításban különösen a gépjárművek utasai tekintetében; mivel a potenciális károsultak e különösen sebezhető kategóriájának védelme érdekében e hézagokat meg kell szüntetni;

5. A harmadik irányelv második, harmadik, negyedik és ötödik preambulumbekezdése értelmében:

„mivel a 72/166/EGK irányelv 3. cikke minden tagállamnak előírja, hogy tegyen meg minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a biztosítás az általában [helyesen: szokásos jelleggel] a területén használt gépjárművekkel kapcsolatos polgári jogi felelősségre kiterjedjen; mivel a vonatkozó felelősség [helyesen: helytállási kötelezettség] mértékét és a biztosítás tartalmi feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni;

mivel a [...] 84/5/EGK irányelv jelentős mértékben csökkentette a tagállamokban a kötelező polgári jogi felelősségbiztosítás szintjében és tartalmában lévő eltéréseket; mivel azonban a biztosítás tartalmában még mindig jelentős eltérések vannak;

[...]".

6. A harmadik irányelv 1. cikke értelmében:

„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.

Ezen irányelv alkalmazásában a »gépjármű« fogalmát a 72/166/EGK irányelv 1. cikke határozza meg".

B – *A nemzeti jog*

7. A Road Traffic Act 1961 (a közúti közlekedésről szóló törvény, a továbbiakban: 1961 Act) 56. cikke az alábbi módon írja elő a gépjárműhasználattal kapcsolatos biztosításkötési kötelezettséget:

„(1) Egyetlen személy (a továbbiakban: gépjárművezető) sem jogosult arra, hogy gépi meghajtású járművel a közúti közlekedésben anélkül vegyen részt, hogy gépjármű-biztosító társaság vagy valamely mentességet élvező személy felelősséget vállalt volna a gépjármű gondatlan használatával okozott károkért, vagy legalább nem rendelkezik az alábbiakkal:

a) olyan érvényes biztosítási kötvény, amely által a gépjárművezető vagy a gépjárművezető gondatlan járműhasználatával okozott károkért felelőssé tehető bármely más személy korlátlan összeg erejéig [...] van biztosítva, mely összeg bármely személy részére (a kizárt személyek kivételével) történő megfizetésére adott esetben a gépjárművezető vagy képviselője – kártérítés, illetve a gépjárművezető gondatlan gépjárműhasználatával okozott személyi sérülés miatti vagy dologi károk megtérítése címén – kötelezhető, [...]".

8. Az 1961 Act 65. szakasza (1) bekezdésének a) pontja, amelyet a Regulation 7 of the European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992 (a továbbiakban: 1992-es rendelet) illesztett be, az alábbi módon határozza meg a kizárt személy fogalmát:

„a) Minden olyan személy, aki olyan személyi sérülés miatti károk megtérítését kéri, amelyet akkor szenvedett el, amikor a vonatkozó dokumentummal érintett olyan gépi meghajtású járműben vagy járművön tartózkodott [...], amely eltér a jelen bekezdés alkalmazásában a miniszteri rendelkezések által meghatározott, gépi meghajtású járműből vagy járművekből álló járműkombinációnak minősülő kategóriától, amennyiben e rendelkezések nem írnak elő az utasokra is kiterjedő kötelező felelősségbiztosítást a következők tekintetében:

i. a közszolgáltatást végző nagyjárművektől eltérő gépi meghajtású jár-

művek minden olyan része, amely nincs utasülésekkel ellátva [...];

b) olyan motorkerékpár, melyet utasüléssel terveztek és láttak el.

[...]".

(2) E cikk (1) bekezdésének a) pontja 1995. december 31-én lép hatályba.

9. Az 1961 Act 5. szakasza és 65. szakasza (1) bekezdésének a) pontja által ráruházott hatáskörénél fogva a miniszter elfogadta az 1992-es rendeletet, melynek 4. cikke a Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (a továbbiakban: 1962-es rendelet) új 6. cikkének beillesztéséről rendelkezik, az alábbiak szerint:

(3) E cikk (1) bekezdésének b) pontja 1998. december 31-én lép hatályba".

„(1) A törvény 65. szakasza (1) alszakaszának a) bekezdése az alábbi gépjárművekre alkalmazandó:

a) olyan gépjárművek, a motorkerékpár kivételével, melyeket utasüléssel terveztek és láttak el;

10. A kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy az 1961 Act 56. szakaszának és 65. szakasza (1) bekezdése (a) pontjának együttes értelmezéséből következik, hogy a gépjárművet vezető személyeknek olyan érvényes biztosítási kötvénnyel kell rendelkezniük, amely kiterjed a járműben utazó személyek, kivéve a kizárt személyek, által elszenvedett személyi sérülések vonatkozásában fennálló felelősségre is. Kizárt személyek azok, akik az elszenvedett kár megtérítését kérik, noha olyan típusú járműben utaztak, amely típusa eltér a miniszteri rendelkezésekben megjelölt típusoktól. Következésképpen, a miniszteri rendelkezésekben megjelölt járművek esetében kötelező olyan polgári jogi felelősségbiz-

tosítást kötni, amely az e járművekben utazó személyeknek okozott kárra is vonatkozik. Ugyanakkor valamely járműkategória vagy járműkategóriák meghatározásakor a miniszternek nincs hatásköre arra, hogy kiterjessze a biztosításkötési kötelezettséget az olyan személyeknek okozott károkra is, akik e jármű vagy járműkategória bármely, nem utasüléssel tervezett vagy azzal nem ellátott részében utaznak.

III – A tényállás és az alapügybeli eljárás, valamint az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

11. E. Farrell 1996. január 26-án közúti balesetet szenvedett, mikor egy gépjárműben utazott. A jármű tulajdonosa és vezetője, A. Whitty, elvesztette uralmát a jármű felett, amely egy falnak ütközött. Egy kistehergépkocsiról van szó, amelynek hátsó terét nem személyszállításra tervezték és alakították ki, ennek megfelelően nem is volt hátsó ülésekkel felszerelve. A baleset pillanatában E. Farrell a jármű hátsó részének platóján ült, tehát azon részben, amely nem volt ellátva ülésekkel.

12. A balesetet követően kiderült, hogy A. Whitty nem rendelkezik biztosítással. Ezért E. Farrell a MIBI-hez fordult kártérítés iránt, az e szervezet és a Minister for the Environment között 1988-ban létrejött megállapodás (a továbbiakban: a megállapodás) megfelelően. E megállapodásban a MIBI vállalta az 1961 Actben előírt kötelező biztosítással nem rendelkező járművezetők által okozott közúti balesetek károsultjai kárainak megtérítését.

13. A MIBI ennek ellenére megtagadta E. Farrell kártérítését azzal az indokkal, hogy a jármű azon részében utazott, amelyet nem utasszállításra terveztek és gyártottak. A MIBI tehát úgy ítélte meg, hogy a kérelmező által elszenvedett testi sérülések miatti károkért való felelősség nem tartozik abba a felelősségi körbe, amelyre nézve a biztosítás az 1961 Act értelmében kötelező volt, következésképpen a megállapodás nem alkalmazható, és a MIBI nem köteles kártérítést fizetni E. Farrell részére, sem olyan határozatot végrehajtani, amelyre E. Farrell A. Whitty-vel szemben hivatkozhat.

14. 1997. szeptemberében E. Farrell az alapügy valamennyi alperesével szemben keresetet nyújtott be. 2001. júliusában A. Whitty-t marasztaló határozat született. A kár összegének megállapítását elhalasztották az érdemi határozathozatal időpontjára.

15. Érvelésével a felperes deklaratív ítélet elérésére törekedett, rámutatva arra, hogy a

baleset idején hatályos nemzeti intézkedések nem hajtották végre helyesen az első és a harmadik irányelv vonatkozó rendelkezéseit, közelebbről a harmadik irányelv 1. cikkét. A nemzeti bíróság előtt a perbehívott hatóságok és a MIBI visszautasították azt az érvet, hogy a baleset idején hatályos nemzeti intézkedések nem ültették át megfelelő módon a harmadik irányelv 1. cikkét. A szóban forgó hatóságok arra hivatkoztak, hogy azzal, hogy a nemzeti jogi rendelkezések nem követelik meg – a közszolgáltatást végző nagyjárműveket kivéve – a gépi meghajtású járművek esetében az olyan kötelező biztosítást, amely a jármű bármely részében utazó utasokkal szembeni polgári jogi felelősségre is kiterjed, hacsak a kérdéses jármű-részt nem utasülésekkel tervezték és szerelték fel, megfelelő és megengedett módon hajtják végre az irányelvek vonatkozó rendelkezéseit; a közösségi jog vonatkozó rendelkezései ugyanis lehetővé teszik, a felelősségbiztosítási kötelezettséget ne terjesszék ki a a járművek említett részeiben tartózkodó utasokra.

16. A High Court of Ireland ilyen körülmények között terjesztette a Bíróság elé az alábbi előzetes döntéshozatali kérdéseit:

„1) A gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv 1. cikke alapján Írország köteles-e 1995. december 31-e óta – attól az időponttól kezdve, amikor a harmadik irányelv átültetésének határideje vele szemben lejárt – kötelező felelősségbiztosítás kötését kötelezővé tenni olyan magánszemélyek sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősségre, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára?

2) Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén: a harmadik irányelv 1. cikke biztosít-e magánszemélyek számára olyan jogokat, amelyekre azok közvetlenül hivatkozhatnak a nemzeti bíróságok előtt?"

IV – Elemzés

A – *Előzetes megjegyzések*

17. Jelen ügy tárgya a polgári jogi kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás közösségi sza-

bályozási háttere. E háttér olyan irányelvek sorozatából áll, amelyek célja a tagállamok közötti gépjárműforgalom elősegítése.

18. Így, a gépjárművek vonatkozásában az első irányelv felállította a gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettséget a személyi sérülésből eredő károkra is kiterjedően. A biztosításnak ki kell terjednie a többi tagállamban okozott károkra is, az e tagállamokban hatályos jogszabályoknak megfelelően.

19. A második irányelv a kötelező felelősségbiztosítás szintjének és tartalmának tagállamok közötti eltéréseit kívánja csökkenteni, többek között minimális biztosítási összegek meghatározásával. Továbbá a kötelező biztosításnak ki kell terjedenie mind az anyagi kárra, mind pedig a személyi sérülésből eredő kárra. A második irányelv rendelkezik többek között arról, hogy a károsult harmadik felek vonatkozásában nem lehet olyan szerződési záradékra hivatkozni, amelynek értelmében a biztosítás nem terjed ki arra az esetre, ha a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki nem rendelkezik az e tevékenységhez szükséges engedéllyel, vagy az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal, illetve megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, törvény által megszabott műszaki előírásokat [5]. Végezetül pedig a második irányelv rendelkezik a biztosítási alapok létrehozásáról, melyek célja, hogy biztosítsák a nem azonosított vagy nem biztosított jármű által okozott személyi vagy vagyoni károk megtérítését. [6]

20. A harmadik irányelv célja ugyancsak a tagállamok közötti eltérések csökkentése, főként a kötelező felelősségbiztosítások utasokra való kiterjedése kérdésének terén mutatkozó hézagok megszüntetése. [7] A harmadik irányelv magában foglal a biztosítás területi hatályára, valamint a biztosítási alapokhoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezéseket is.

21. Az alapügy tényállása vonatkozásában nem alkalmazható negyedik irányelv [8] tárgya főként az olyan káresemények szabályozása, amelyek a károsult származási helyén kívüli országban történt közlekedési balesetekhez kapcsolódnak. A károsult harmadik fél fellépését megkönnyítendő, az irányelv lehetővé

5 – A második irányelv 2. cikkének (1) bekezdése.

6 – A második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése.

7 – L. különösen a harmadik irányelv ötödik preambulumbekezdését : „[...] egyes tagállamokban hézagok mutatkoznak a kötelező gépjármű felelősségbiztosításban különösen a gépjárművek utasai tekintetében; mivel a potenciális károsultak e különösen sebezhető kategóriájának védelme érdekében e hézagokat meg kell szüntetni".

8 – 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 tanácsi irányelv (Negyedik gépjármű-biztosítási irányelv) (HL L 181., 65.o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 331. o., a továbbiakban : negyedik irányelv).

teszi számára, hogy a lakóhelye szerinti államban perelje a káreseménnyel kapcsolatos ügyintézéssel megbízott képviselőt, akit e tagállamban a felelős személy biztosítótársasága kijelölt.

22. Végül pedig a 2005/14/EK irányelv [9] aktualizálja és javítja a közösségi gépjármű-biztosítási rendszert, többek között azzal, hogy a negyedik irányelvben foglalt közvetlen keresetindítási jogot kiterjeszti valamennyi károsultra.

23. Fontos megjegyezni, hogy a közösségi jogszabályi háttér egy régebbi keretbe, a zöldkártya-rendszerbe illeszkedik, amelyet 1953. január 1-jén az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának égisze alatt hoztak létre, és a Londonban 1949-ben létrehozott Irodák Tanácsa igazgatott. Ezen rendszer célja egyrészt annak biztosítása, hogy a közlekedési balesetek károsultjait ne érje sérelem abból a tényből kifolyólag, hogy az általuk elszenvedett anyagi kár vagy személyi sérülés egy külföldi autós hibájának következménye, és nem az országukban lakóhellyel rendelkező autósé, másrészt annak elkerülése, hogy az autósoknak minden általuk átlépett országhatárnál biztosítási szerződést kelljen kötniük.

24. A zöldkártya-rendszer a nemzeti irodákon [10] nyugszik, amelyek egyrészt felelősséget vállalnak a külföldi autósok által okozott balesetekből eredő káresetek kezeléséért és rendezéséért, másrészt biztosítják a gépjármű-felelősségbiztosítási tanúsítványokat (ún. zöldkártya), melyeket a biztosítótársaságok állítanak ki biztosítottjaik számára.

25. Összefoglalva tehát, meg kell állapítani, hogy a közösségi jog előírta a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás bevezetését. A károsult harmadik felek közvetlen igénnyel léphetnek fel a polgári jogi felelősség biztosítójával szemben, vagy ennek hiányában a területileg illetékes gépjármű-biztosítói alappal szemben. Ugyanakkor a közösségi jog nem rendelkezett a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályok közelítéséről a közlekedési balesetek tárgyában. Ilyen körülmények között az a kérdés merül fel, hogy a felelősségbiztosító vagy a biztosítási alapok hivatkozhatnak-e, illetve milyen mértékben

9 – 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 tanácsi irányelv (HL L 149., 14. o.).

10 – Ld. az első irányelv 1. cikkének meghatározását: „A "Nemzeti Iroda" olyan szakmai szervezet, amelyet az 1949. január 25-én az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottsága Szárazföldi Szállítási Bizottságának Közúti Szállítási Albizottsága által elfogadott 5. ajánlásnak megfelelően hoztak létre, és amely egy adott államnak azokat a biztosítótársaságait fogja össze, amelyeknek engedélyük van a gépjármű-felelősségbiztosítási tevékenység folytatására".

hivatkozhatnak a károsult harmadik féllel szemben nemcsak a biztosított felelősségének a hiányára, hanem a károsult harmadik fél magatartására vagy a biztosítási szerződésből eredő kivételekre. [11]

B – *Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről*

1. A felek érveinek összefoglalása

26. *E. Farrell* és a *Bizottság* lényegében úgy vélik, hogy a harmadik irányelv első cikke előírja, hogy a kötelező biztosításnak valamennyi tagállamban ki kell terjednie valamennyi utasnak okozott kárra, akik olyan gépjármű valamely részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be utasülést, míg az *ír kormány* és a *MIBI* ezzel ellentétes véleményen van.

27. *E. Farrell* a Withers-ügyre [12] hivatkozva emlékeztet arra, hogy az első és második irányelv nem kötelezi a tagállamokat arra, hogy kötelezővé tegyék a valamely jármű nem személyszállításra szánt, és erre szolgáló ülésekkel nem is felszerelt részében utazó személyeknek okozott személyi kárból eredő polgári jogi felelősségre vonatkozó biztosítást. Hangsúlyozza továbbá, hogy a harmadik irányelv 1. cikke módosította a tagállamok kötelezettségeit a kötelező biztosítás tárgyában, előírva számukra annak biztosítását, hogy a biztosítás kiterjedjen a jármű valamennyi utasára. A harmadik irányelv e tekintetben tehát egyáltalában nem enged mérlegelési jogkört a tagállamoknak.

28. E. Farrell rámutat, hogy a harmadik irányelv 1. cikkében foglalt „utas" fogalmának nincs meghatározása. A Withers-ügyben [13] hozott végzésből következik, hogy az utasok olyan magánszemélyek, akik a jármű fedélzetén utaznak, akár állva, akár ülve. Álláspontja szerint amennyiben a harmadik irányelvben használt „utas"-fogalmat úgy értelmeznénk, mint amely kizárólag ülő személyeket jelöl, a Bíróságnak nem kellett volna a fent hivatkozott végzésben az „ülő" jelzőt használnia. E. Farrell megemlíti továbbá, hogy a Bíróság utasokat említ azon szakaszban is, amely valamely jármű ülőhelyekkel nem felszerelt részére vonatkozik. Véleménye szerint nyilvánvaló, hogy ha a Bíróság különbséget kívánt volna tenni az utasok és a jármű fedélzetén utazó más személyek között, használhatta volna a „személy" vagy "egyén" szót az „utas" helyett.

11 – E tekintetben lásd a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt, fent hivatkozott szabályt, valamint, a biztosítási alapokkal kapcsolatban, a második irányelv 1. cikke (4) bkezdésének 3. albekezdését.

12 – A Bíróság C-158/01. sz., Withers-ügyben 2002. október 14-én hozott végzése (EBHT 2002., I-8301. o.).

13 – Hivatkozás a 12. lábjegyzetben, 21.pont.

29. E. Farrell álláspontja szerint ebből az következik, hogy a harmadik irányelv 1. cikkét akként kell értelmezni, hogy az előírja a tagállamok számára, hogy kötelezővé tegyék a valamely jármű nem személyszállításra szánt, és erre szolgáló ülésekkel nem is felszerelt részében helyet foglaló személyeket ért személyi kárra vonatkozó polgári jogi felelősségbiztosítást. E megállapítást nem vonja kétségbe a Tanács harmadik irányelvvel kapcsolatos közös álláspont kialakítása kapcsán felvett jegyzőkönyvének azon passzusa, amely szerint „a Tanács és a Bizottság kijelenti, hogy az 1. cikk rendelkezései nem sértik a tagállamok jogszabályi rendelkezéseit az olyan utasok kárának megtérítése vonatkozásában, akiknek a felelőssége a balesetben felróható, illetve akik a megengedett maximális utaslétszámon felül utaznak, vagy akik nem személyszállításra – a vezetőn kívül – szánt járműben utaznak". E. Farrell emlékeztet ugyanis arra, hogy az ítélkezési gyakorlat [14] értelmében, mivel az irányelv nem tartalmaz kifejezett hivatkozást a Tanács jegyzőkönyvben foglalt kijelentésére, e jegyzőkönyv nem vehető figyelembe ezen irányelv értelmezésénél".

30. Az *ír kormány* úgy véli, hogy helyesen ültette át a harmadik irányelvet, mivel az nem kötelezte a tagállamokat annak biztosítására, hogy a kötelező polgári jogi felelősségbiztosítás kiterjedjen a járművek nem személyszállításra szánt, és erre szolgáló ülésekkel nem is felszerelt részében helyet foglaló személyeket ért személyi sérülésekből eredő károkra.

31. Mivel az „utas" fogalmát a harmadik irányelv nem határozza meg, az ír kormány úgy véli, hogy a tagállamok feladata annak meghatározása, hogy melyek azok a jármű fedélzetén utazó személyek, akiket „utasoknak" kell tekinteni a harmadik irányelv alkalmazásában. Az ír kormány álláspontja szerint az „utas" fogalma szükségszerűen olyan járművet feltételez, amely ülőhelyekkel rendelkezik, és amelyben utasülés található. Ez a megközelítés megfelel a Tanács irányelv elfogadásának idején fennálló szándékának. Az ír kormány arra hivatkozik továbbá, hogy a Bizottság rámutatott, hogy a harmadik irányelv nem akadályozza azt, hogy a tagállamok az 1992-es rendeletekben foglaltakhoz hasonló kivételeket állapítsanak meg a biztosítás hatálya alól. [15]

32. Az ír kormány úgy véli, hogy különbséget kell tenni a harmadik irányelv 1. cikkében szereplő „utas"-fogalom, illetve az „utas" szó

14 – A Bíróság 143/83. sz., Bizottság kontra Dánia ügyben 1985. január 30-án hozott ítéletének (EBHT 1985., 427. o.) 12. és 13. pontjai, és a C-292/89. sz., Antonissen-ügyben 1991. február 26-án hozott ítéletének (EBHT 1991., I-745. o.) 17. és 18. pontja.

15 – E tekintetben az ír kormány az Európai Bizottság „Pénzügyi Intézmények és Társasági Jogok Főigazgatósága" főigazgatójának 1990. május 4-i levelére hivatkozik, amely megemlíti azt, többek között, hogy nyilvánvaló, mivel az irányelvben nem szerepel az „utas" fogalmának meghatározása„ a tagállamok nyilvánvalóan bizonyos fokú szabadsággal rendelkeznek annak eldöntésében, hogy mely esetekben nem lehet „utasnak" tekinteni valamely gépjárműben vagy gépjárművön veszélyes, a gépjármű konstruktőre által nem tervezett módon utazó személyt.

között, amint az általánosabb értelemben használatos valamely személy megjelölésére, aki a vezetőn kívül egy járművön vagy járműben tartózkodik. A tagállamokat megillető mérlegelési jogkör tényéből következik, amint azt a Mendes Ferreira-ügy [16] is illusztrálja, hogy a tagállamok, az utas-fogalom harmadik irányelvben fogalt bármiféle meghatározásának hiányában, eldönthetik, hogy melyek azok az esetek, melyekben az olyan személy, aki veszélyes, és a gépjármű konstruktőre által nem tervezett módon tartózkodik egy járműben vagy járművön, nem tekinthető utasnak ezen irányelv 1. cikkének értelmében.

33. Egyébiránt az ír kormány arra hivatkozik, hogy megközelítése teljes egészében megfelel a biztonsági követelményeknek. Álláspontja szerint a gépjárművek egyik rendeltetése az, hogy biztonságosan szállítsa a vezetőn kívüli személyeket is. E tekintetben e kormány egyrészt azon állandó erőfeszítésre hivatkozik, amelyet a járművek biztonsága javításának érdekében tesznek, másrészt pedig úgy a belső jog, mint a közösségi jog előírásaira a biztonsági öv gépjárművekben történő elhelyezése és használata tárgyában. [17] Írország választása, miszerint nem ír elő kötelező biztosítást olyan jármű valamely részében tartózkodó utasok tekintetében, amelyet nem utasszállításra terveztek (például egy földkotrógép lapátján), teljességgel megfelel a közúti biztonság nemzeti politikájának.

34. Egy ilyen megközelítéssel nem összeegyeztethető annak megengedése, hogy valamely, nem utasszállításra szánt és megfelelő rögzítő rendszerrel nem felszerelt jármű részében utasok tartózkodjanak. Közösségi jogi szempontból ugyancsak paradox lenne a biztonság normalizálása céljából a járművek gyártására, felszerelésére és használatára vonatkozó irányelvek bevezetése, valamint a biztonsági öv meglétének előírása valamennyi utas számára, annak egyidejű hangoztatása mellett, hogy a jármű bármely részében utazó személyek, beleértve a jármű tetején vagy a jármű alján utazó személyeket is, biztosítás általi kártérítésben részesüljenek, noha ők sodorták veszélyes helyzetbe magukat.

35. A *Bizottság* megállapítja, hogy a vita lényegében a harmadik irányelv 1. cikkének értelmében utasoknak tekintett személyeket ért személyi sérülésekre vonatkozó kötelező biztosítás terjedelméről szólt. A Bizottság kifejti, hogy a járművek utasainak helyzete közösségi szinten nem volt kifejezetten szabályozva ezen irányelv elfogadását megelőzően. A Bizottság úgy véli ugyanakkor,

16 – A Bíróság C-348/98. sz., Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben 2000. szeptember 14-én hozott ítélete (EBHT 2000., I-6711. o.).

17 – Az ír kormány példaként a gépjárművek biztonsági öveinek rögzítéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1975. december 18-i 76/115/EGK tanácsi irányelvre (HL L 24., 6. o., magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 3. kötet, 52. o.); a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1977. június 28-i 77/541/EGK tanácsi irányelvre (HL L 220., 95. o., magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 4. kötet, 235. o.), amelyet módosított a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 77/541/EGK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló 1990. október 30-i 90/628/EGK bizottsági irányelv (HL L 341., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 10. kötet, 202. o.) és a 3,5 tonnánál könnyebb járművekben a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 1991. december 16-i 91/671/EGK tanácsi irányelv (HL L 373., 26. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 353. o.).

hogy a fenti cikk kifejezetten kiterjesztette az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelező biztosítás terjedelmét „a vezetőn kívüli valamennyi személyre", amint azt többek között a Mendes és Delgado Correia Ferreira ügyben [18] hozott ítélet 34. pontja [19] bizonyítja.

36. A Bizottság álláspontja szerint a harmadik irányelv 1. cikkének célja, hogy az utasok biztosításának egységes megközelítését vezesse be, amelynek mintegy szükségszerű velejárója az „utas" fogalmának közösségi szintű meghatározása. Miután e fogalmat a harmadik irányelv ugyanakkor nem határozza meg kifejezetten, „utasnak" tekintendő egyszerűen valamely „közcélú vagy magánjárműben vagy e járművön utazó személy, aki e járműben úgy foglal helyet, hogy annak nem vezetője, pilótája, és a személyzetnek sem tagja". [20]

37. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a harmadik irányelv célja a fogyasztóvédelem magas szintjének biztosítása a gépjármű-biztosítási ágazatban, valamint hogy az „utas" fogalmának tág meghatározása e cél jobb megvalósítását teszi lehetővé, mivel védelmet nyújt a járművekben utazó valamely személy számára. Hozzáteszi, hogy a „gépjármű" szónak igen általános értelmű meghatározását nyújtja az első irányelv 1. cikkének (1) bekezdése. A Bizottság megállapítja, hogy a szabályozás különösen kizárja az olyan személyeket, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, és a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt. Ugyanakkor ez a szabályozás semmit sem szól az olyan személy helyzetéről, aki a konstruktőr által nem tervezett módon tartózkodik valamely járműben, noha nyilvánvalóan feltételezni lehetne, hogy ez azonos közrendi kérdéseket vet fel.

38. A Tanács harmadik irányelvvel kapcsolatos közös álláspont kialakítása kapcsán felvett jegyzőkönyvben szereplő írásbeli nyilatkozatával kapcsolatban a Bizottság arra hivatkozik, hogy egy általános nyilatkozat, amelyre valamely jogszabály szövege nem hivatkozik, nem lehet felhasználható annak értelmezése során. [21] Különösen egy olyan nyilatkozat, amely ellentmond egy irányelv szövegének vagy szerkezetének, nem módosíthatja azon személyek körét, akikre a kötelező biztosításnak ki kell terjednie. [22]

39. A Bizottság úgy véli továbbá, hogy a nyilatkozat megfogalmazásából nem kifeje-

18 – Hivatkozás a 16. lábjegyzetben.

19 – „Ugyanakkor emlékeztetni kell arra, hogy noha a harmadik irányelv 1. cikke kiterjesztette a második irányelv által pontosított és kiegészített első irányelv 3. cikke által előírt kötelező biztosítás terjedelmét a vezetőn kívüli utasoknak okozott személyi sérülésekre is [...] jelen ítéletből [...] következik, hogy e cikk, nem határozza meg a polgári jogi felelősség típusát, melyre a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnak ki kell terjednie".

20 – A New Shorter Oxford Dictionary, 1993 Bizottság által hivatkozott meghatározása.

21 – A 14. lábjegyzetben hivatkozott Antonissen-ítélet, valamint a Bíróság C-402/03. sz., Skov és társai ügyben 2006. január 10-én hozott ítélete (EBHT 2003., I-199. o.).

22 – Analógia útján lásd a fent hivatkozott Skov-ítélet 43. pontját.

zetten egyértelmű magának az „utasnak" a fogalma, következésképpen a biztosítási kötelezettség terjedelme sem. A Bizottság inkább akként értelmezi a fenti nyilatkozatot, mint amely tekintetbe vesz bizonyos helyzeteket, amelyekben a kártérítés korlátozható a károsult felelősségéhez kötődő megfontolások folytán.

40. E korlátozással kapcsolatban a Bizottság a Candolin-ügyre [23] hivatkozik, amelyben a Bíróságnak egy olyan finn jogi normát kellett megvizsgálnia, amely lehetővé teszi egy utas kártérítési igényének csökkentését tekintettel saját felelősségére, amennyiben a jármű vezetője ittas állapotban volt. A Bizottság kiemeli, hogy a Bíróság ezen ügyben elutasította azt a megállapítást, mely szerint a közösségi jog semmiféle korlátot nem szab az utas hozzájárulása mértéke nemzeti polgári jogi felelősség alapján végzett mérlegelésének, mellyel az általa elszenvedett káresemény megtörténtéhez hozzájárult, és a károsultnak nyújtandó kártérítés mértékét csak rendkívüli körülmények esetén, egyéni mérlegelés alapján lehet korlátozni (nem pedig általános és elvont szempontok alapján). [24] A Bizottság jelzi, hogy az alapügy tényállásának megvalósulását követően a harmadik irányelvet módosította a 2005/14/EK irányelv [25], amely a harmadik irányelv első cikkét új bekezdéssel egészíti ki. [26]

41. Egyébiránt a Bizottság úgy véli, hogy egy olyan személy helyzete, aki egyszerűen elfogadja, vagy maga választja, hogy olyan jármű valamely részében utazik, amely nincs felszerelve utasülésekkel, nem hasonlítható azon igen különleges és súlyos körülményekhez, amelyek igazolhatják a biztosítási kötelezettség alóli mentességet. Ilyen mentességről rendelkezik a harmadik irányelv azon utasok vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt, valamint a második irányelv, amely eltérést tartalmaz a kártérítési kötelezettség alól olyan személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amennyiben a szerv bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva.

42. A Bizottság azon az álláspontón van tehát, hogy az „utas" fogalma a harmadik irányelv 1. cikkének alkalmazásában olyan tág fogalom, amely valamely járműben szállított valamennyi személyt magában foglal.

2. Értékelés

a) A harmadik irányelv 1. cikkének szövegezése és jogszabályi kontextusa

23 – A Bíróság C-537/03. sz., Candolin-ügyben 2005. június 30-án hozott ítélete (EBHT 2005., I-5745. o.)

24 – A fent hivatkozott Candolin-ítélet 29. és 30. pontja.

25 – Hivatkozás a 9. pontban.

26 – „A tagállamok megfelelő intézkedéseket hoznak annak biztosítása érdekében, hogy bármely jogszabályi rendelkezés vagy a biztosítási kötvényben található szerződéses kikötés, amely az ilyen fedezetből azon az alapon zár ki egy utast, hogy tudta vagy tudnia kellett volna, hogy a vezető alkohol vagy más kábító anyag befolyása alatt állt a baleset idején, semmisnek tekintendő az ilyen utas kárigénye tekintetében."

43. Noha a gépjármű fogalmát meghatározza az első irányelv 1. bekezdése, ez nem mondható el egyúttal az utas fogalmáról is. Továbbá a harmadik irányelv 1. cikke „a gépjármű vezetője kivételével valamennyi utas"-ra hivatkozik, jelezve, hogy az utasminőség kizárja a vezetői minőséget. [27]

44. Az ír kormány nem vitatja, hogy tág értelemben az utas fogalma minden olyan személyt magában foglal, aki a gépjárműben vagy azon tartózkodik.

45. Az a kérdés merül fel tehát, hogy az utasok tág értelemben vett köréből ki kell-e zárni azokat, akik olyan gépjármű fedélzetén tartózkodnak, amelyet nem személyszállításra szántak, és e célból nem is szereltek fel.

46. Az ír kormány, amelyet a MIBI is támogat, a szűkebb értelemben vett utasfogalom mellett foglal állást, amely a kötelező felelősségbiztosítás alól kizárná az olyan károsult harmadik feleket, akik nem a szállításukra szánt és nem is ennek megfelelően felszerelt járműbe szálltak be. Az ír kormány ezt a megközelítést azon törekvéssel igazolja, hogy koherencia álljon fenn a közúti biztonságra vonatkozó szabályozással, és arra hivatkozik, hogy e személyek felvétele a kötelező biztosítás garanciális körébe ahhoz vezetne, hogy a biztosítás a szándékosan veszélyeztető magatartásért is felelősséget vállalna.

47. Noha az ír kormány koherencia iránti törekvése figyelemre méltó, ebből még korántsem következik, hogy a harmadik irányelv 1. cikkének a javasoltak szerinti értelmezése olyan különbséget kívánna felállítani a károsult harmadik felek között, amely az irányelv szövegezéséből egyébként nem következik. A Bizottság helyesen állapítja meg, hogy a vonatkozó közösségi jog egyetlen kivételről rendelkezik kifejezetten a biztosítási kötelezettség alól, mégpedig az olyan utasok vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt [28] , és egyetlen eltérést enged a kártérítési kötelezettség alól, mégpedig az olyan személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amennyiben a szerv bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva. [29] Nem tűnik tehát célszerűnek hallgatólagos korlátozások bevezetése az utasoknak nyújtott biztosítás terjedelmének vonatkozásában.

27 – A „vezető" konkrét meghatározásának nehézségeivel kapcsolatban lásd a Leuveni Egyetem fogyasztójogi központja által a belga jogi helyzet tárgyában végzett, igen tanulságos felmérést : „La notion de conducteur sous l'empire de la loi du 21 novembre 1989" [A vezető fogalma az 1989. november 21-i törvény értelmében], Forum de l'assurance 2006.

28 – A második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének második albekezdése.

29 – A második irányelv 1. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése.

48. Azzal kapcsolatban, hogy nincs biztosításuk olyan személyeknek, akik szándékosan teszik ki magukat olyan veszélynek, amelynek tudatában kellett lenniük, az ír kormány által elfogadott álláspontnak megfelelően a Candolin-ügyre [30] kell hivatkozni, amelyben a Bíróságnak egy olyan finn jogi normát kellett megvizsgálnia, amely lehetővé tette az utas kártérítési igényének csökkentését tekintettel saját felelősségére, – a káresemény megvalósulásához hozzájáruló vétkes magatartása alapján –, amennyiben a jármű vezetője ittas állapotban volt. A Bíróság, miután hangsúlyozta, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló első három irányelv nem végezte el a közlekedési balesetekre vonatkozó polgári jogi felelősségről szóló jogszabályok harmonizációját, úgy vélte, hogy e jogszabályok nem veszélyeztethetik ezen irányelvek hatékony érvényesülését. Ilyen veszélyeztetést arra az esetre ismert el, ha a károsult kártérítéshez való jogát általános és elvont szempontok alapján, nem pedig viselkedésének egyéni mérlegelése alapján korlátoznák. Jelen ügyre vonatkoztatva a fentieket, noha a szóban forgó nemzeti jogszabályok nem a polgári jogi felelősségre vonatkoznak, ezen okfejtés jelentheti azt, hogy a biztosítás a szállított személyek egyes kategóriáinak biztosítása nem korlátozható vagy zárható ki viselkedésük elvont veszélyességét illető megfontolások alapján.

49. Végezetül, noha a szóban forgó irányelv az alapügy vonatkozásában nem alkalmazható, meg kell állapítani, hogy a 2005/14 irányelv ugyancsak korlátozó megközelítést fogadott el az utasoknak nyújtott biztosítás hatálya korlátozásának tekintetében. A harmadik irányelv 2005/14 [31] irányelv által módosított 1. cikke akként rendelkezik, hogy „[a] tagállamok megfelelő intézkedéseket hoznak annak biztosítása érdekében, hogy bármely olyan jogszabályi rendelkezés vagy a biztosítási kötvényben szereplő olyan szerződéses kikötés, amely a biztosítás hatálya alól azon az alapon zár ki egy utast, hogy az tudta vagy tudnia kellett volna, hogy a vezető alkohol vagy más kábító hatású szer befolyása alatt állt a baleset idején, semmisnek tekintendő az ilyen utas kárigénye tekintetében." Ezen rendelkezést az a tény indokolja, hogy az „utas" „általában nincs abban a helyzetben, hogy megfelelően meg tudja ítélni a vezető ittasságának szintjét". [32]

b) A harmadik irányelv 1. cikkének célja

50. Ezt követően meg kell vizsgálni, hogy a harmadik irányelv 1. cikkének célja megfelele a fentebb bemutatott kifogásoknak e cikk szövegének és jogszabályi kontextusának alapján.

51. Az utasok kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás által nyújtott fedezetével kapcso-

30 – Hivatkozás a 23. lábjegyzetben.

31 – Hivatkozás a 9. lábjegyzetben.

32 – A 2005/14 irányelv tizenötödik preambulumbekezdése.

latban a harmadik irányelv érzékelhetően módosította a közösségi jog helyzetét. A Withers-ügyben, amely az alapügyhöz hasonló tényállásra vonatkozik, a Bíróság az első és a második irányelvvel kapcsolatban úgy ítélte meg, hogy azok „nem ellentétesek egy olyan nemzeti szabályozás fenntartásával, amelyik nem írja elő, hogy a „gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi kötelező felelősségbiztosítás kiterjedjen a közszolgálati nagy gépjárművektől különböző, nem személyszállításra tervezett és kialakított járművek valamely részében szállított utasok személyi sérüléseire", mivel a továbbiakban is a tagállamok illetékesek az utasok biztosítási fedezete mértékének meghatározására. [33]

52. Ez az ítélkezési gyakorlat jelen ügy szempontjából nem tűnik meghatározónak, mivel a harmadik irányelv célja „a kötelező gépjármű felelősségbiztosításban egyes tagállamokban mutatkozó hézagok megszüntetése" [34], és az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében foglalt fedezetet kiterjeszti „valamennyi utasra, a vezető kivételével". [35]

53. Itt kell megállapítani, hogy ez a kiterjesztés „a potenciális károsultak különösen sebezhető kategóriájának védelmére" irányul. [36] Márpedig ez a „sebezhetőség" valamennyi szállított személy vonatkozásában fennáll, amint azt a Bizottság helyesen megállapította. A Bizottság fogyasztóvédelem magas szintjének szükségességére vonatkozó megállapításai, mint amely a tizenharmadik preambulumbekezdésben is kifejezést nyert, nem igazán meggyőzőek, mivel a fogyasztók védelmének szükségessége nem tekinthet el a szállított személy viselkedésétől, amennyiben az szándékosan teszi ki magát veszélynek.

54. Tekintettel arra, hogy a harmadik irányelv a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítása tartalma és terjedelme harmonizációjának feladatát végezte el, meg kell állapítani, hogy az utas harmadik irányelv 1. cikkében foglalt fogalmát egységesen kell értelmezni közösségi szinten. Egységes értelmezés hiányában ugyanis éppen olyan „hézaghoz" vezetne, mint amelyet a harmadik irányelv megszüntetni igyekszik.

55. E tekintetben meg kell állapítani, hogy az ír kormány által javasolt értelmezés a tagállamok közötti újabb eltérések bevezetéséhez vezetne. Ugyanis, ha az utas fogalma azon

33 – Lásd a 12. lábjegyzetben hivatkozott végzés 18. pontját.

34 – A harmadik irányelv ötödik preambulumbekezdése.

35 – E tekintetben lásd a 16. lábjegyzetben hivatkozott Mendes Ferreira ítélet 34. pontját.

36 – A harmadik irányelv ötödik preambulumbekezdése.

utasokra korlátozódik, akik szállításukra tervezett helyet használnak, újabb eltérések jelenhetnének meg ezen utasok kárára. [37]

56. Ebben a kontextusban nehéznek tűnik, hogy az utas harmadik irányelv (1) bekezdése szerinti jelentését a baleset károsultjának közlekedés során tanúsított viselkedésétől tegyük függővé. Valójában egy közlekedési baleset károsultja viselkedése veszélyességének tekintetbe vétele, akár biztosítási kötelezettséggel érintett, akár nem érintett gépjármű fedélzetén tartózkodott, a polgári jogi felelősség körébe tartozik, nem pedig a károsultnak a polgári jogi felelősség biztosítójával vagy ennek hiányában a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében foglalt szervezet szembeni közvetlen keresetindítás alkalmazásának körébe. A fent említett biztosító vagy szervezet keresetet indíthat azon személy ellen, akinek viselkedése hozzájárult a kár létrejöttéhez.

57. Végezetül, az ír kormány hivatkozása a Tanács és a Bizottság a Tanács harmadik irányelvvel kapcsolatos közös álláspont kialakítása kapcsán felvett jegyzőkönyvébe, illetve a fent hivatkozott 1990. május 4-i levélben foglalt közös nyilatkozatára, úgy tűnik, csekély mértékben releváns. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében, egy általános nyilatkozat, amelyre valamely jogszabály szövege nem hivatkozik, nem lehet felhasználható annak értelmezése során [38]; mindenesetre a szóban forgó nyilatkozat kizárólag az „utas kártérítésének" korlátozásával számol, amennyiben e személy hozzájárult kárának létrejöttéhez. Ez a nyilatkozat tehát úgy tűnik, a polgári jogi felelősség szabályaira vonatkozik, és nem korlátozhatja a közösségi jog azon rendelkezéseinek terjedelmét, – bármiféle korlátozás kizárásával, kifejezetten előírt kivétel kivételével, az utas viselkedésére vonatkozóan.

c) Végkövetkeztetés

58. A 90/232/EGK tanácsi irányelv 1. cikkét akként kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, hogy valamely tagállam fenntartsa olyan nemzeti szabályozását, amelynek értelmében kizárja a felelősségbiztosítási kötelezettség alól az olyan magánszemélyek sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősséget, akik olyan gépjármű valamely részében utaztak,

37 – Lásd például, Franciaország vonatkozásában, a Code des assurances [Biztosítási Törvénykönyv] A211-3. cikkét : „A személyszállításnak kielégítő biztonsági feltételek mellett kell történnie: a) Turista-járművek esetében, [...] amennyiben az utasokat a gépjármű belsejében szállítják; b) haszonjárművek esetében, amennyiben a szállított személyek akár a kabin belsejében, akár egy kocsioldallal ellátott platón, akár egy zárt karosszéria belsejében tartózkodnak, és ha számuk nem haladja meg a nyolcat a vezetőn kívül; [...] *A fenti rendelkezések alkalmazásában a tíz év alatti gyermekeket fél személynek kell tekinteni*" (kiemelés tőlem).

38 – Lásd a 21.lábjegyzetben hivatkozott ítéleteket.

amelybe nem terveztek és nem is szereltek be utasülést.

az, hogy a Bíróság úgy véli, hogy a harmadik irányelv esetében erről van szó, a fent hivatkozott Withers-ügyben hozott végzés szövegéből következik. *E. Farrel* szerint az a körülmény, hogy e végzés 20. pontjában [39] a Bíróság nem mondta ki, hogy a harmadik irányelv nem mutat fel olyan jellegzetességeket, melyeknél fogva az közvetlen hatállyal rendelkezne, bizonyítja, hogy csakis a baleset bekövetkeztének időpontja miatt nem lehetett a harmadik irányelvre hivatkozni. E. Farrell ennélfogva úgy véli, hogy „a harmadik irányelv 1. cikkét akként kell értelmezni, hogy az kellően pontosan és egyértelműen meghatározott jogokat biztosít, és lehet közvetlen hatálya".

C – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésről

59. Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy a harmadik irányelv biztosít-e olyan jogokat a magánszemélyek számára, amelyekre ők a nemzeti bíróságok előtt hivatkozhatnak.

1. A felek érveinek összefoglalása

60. *E. Farrell* és a *Bizottság* úgy véli, hogy a harmadik irányelv 1. cikke olyan jogokat biztosít a magánszemélyek számára, amelyekre ők a nemzeti bíróságok előtt hivatkozhatnak. Az *ír kormány* és a *MIBI* viszont azt állítja, hogy, mivel ezen irányelv megfelelő módon került átültetésre, az a kérdés fel sem merül.

62. Az *ír kormány*, melyet a *MIBI* is támogat, úgy véli, hogy mivel a harmadik irányelvet megfelelő módon hajtotta végre, nem szükséges ezen irányelv közvetlen hatályára hivatkozni. Ugyanakkor, ezen álláspont sérelme nélkül, azt állítja, hogy ilyen közvetlen hatály egyáltalában nem következik a fent hivatkozott Withers-ügyben hozott végzésből. A MIBI vitatja, hogy a Foster-ügyben hozott ítéletben meghatározott szempontok [40] értelmében ő az állam „származéka" lenne: e tekintetben magánjogi formájára, továbbá arra a tényre hivatkozik, hogy gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatos feladatait az állammal szabadon kötött megállapodás értelmében gyakorolja.

61. *E. Farrel* kiemeli, hogy amennyiben a tagállamokat terhelő kötelezettségek kellően egyértelműek és pontosak, az irányelveknek lehet közvetlen hatálya. Álláspontja szerint

39 – „Ugyanakkor az alapügy alapját képező baleset a [...] harmadik irányelv által Írország számára az átültetésre előírt határidő lejárta előtt történt [...]. Erre az irányelvre az alapügy felei tehát nem hivatkozhatnak a kérdést előterjesztő bíróság előtt".

40 – A Bíróság C-188/89. sz., Foster-ügyben 1990. július 12-én hozott ítéletének (EBHT 1990., I-3313. o.) 18. pontja.

63. A *Bizottság* emlékeztet arra, hogy a magánszemélyek közvetlenül hivatkozhatnak valamely irányelv rendelkezéseire egy tagállammal szemben, amennyiben e rendelkezések feltétlenek és kellően pontosak. Következésképpen, álláspontja szerint, elöljáróban az a kérdés merül fel, hogy a MIBI a Foster-ügyben hozott ítéletben hivatkozott szempontok [41] értelmében az állam „származékának" tekinthető-e vagy sem. E minőséghez az szükséges, hogy a MIBI olyan szervezet vagy testület legyen, amely állami ellenőrzés alatt áll, illetve amely a magánszemélyek közötti viszonyokra alkalmazandó szabályokban foglaltakhoz képest többlet-hatáskörrel rendelkezik. A Bizottság úgy véli, hogy tekintve a MIBI által ellátott különleges közfeladatot, azt az állam „származékának" kell tekinteni. A Bizottság egyébként a Circuit Court (Írország) egy ítéletére hivatkozik, amely hasonló következtetésre jutott. [42]

64. A Bizottság álláspontja szerint nem marad más hátra, mint annak vizsgálata, hogy a harmadik irányelv 1. cikkében foglalt rendelkezések feltétlenek, valamint kellően pontosak-e ahhoz, hogy a MIBI-vel szemben hivatkozni lehessen rájuk. Megállapítja, hogy e cikk úgy rendelkezik, hogy a kötelező felelősségbiztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre, egyetlen kifejezett kivétellel, mégpedig azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amennyiben tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt. A Bizottság úgy véli tehát, hogy a szóban forgó cikk lehetővé teszi a kötelező biztosítással fedezett kedvezményezettek és a felelősség típusának egyidejű azonosítását. Hozzáteszi, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése bizonyos mérlegelési jogkört enged a tagállamoknak kötelező felelősségbiztosítási rendszerük megszervezésének módjával kapcsolatban, ugyanakkor álláspontja szerint, e mérlegelési jogkör tisztán szervezési jellegű, és nem vonatkozik a biztosítás alapvető alkalmazási körének kiterjesztésére. A Bizottság következésképpen azt javasolja, hogy a Bíróság állapítsa meg, hogy a magánszemélyek közvetlenül hivatkozhatnak a harmadik irányelv 1. cikkére a nemzeti bíróságok előtt.

2. Értékelés

65. Az alapügy tényállása kapcsán úgy tűnik, az előterjesztő bíróság azt kívánja tudni, hogy a felperes hivatkozhat-e a harmadik irányelv 1. cikkére az olyan nemzeti rendelkezések figyelmen kívül hagyása céljából, amelyek a kötelező felelősségbiztosítás kedvezményezettjeinek köréből – következésképpen e MIBI szolgáltatásaiból – kizárják az olyan magánszemélyeket, akik olyan gépjármű valamely részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be utasülést.

41 – Hivatkozás a 40. lábjegyzetben.

42 – A Dublin Bus kontra MIBI ügyben 1999. október 29-én hozott ítélet.

66. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében [43], magánszemélyek kizárólag akkor hivatkozhatnak a nemzeti bíróság előtt az állammal szemben valamely irányelv rendelkezéseire, ha e rendelkezések tartalmi szempontból feltétlennek és elégségesen pontosnak tűnnek.

67. A harmadik irányelv 1. cikke előírja, hogy a kötelező biztosítás „a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre", azon személyek kivételével, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amennyiben tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt. Mivel a szóban forgó cikk lehetővé teszi a kötelező biztosítás hatálya alá tartozó kedvezményezettek és a felelősség típusának egyidejű azonosítását, úgy tűnik, az érintett magánszemélyekre feltétlen és kellően pontos jogokat ruház. Ezt a megállapítást nem vonja kétségbe az a körülmény, hogy a harmadik irányelv 1. cikke az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésére hivatkozik, amelynek értelmében „minden tagállam [...] megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkeznek gépjármű-felelősségbiztosítással". Ugyanis ha a további irányelvek hagytak is a tagállamok számára bizonyos mozgásteret a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó rendelkezések végrehajtása céljából, mindazonáltal pontosan meghatározták a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás tartalmát és terjedelmét; az utasok jogi helyzetét pedig, akik meghatározása kizárólag a közösségi jog körébe tartozik, az irányelvek három egymást követő generációjának tekintetbe vételével lehet meghatározni.

68. A különösen nehéz helyzet jelen esetben abból fakad, hogy a balesetben érintett gépjármű nem volt biztosítva, és a károsult, E. Farrell, kártérítésért fordult a MIBI-hez, mint a második irányelv 1. cikke (4) bekezdésének értelmében felhatalmazott szervezethez.

69. Lévén, hogy olyan magánjogi testületről van szó, amelynek tagjai az írországi gépjárműbiztosítás piacán jelen lévő biztosítótársaságok, és amely magánjogi megállapodás alapján [44] kötődik az államhoz a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében foglalt feladatok biztosítása céljából, azt kell meghatározni, hogy a MIBI-t lehet-e a Foster-ügyben hozott ítéletben [45] hivatkozott szempontok alapján az állam „származékának" tekinteni. A Bíróság álláspontja szerint „egy irányelv feltétlen és kellően pontos rendelkezéseire [...] olyan szervezetekkel vagy testületekkel szemben is lehet hivatkozni, amelyek állami ellenőrzés alatt állnak, illetve amelyek a magánszemélyek közötti viszonyokra alkalmazandó szabályokban foglaltakhoz képest többlet-hatáskörrel rendelkeznek". Ebből következőleg, a Bíróság álláspontja szerint

43 – Lásd például a Bíróság 8/81. sz., Becker-ügyben 1983. január 19-én hozott ítéletét (EBHT 1983., 53. o.).

44 – A MIBI és a környezetvédelmi miniszter közötti 1988. december 21-i megállapodás.

45 – Lásd a 40. pontban hivatkozott ítélet 18. pontját.

azon számos testület között, amelyekkel szemben valamely, közvetlen hatállyal rendelkező irányelv rendelkezéseire hivatkozni lehet, mindenképpen jelen van az, amely jogi formájától függetlenül valamely hatósági aktus alapján e hatóság ellenőrzése alatt közérdekű szolgáltatást nyújt, és amely e célból a magánszemélyek közötti viszonyokra alkalmazandó szabályokban foglaltakhoz képest többlet-hatáskörrel rendelkezik. [46]

70. A kérdés annál is nagyobb jelentőséget nyer, mivel a gépjármű-felelősségbiztosítás közösségi rendszere egy régebbi jogszabályi háttérbe illeszkedik [47], amelyben tág mozgástere volt a biztosítási szakembereknek a gépjármű-biztosítás nemzeti irodáinak és nemzeti alapjainak felállítása terén, miáltal a közösségi jogi háttér jogszabályainak végrehajtása a tagállamokban nagyrészt magánjogi szervezetek által történik.

71. Tekintettel arra a kevésszámú bizonyítékra, melyet az előterjesztő bíróság a MIBI tárgyában benyújtott, nehéz egyből megállapítani, hogy a MIBI az állam vagy állami hatóság ellenőrzése alatt áll-e, és nem bizonyos, hogy a magánszemélyek közötti viszonyokra alkalmazandó szabályokban foglaltakhoz képest többlet-hatáskörrel rendelkezik. Ugyanakkor nem vitatható, hogy a MIBI a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében foglalt feladatokat látja el a nem azonosított vagy nem biztosított gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak kártérítésével kapcsolatban. E feladat közszolgálati jelleget mutat, mivel maga a második irányelv írja elő, és az állam a szóban forgó szervezet ellenőrzését megállapodás – jelen esetben egyezményes megállapodás – útján gyakorolja. [48]

72. Következésképpen úgy vélem, a MIBI-t az államnak lehet megfeleltetni, mint a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése értelmében azon feladatok végrehajtására felhatalmazott szerv, melyeket a második irányelv e szervezetek számára előír, így vele szemben a harmadik irányelv 1. cikkére a magánszemélyek közvetlenül hivatkozhatnak a nemzeti bíróságok előtt.

46 – A fent hivatkozott ítélet 20. pontja.

47 – Lásd a fenti 23. és azt követő pontokat.

48 – Valamely magánjogi testületnek állami szakmai szervezettípushoz való hasonulásának kérdéséről lásd *Wernicke, S.*, Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht művének (Baden-Baden 2002.) 186. és azt követő oldalait. A szerző álláspontja szerint ilyen hasonulás abban az esetben következik be, ha egy magánszemélyt a közösségi jog értelmében az államot terhelő közfeladat ellátásával bíznak meg mivel a nemzeti jog e feladat elvégzését kizárólag a szóban forgó magánszemély számára írja elő (lásd id. mű 190. o.). A szerző ilyen hasonulást ugyanakkor kizárólag a közfeladat ellátása céljából szükséges mértékig ismeri el. E megoldás megköveteli az egyetértést, mivel garantálja, hogy a másodlagos jog pontos és feltétlen rendelkezéseire valamennyi tagállamban hivatkozni lehessen, függetlenül a közösségi jog által előírt közfeladat biztosítására a tagállam által megbízott szervezet jellegétől.

V – Végkövetkeztetések

73. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság az alábbi választ adja az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre:

1) A 90/232/EGK tanácsi irányelv 1. cikkét akként kell értelmezni, hogy azzal ellentétes, hogy valamely tagállam fenntartsa azon nemzeti szabályozását, melynek értelmében kizárja a felelősségbiztosítási kötelezettség alól az olyan magánszemélyek sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősséget, akik valamely gépjármű olyan részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be utasülést.

2) A 90/232/EGK irányelv 1. cikkére a magánszemélyek közvetlenül hivatkozhatnak a nemzeti bíróságok előtt.