ANDREA BIONDI
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2025. szeptember 25. [1]

C-490/24. sz. ügy

Stichting Koskea, ED vagyonkezelőjeként eljárva
kontra
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV (cégneve: Reaal Schadeverzekering NV)

(a Hoge Raad der Nederlanden [Hollandia legfelsőbb bírósága] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás – 2009/103 irányelv – A 12. cikk (1) bekezdése – Gépjármű által okozott károk – Biztosítási fedezet – A gépjármű vezetője által elszenvedett károk 2009/103/EK irányelv által előírt kizárása – Az utas közreműködése a gépjármű által okozott károk bekövetkezésében– A „gépjármű vezetőjének” minőségére gyakorolt hatás – Fogalommeghatározás – Az uniós jog önálló fogalma – A harmadik fél károsultak védelmének célkitűzése – Jogbiztonság – Egyrészt a polgári jogi felelősség és másrészt a felelősségbiztosítás közötti választóvonal”

1. A folyamatos technológiai fejlődés arra törekszik, hogy tehermentesítse az embereket a nehéz vagy veszélyes feladataik alól. A vezető nélküli jármű, amelyről azt gondolták, hogy kizárólag a tudományos-fantasztikus regényekben létezik, valósággá válik. Már San Francisco és Peking utcáit rója, holnap pedig Londonban lesz. [2] Az emberi hibával összefüggő veszélyek csökkenése miatt a közúti balesetek számának jelentős csökkenése várható.

2. Míg ki nem derül, hogy e csökkenés beigazolódik-e, az uniós jog továbbra is jelentős védelmi eszközt biztosít a közúti balesetek károsultjai számára a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelveken (a továbbiakban együtt: gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelvek)

[1] Eredeti nyelv: francia.

[2] Lásd: „Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law”, elérhető a következő címen: https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law oldalon (utolsó megtekintés: 2025. június 18.).

keresztül.[3] Noha a Bírósághoz már több alkalommal fordultak, hogy – többek között az „utasok”[4] vagy a „gépjárművek forgalomban való részvétele”[5] fogalmának meghatározása érdekében – ezen irányelvek értelmezéséről határozzon, a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem, bár már számos nemzeti bíróságot foglalkoztat e kérdés, első ízben hívja fel arra a Bíróságot, hogy kifejtse a „gépjárművezető” fogalmának körvonalait.

I. Az alapeljárás, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

3. 2016-ban ED, az alapügy felperese egy futballklubhoz tartozó kisbuszt vezetett, amelyben e klub volt edzője és a csapat egyes tagjai ültek. A kisbusz egy másik futballklub területéről egy harmadik klubhoz – egy ott megrendezett ünnepségre – tartott. Miközben az ED által vezetett kisbusz körülbelül 70 km/h sebességgel közlekedett, az edző, aki a vezető jobb oldalán hátul ült, hirtelen behúzta a kéziféket. A kisbusz megcsúszott és több oszlopnak nekiütközött. A gépjármű vezetője, valamint az utasülésen helyet foglaló csapattársa kirepült a gépjárműből. A csapattárs belehalt a sérüléseibe. ED súlyosan megsérült, és jelenleg is viseli e baleset súlyos következményeit.

4. A kisbuszt tulajdonló futballklub a Reaal Schadeverzekering NV-nél kötött felelősségbiztosítást. A klub az utasokat és a gépjárművezetőt ért károkra vonatkozó biztosítást is kötött a Nationale Nederlanden társaságnál.[6]

5. ED az e balesetből eredő saját kárai tekintetében a vagyonát ezentúl kezelő és az érdekeit védő Stichting Koskea alapítványon keresztül a Nationale Nederlandentől próbált fedezetet igényelni. 2020 januárjában e vállalat ügyvédje arról tájékoztatta ED-t, hogy gépjárművezetői biztosítás címén nem áll fenn fedezet, mivel a baleset körülményeiről szóló rendőrségi jelentésből kiderült, hogy ED alkoholt fogyasztott, mielőtt a kisbusz volánjához ült, és nem használta a biztonsági övét. Az ügyvéd arra is hivatkozott, hogy a kötelező felelősségbiztosítás alapján sem illetheti meg fedezet, mivel a Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény, a továbbiakban: WAM) 4. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy „a biztosításnak nem kell feltétlenül kiterjednie a balesetet okozó gépjármű vezetője által elszenvedett károk megtérítésére”.

[3] A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv (HL 1972. 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); a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv (HL 1990. L 129., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o.; a továbbiakban: harmadik irányelv); a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről, valamint a 73/239/EGK és a 88/357/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2000. L 181., 65. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 331. o.; a továbbiakban: negyedik irányelv); 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 irányelv [(HL 2005. L 149., 14. o.), és végül a 2021. november 24-i (EU) 2021/2118 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2021. L 430., 1. o.) módosított, a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 263., 11. o.), amely a korábbi irányelveket kodifikálta (lásd a 2009/103 irányelv (1) preambulumbekezdését). Mivel az alapeljárásban szereplő tényállás 2016-ban valósult meg, lényegében az elemzésemben a 2009/103 irányelv eredeti változatára hivatkozom. Mivel ez utóbbi kodifikálta a korábbi irányelveket, emlékeztetek arra, hogy az azokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat átültethető a 2009/103 irányelv megfelelő rendelkezéseinek értelmezésére (lásd: 2021. június 10-i Van Ameyde España ítélet, C-923/19, EU:C:2021:475, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[4] Lásd például: 2011. december 1-jei Churchill Insurance Company Limited és Evans ítélet (C-442/10, EU:C:2011:799, 30. pont).

[5] Lásd például: 2014. szeptember 4-i Vnuk ítélet (C-162/13, EU:C:2014:2146); 2017. december 20-i Núñez Torreiro ítélet (C-334/16, EU:C:2017:1007); 2019. június 20-i Línea Directa Aseguradora ítélet (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy a Reaal Schadeverzekering NV azóta összeolvadt a Nationale Nederlandennel.

6. E nemzeti rendelkezés a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdését ülteti át a holland jogba, amelynek értelmében „a 3. cikkben említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre”[7].

7. Az ED nevében eljáró Stichting Koskea keresetet indított a Nationale Nederlanden ellen, amelyben a felelősségbiztosítási szerződés alapján kártérítést igényelt, lényegében arra hivatkozva, hogy az edzőnek a kárt okozó gépjármű vezetésébe való beavatkozása folytán ED-t már nem lehetett a gépjármű vezetőjének tekinteni.

8. A Rechtbank Noord-Nederland (észak-hollandiai bíróság, Hollandia) helyt adott e keresetnek, és lényegében úgy vélte, hogy attól a pillanattól kezdve, amikor a volt edző behúzta a kéziféket, az alapügy felperese már nem volt abban a helyzetben, hogy ténylegesen vezesse ezt a gépjárművet, következésképpen már nem volt a WAM 4. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „gépjárművezetőnek” tekinthető.

9. A Nationale Nederlanden fellebbezett ezen ítélet ellen a Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (arnhem-leeuwardeni fellebbviteli bíróság, Hollandia) előtt, amely hatályon kívül helyezte azt, kimondva, hogy ED nem vesztette el gépjárművezetői minőségét az edző beavatkozása miatt, és hogy ED volt az a személy, aki eredetileg e gépjármű volánjához ült, beindította azt, meghatározta a sebességét és kiválasztotta a haladási irányt. Az említett gépjármű vezérlését ő működtette, és az, hogy a volt edző hirtelen behúzta a kéziféket, és vezetési műveletet hajtott végre, semmit nem változtat ezen.

10. A Stichting Koskea alapítvány felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a Hoge Raad der Nederlanden (Hollandia legfelsőbb bírósága) előtt, amely a kérdést előterjesztő bíróság. Ez utóbbinak kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy ED a baleset bekövetkezésének időpontjában még a gépjármű vezetője volt-e, és hogy nem kell-e őt károsult utasnak és ekként olyannak tekinteni, akire kiterjed a felelősségbiztosítás. Véleménye szerint felmerül a kérdés, hogy a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnak ki kell terjednie az érintett gépjármű eredeti vezetőjének kártérítési felelősségére, ha valamely utas beavatkozott e gépjármű vezetésébe, és ez a beavatkozás balesetet okozott.

11. Bár a WAM 4. cikkének (1) bekezdése a harmadik irányelv 1. cikkében, jelenleg a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdésében előírt kivétel alkalmazására vonatkozik, e rendelkezések egyike sem határozza meg, hogy ki számít a „gépjármű vezetőjének”. Mivel a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdése különbséget tesz a gépjármű vezetője és a többi utas között, definiálni kellene a „gépjármű vezetőjét”, akire nem alkalmazandó a kötelező felelősségbiztosítás általi védelem általános elve.

[7] A 2009/103 irányelv 3. cikkének első és második albekezdése a következőképpen szól:
„Az 5. cikkre is figyelemmel minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.
A biztosítással fedezett károk mértékét és a biztosítás szabályait az első bekezdésben említett intézkedések alapján kell meghatározni.”

12. E körülmények között a Hoge Raad der Nederlanden (Hollandia legfelsőbb bírósága) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti és a Bíróság Hivatalához 2024. július 12-én érkezett határozatával előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti elő:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [2009/103 irányelv] 12. cikkének (1) bekezdését, hogy a kötelező felelősségbiztosításnak ki kell terjednie a gépjármű (eredeti) vezetője által elszenvedett kárra egy olyan helyzetben, amelyben egy utas beavatkozik a gépjármű vezetésébe, és e beavatkozás miatt baleset következik be?

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén, következnek-e az uniós jogból meghatározott követelmények, amelyeket a nemzeti bíróságnak tiszteletben kell tartania annak értékelése során, hogy egy, a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdése értelmében vett gépjárművezető a gépjárművezetői minőséget a jelen ügy körülményei között elveszítette-e, és hogy esetleg részesülhet-e az általános szabály alapján az utasokat megillető védelemben?”

13. A Bírósághoz írásbeli észrevételeket a Nationale Nederlanden, a holland kormány és az Európai Bizottság terjesztett elő, és a Bíróság előtt a 2025. június 12-én tartott tárgyaláson mindegyikük előadta a szóbeli észrevételeit is.

II. Elemzés

14. Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság többször kimondta, hogy „[a] harmadik feleknek okozott kárt fedező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség […] elkülönül e károknak a biztosított felelősségbiztosítása alapján történő megtérítésének mértékétől. Amíg ugyanis az előbbit az uniós szabályozás határozza meg és garantálja, addig az utóbbit alapvetően a nemzeti jog szabályozza”[8]. Ebből az következik, hogy az első, a második és a harmadik irányelv nem a tagállamok felelősségbiztosítási rendszereinek harmonizálására irányul, és hogy az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok továbbra is szabadon meghatározhatják a gépjárműbalesetekből eredő károkra alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszert.[9]

15. A Bíróság továbbá már megállapította, hogy az uniós jogalkotó például nem kívánta meghatározni a gépjárművekkel kapcsolatos azon felelősség típusát (vétkességen alapuló vagy objektív), amelyet kötelező biztosítással kell fedezni.[10] Ezért az egyes tagállamok joga által meghatározott eljárások szerint alkalmazandó polgári jogi felelősség az, amelyet az uniós jog alapján valamilyen biztosítással kell fedezni az e területet szabályozó irányelvek hatékony érvényesülésének korlátján belül.[11] A Bíróság e hatékony érvényesülés jegyében mondhatta ki ezért, hogy összeegyeztethetetlen ezen irányelvekkel az olyan nemzeti rendelkezés, amely hivatalból kizárja vagy aránytalanul korlátozza a károsult kártérítéshez való jogát a kár bekövetkezésében való közrehatása miatt.[12]

[8] 2021. június 10-i Van Ameyde España ítélet (C-923/19, EU:C:2021:475, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[9] Lásd többek között: 2011. március 17-i Carvalho Ferreira Santos ítélet (C-484/09, a továbbiakban: Carvalho Ferreira Santos ítélet, EU:C:2011:158, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); 2014. január 23-i Petillo ítélet (C-371/12, EU:C:2014:26, 29. pont).

[10] Carvalho Ferreira Santos ítélet (33. pont).

[11] Lásd: Carvalho Ferreira Santos ítélet (36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[12] Lásd: Carvalho Ferreira Santos ítélet (36-38. pont).

16. Ezzel a Bíróság ítélkezési gyakorlata még vékonyabbá tette a polgári jogi felelősségi rendszerek harmonizációja és e felelősségbiztosítás harmonizációja közötti választóvonalat. A Bíróság elé terjesztett kérdések elemzésének megkezdése előtt ezt a vékony választóvonalat szem előtt kell tartani.

A. A „gépjármű vezetője” fogalmának meghatározásáról

17. Az elemzést kivételesen a második előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéssel kezdem. Figyelemmel azonban arra a válaszra, amelyet a kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett első kérdésre javaslok adni, véleményem szerint a Bíróságnak nem szükséges válaszolnia e második kérdésre, amely a Bíróságot a „felelősségbiztosítási” irányelvek értelmében vett „gépjárművezető” fogalmának meghatározására kéri. Ezért csak másodlagosan érintem a következő pontokat.

18. A 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdése nem definiálja a „gépjármű vezetőjét”. Ezen irányelvnek az egyébként a fogalommeghatározásoknak szentelt 1. cikke sem ad több támpontot. A többi „felelősségbiztosítási” irányelv sem szolgál e tekintetben semmilyen pontosítással. [13]

19. Márpedig mivel egy irányelv olyan rendelkezésében szereplő fogalomról van szó, amely nem tartalmaz utalást a nemzeti jogokra, a „gépjármű vezetője” kifejezést – figyelemmel mind az uniós jog egységes alkalmazásának, mind az egyenlőség elvének követelményeire – főszabály szerint önállóan és egységesen kell értelmezni, figyelembe véve e rendelkezés szövegkörnyezetét és annak a szabályozásnak a célját, amelynek részét képezi. [14]

20. Ami a szövegkörnyezetet illeti, a 2009/103 irányelv vizsgálatából az következik, hogy a gépjármű vezetője csak negatív módon van meghatározva: nem utas, [15] nem gyalogos, nem is közút nem motorizált használója, [16] és különösen nem kerékpáros. [17]

21. A gépjármű vezetőjének azonban feltétlenül a gépjárműben kell lennie, amelyet a 2009/103 irányelv 1. cikkének (1) bekezdése – többek között – úgy határoz meg, hogy az „mechanikus erővel működtetett”. Ebből tehát arra lehet következtetni, hogy főszabály szerunt a gépjármű vezetője az, aki a gépjárművön belül a gépjármű mechanikus erejét működteti.

22. Ami az elérni kívánt célokat illeti, a Bíróság továbbá a közelmúltban emlékeztett arra, hogy a 2009/103 irányelv által kodifikált irányelvek „fokozatosan pontosították a tagállamok kötelező felelősségbiztosítással kapcsolatos kötelezettségeit. Az volt a céljuk, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítsanak az […] Unió területén szokásosan üzemben tartott járműveknek és utasaiknak, másrészt az, hogy hasonló elbánást biztosítsanak az ilyen gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak, függetlenül attól, hogy az Unión belül hol történt a baleset […].

[13] Az első irányelvben semmilyen említés nincs a „gépjármű vezetőjéről”. Ez a fogalom először a második irányelvben jelenik meg (lásd e második irányelv (9) preambulumbekezdését és 3. cikkét). A harmadik irányelvnek csak az 1. cikke utal a gépjármű vezetőjére. A negyedik irányelv a (23) és (24) preambulumbekezdéseiben, valamint az 5. cikk (4) bekezdésében említi meg a gépjármű vezetőjét. Végül a 2005/14 irányelv (15) preambulumbekezdésben és 4. cikkének (1) bekezdésében történik hivatkozás a gépjármű vezetőjére.

[14] Lásd ebben az értelemben: 2014. szeptember 3-i Deckmyn és Vrijheidsfonds ítélet (C-201/13, EU:C:2014:2132, 14. és 15. pont). A „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalmára vonatkozó egységes értelmezés követelményéről lásd többek között: 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet (C-514/16, EU:C:2017:908, 31. pont); 2019. június 20-i Línea Directa Aseguradora ítélet (C-100/18, EU:C:2019:517, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[15] Lásd a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdését.

[16] Lásd a 2009/103 irányelv 12. cikkének (3) bekezdését.

[17] Lásd a 2009/103 irányelv 12. cikkének (3) bekezdését. Lásd még: 2023. október 12-i KBC Verzekeringen ítélet (C-286/22, EU:C:2023:767) annyiban, amennyiben az kizárja az elektromos kerékpárokat az említett irányelv értelmében vett „gépjármű” fogalmából.

[A] 2009/103 irányelv (2) és (20) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy ezen irányelv lényegében ugyanazokat a célokat követi, mint az említett irányelvek […]. Az uniós szabályozásnak a kötelező felelősségbiztosítás területén végbement fejlődéséből következik, hogy az uniós jogalkotó folyamatosan biztosította és erősítette az e gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak védelmére irányuló célkitűzést” [18].

23. Noha ebből a célkitűzésből az következik, hogy a „károsultakat” [19] tágan kell meghatározni, véleményem szerint nem alapozhatja meg a „gépjármű vezetője” fogalmának olyan definícióját, amely – a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdésében foglalt kifejezett kizárás miatt – magában foglalná a potenciálisan károsulti dimenzióját.

24. A „gépjármű vezetője” e rendelkezés értelmében vett meghatározásának tehát valahol ezen irányelv hatékony érvényesülésének megőrzése és a tagállamoknak az általuk választott polgári jogi felelősségi modell meghatározására vonatkozó szabadságának tiszteletben tartása között kell elhelyezkednie. [20]

25. E fogalommeghatározás még magasabb fokú pontosságának elérése érdekében hasznos értelmezési segítséget nyújthat a nemzetközi jog.

26. Így a közúti közlekedésről szóló 1968. november 8-i bécsi egyezmény, [21] amelynek valamennyi tagállam részes fele, az 1. cikk v) pontjában a vezetőt úgy határozza meg, hogy „az olyan személy, aki gépjárművet vagy más járművet (ideértve a kerékpárt is) vezet”. A 8. cikkében külön rendelkezést szentel a vezetőknek, amelyből következik, hogy „[m]inden mozgó járműnek, illetőleg minden mozgó járműszerelvénynek legyen vezetője”, hogy „[m]inden vezető rendelkezzék a szükséges testi és szellemi képességekkel, és legyen vezetésre alkalmas testi és szellemi állapotban”, hogy „[m]inden motoros jármű vezetője rendelkezzék a jármű vezetéséhez szükséges ismeretekkel és jártassággal”, és hogy „[m]inden vezető legyen mindenkor ura járművének” [22]. Érdekes megjegyezni, hogy ugyancsak e 8. cikk szerint, kizárólag a vezető felelősége, hogy folyamatosan képes legyen a jármű ura maradni.

27. Ezen elemek összességéből tehát arra lehet következtetni, hogy a gépjármű vezetője az, aki a gépjármű vezetőülésében foglalt helyet, és aki ezért hozzáféréssel rendelkezik e gépjármű alapvető vezérléséhez, amely lehetővé teszi számára, hogy meghatározza a gépjármű mozgását, az irányát és a sebességét.

[18] 2025. április 30-i Nastolo ítélet (C-370/24, EU:C:2025:300, 37–39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A károsultak védelmének a 2009/103 irányelv által követett célkitűzését a 2021/2118 irányelv megerősítette (lásd ezen irányelv (39) preambulumbekezdését).

[19] Amelyre vonatkozóan a 2021/2118 irányelv a „károsultak” kifejezést részesíti előnyben (lásd ezen irányelv (2) preambulumbekezdését. Lásd továbbá a 2009/103 irányelv módosított változata 12. cikkének címét).

[20] Ezt tükrözi a 2009/103 irányelv 12. cikke (3) bekezdésének utolsó albekezdése. Bevallom, hogy megértem a Bizottság által a Bíróság előtt a tárgyaláson kifejtett azon érvet, amely szerint a fogalommeghatározásra vonatkozó túl szűk kritériumok azzal a veszéllyel járnának, hogy megsértik a tagállamok azon hatáskörét, hogy a polgári jogi felelősségi rendszert maguk határozzák meg.

[21] *Recueil des traités des Nations unies*, 1042. kötet, 17. o.

[22] Lásd a közúti közlekedésről szóló 1968. november 8-i bécsi egyezmény 8. cikkének 1.,3., 4. és 5. bekezdését.

28. Végül hozzáteszem, hogy a jelen indítvány további részében kifejtendő okok miatt csak nagyon kivételes körülmények között lehet elvitatni a gépjárművezetői minőséget attól a személytől, aki a vezetőülésben foglalt helyet.[23] Minden esetben a nemzeti bíróságok feladata annak az értékelése, hogy ki volt a gépjármű vezetője a baleset időpontjában minden egyes előttük felmerülő helyzet konkrét ténybeli összefüggéseitől függően. Emlékeztetek arra, hogy ezen értékelés során biztosítaniuk kell a 2009/103 irányelv hatékony érvényesülését.[24]

B. A gépjármű vezetője által elszenvedett károk megtérítésének kérdéséről

29. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ a Bíróságtól, hogy a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdéséből következik-e, hogy az ezen irányelv 3. cikkében előírt kötelező biztosításnak ki kell terjednie a gépjármű vezetője által elszenvedett károkért való felelősségre olyan esetben, ha valamely utas beavatkozik a gépjármű vezetésébe, és ez a beavatkozás balesetet okoz.

30. Véleményem szerint e kérdésre nemleges választ kell adni.

31. Emlékeztetőül, a 2009/103 irányelv 3. cikkének első albekezdése minden tagállamot arra kötelez, hogy időben tegye meg a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.

32. Amennyiben a biztosítással fedezett károk mértékét és a biztosítás szabályait e „szükséges intézkedések”[25] alapján meghatározzák, a 2009/103 irányelv egyértelművé teszi, hogy a biztosításnak kötelezően ki kell terjednie mind az anyagi kárra, mind a személyi sérülésre.[26] Ezen irányelv alább azt is pontosítja, hogy a 3. cikkben említett biztosítás *„a gépjármű vezetője kivételével* kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre”[27]. Ezzel szemben a gépjármű vezetőjének családja által elszenvedett károkra – főszabály szerint – ki kell terjednie.[28] A 2009/103 irányelv 12. cikke (3) bekezdésének második albekezdéséből végül az következik, hogy e rendelkezés „nem érinti sem a polgári jogi felelősséget, sem pedig a kártérítés összegét.”

33. A 2009/103 irányelv 12. cikke (1) bekezdésének szó szerinti értelmezéséből tehát az következik, hogy az uniós jogalkotó egyértelmű és kifejezett szándéka az, hogy *ne írjon elő* a gépjármű vezetője által elszenvedett károkra kötelező felelősségbiztosítási fedezetet függetlenül azok eredetétől. A gépjármű vezetőjére irányuló kizárás ugyanis minden kárra megkülönböztetés nélkül vonatkozik, és nem csak azokra a károkra, amelyekért a gépjármű vezetője felelős.

[23] Például a vezetési tevékenységnek a gépjármű vezetőjén kívüli személy által történő puszta zavarása nem elegendő ahhoz, hogy a gépjármű vezetője – a 2009/103 irányelv értelmében – elveszítse ezt a minőséget. Amint azt a holland kormány hangsúlyozta, feltétlenül biztosítani kell a károsultak jogbiztonságát. Márpedig ha a gépjárművezetői minőség könnyen elenyészhet, ez egyben azt is jelenti, hogy az utas elveszíti a károsulti minőségét. Ezáltal egy olyan rendszerbe kerülhetünk, amelyben a biztosítótársaságoknak érdekükben állna az utastérben az utasok magatartásának szisztematikus megkérdőjelezése, ami aláásná a kártérítésük hatékonyságát, és így végső soron a védelmüket is.

[24] Lásd a jelen indítvány 15. pontját.

[25] Lásd a 2009/103 irányelv 3. cikkének második albekezdését.

[26] Lásd a 2009/103 irányelv 3. cikkének negyedik albekezdését.

[27] A 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdése. Kiemelés tőlem.

[28] A személy sérülésekkel kapcsolatban lásd a 2009/103 irányelv 12. cikkének (2) bekezdését.

34. E cikk szövegéből továbbá az is következik, hogy egy gépjárművet kizárólag egyetlen gépjárművezető vezethet.[29]

35. A Bíróság előtti viták nem igazán tették lehetővé a gépjárművezető kárainak fedezetére vonatkozó – a harmadik irányelvből eredő[30] – kizárás pontos okának megállapítását, de észszerűnek tekinthető, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítás uniós szinten kialakított rendszere egy alapvető dichotómián – *summa divisio*-n – alapul egyrészt a gépjármű vezetője, másrészt a károsultak között: a gépjárművezetőt úgy kell tekinteni, hogy ő döntött a gépjármű közúti közlekedésben való részvételéről,[31] és ezért ő vállalja a kockázatot és ő a gépjármű ura, míg a károsultak a „gyengébb fél/felek egy balesetben”[32], függetlenül attól, hogy gyalogosok, utasok és egyúttal biztosítottak, a gépjármű tulajdonosai vagy a gépjármű vezetőjének, biztosítottjának vagy a gépjármű tulajdonosának családtagjai, és attól, hogy tájékozottan szálltak be a gépjárműbe, vagy felróható számukra, hogy közrehatottak a kár bekövetkezésében.[33] A harmadik fél károsult utasok gyengesége – elvileg – abból ered, hogy nem képesek befolyásolni a baleseti helyzetet.[34] A különböző irányelvek alapján védett személyek tehát a baleset – tág értelemben vett – károsultjai, akik a gépjármű vezetőjével szemben és ennek kizárásával határozhatók meg.

36. Akár a szó szerinti, akár rendszertani megközelítésből minden arra utal, hogy a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a balesetet okozó utas beavatkozása nem eredményezheti a gépjármű vezetőjének e minőségétől való megfosztását.

37. Teleológiai szempontból a 2009/103 irányelv 12. cikke (1) bekezdésének olyan értelmezése, amely a gépjármű vezetője által elszenvedett kár megtérítésének kizárását támogatja, ideértve az utas beavatkozásának esetét is, számomra két alapvető okból tűnik összhangban lévőnek az ezen irányelv által elérni kívánt céllal.

38. Először is, míg a jogalkotás fejlődése kétségtelenül a károsultak nagyobb védelme irányába haladt,[35] e fejlődést egyidejűleg nagyon egyértelműen a gépjárművezető kárainak – a harmadik irányelv elfogadása óta változatlan – kizárása jellemzi a kötelező biztosítás hatálya alól. A „felelősségbiztosítási” irányelvek tehát azon az elven alapulnak, amely szerint csak a gépjármű

[29] Ami ellentétben áll az utasok megjelölésére alkalmazott többes számmal.

[30] Lásd a harmadik irányelv 1. cikkét. Lásd még: 2000. szeptember 14-i Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ítélet (C-348/98, EU:C:2000:442, 26. pont).

[31] Itt a Nationale Nederlanden által a tárgyaláson használt szavakat veszem át.

[32] Lásd a 2009/103 irányelv (22) preambulumbekezdését. A Bíróság szerint „a harmadik irányelv 1. cikke szerint a gépjármű-felelősségbiztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utas személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre, ez a rendelkezés egyedül a vezető és a többi utas között tesz megkülönböztetést” (2005. június 30-i Candolin és társai ítélet, C-537/03, EU:C:2005:417, 32. pont).

[33] A biztosított személy, a gépjármű vezetője vagy bármely más, a magánjog értelmében felelős személy családtagjait ért személyi sérülések fedezetét illetően lásd a 2009/103 irányelv 12. cikkének (2) bekezdését; a gyalogosok, kerékpárosok és a többi nem motorizált közúthasználó személyi sérülése vagy őket ért anyagi kár tekintetében lásd ezen irányelv 12. cikke (3) bekezdésének első albekezdését.

[34] Az utasok harmadik fél károsulti minőségéről lásd: 2024. szeptember 19-i Matmut ítélet (C-236/23, EU:C:2024:761, 34. pont). Ebből következik, hogy aki biztosított volt a gépjármű vezetése tekintetében, de aki utas volt a baleset időpontjában, a 2024. szeptember 19-i Matmut ítélet (C-236/23, EU:C:2024:761, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat) értelmében vett harmadik fél károsultnak tekintendő.

[35] Lásd a jelen indítvány 22. pontját.

vezetője által vezetett gépjármű által harmadik fél károsultaknak okozott károkra kell a kötelező biztosításnak kiterjednie.[36] Az ezen irányelvek által megvalósított harmonizáció nem vonatkozik a gépjármű vezetőjére, akinek a helyzete továbbra is a nemzeti jogokra tartozik.

39. Másodszor, éppen a jogalkotó által az e területen történő beavatkozásai során következetesen követett cél biztosítása érdekében kell a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdésében előírt kizárást szigorúan figyelembe venni.

40. Úgy tűnik számomra ugyanis, hogy ha a Bíróság ismétlődően kimondta, hogy a károsultak védelmére vonatkozó célkitűzéssel ellentétes az, hogy egy nemzeti szabályozás indokolatlanul leszűkítse a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás által fedezett „utas” fogalmát,[37] akkor nem most van az ideje az uniós jog értelmében vett „gépjárművezető” olyan fogalmának elfogadását kockáztatni, amely képlékeny, szubjektív és különösen alkalmas – közvetve – maguknak a károsultaknak a veszélyeztetésére, lehetővé téve az utas minőségtől való megfosztásukat. A károsultak védelmének célkitűzése csak akkor érhető el, ha a szabályok előreláthatósága biztosított, és ez az előreláthatóság csak akkor garantálható, ha a fogalmak egyértelműek és stabilak. Megjegyzem, hogy az utasok tekintetében is az irányelvben a káraik fedezetének nem feltétele az e károk bekövetkezésében való közreműködés hiánya.[38]

41. A kötelező biztosítási fedezet kérdését ezért el kell választani a kárfelelősség kérdésétől, mivel az uniós jog nem jutott el ez utóbbi harmonizációjáig.[39] A jogbiztonság és a hatáskörök megfelelő megosztása érdekében tehát – némileg manicheus módon – egyszerűen azt kell megállapítani, hogy a 2009/103 irányelv egyrészt annak előírására kötelezi a tagállamokat, hogy a kötelező biztosításnak ki kell terjednie a károsult utasok káraira, másrészt pedig nem írja elő, hogy az említett biztosításnak ki kell terjednie a gépjármű vezetőjének káraira.

42. Az alapeljárásbeli jogvita alapjául szolgáló baleset körülményei valóban tragikusak, és nyilvánvalóan valamennyi károsult iránt együttérzést kell tanúsítani. Mindazonáltal a szerencsétlenségben egyfajta igazságosság helyreállítására vonatkozó szándék nem indokolhatja a jogi normák és fogalmak olyan mértékű kiforgatását, hogy azok elveszítsék köznyelvi jelentésüket.

[36] Ezen a megállapításon nem változtat a Carvalho Ferreira Santos ítélet értelmezése. A Bíróságtól ekkor egy olyan nemzeti szabályozásnak a „felelősségbiztosítási” irányelvekkel való összhangjával kapcsolatos kérdésre vártak választ, amely két gépjármű közötti olyan ütközéskor, amelyben egyik járművezető sem vétkes, a biztosított (a gépjármű vezetője) felelősségének korlátozását írta elő *az alkalmazandó nemzeti polgári jogi felelősségi rendszer alapján*. A portugál szabályozás tehát arra irányult, hogy „megossza a gépjárművek olyan ütközésekor keletkezett kárért való felelősséget, amelyben egyik járművezető sem vétkes” (lásd a Carvalho Ferreira Santos ítélet 41. pontját), és e megosztás szükségszerűen befolyásolta a kifizetett kártérítést. A Carvalho Ferreira Santos ítélet alapjául szolgáló ügyben minden egyes gépjárművezető egyszerre volt felelős a másiknak okozott kárért (aki így harmadik fél károsulttá vált) és maga is harmadik fél károsult. Ebben az értelemben kell érteni az ítélet 43. pontjában szereplő „a károsultaknak […], a jelen ügyben a […] gépjármű […] vezetőjének […] jogát” kifejezést, és ezt a kettős minőséget a Bíróság ezen ítélet 45. pontjában kifejezetten hangsúlyozza. A portugál jogrendszer azt választotta, hogy ezt a látszólagos ellentmondást annak az előírásával oldja fel, hogy a felelősség megoszlik olyan arányban, amilyen arányban az egyes járművek (lásd az ítélet 43. pontját) – mondhatni a gépjárművek vezetői – közrehatottak a kár keletkezésében. A Carvalho Ferreira Santos ítéletet tehát az alapügyben fennálló helyzetet meghatározó tényállás és nemzeti jogi keret fényében kell értelmezni.

[37] Lásd: 2024. szeptember 19-i Matmut ítélet (C-236/23, EU:C:2024:761, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[38] A 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében említett különleges esetek kivételével.

[39] A tagállamok által elfogadott modellek sokféleségét meg kell őrizni, és mert a tagállamok nem állapodtak meg egy egységes rendszer meghatározásában, a 2009/103 irányelv továbbra is megmarad e megismert zsonglőrmutatványnak. Egyes tagállamok például olyan modellt választottak, amelyben a gépjármű által okozott károkat a gépjármű vezetőjén keresztül biztosítják, aki a biztosított. Tehát a gépjármű vezetőjének személye az, aki biztosított az általa vezetett jármű által harmadik félnek okozott károk tekintetében. Az ilyen rendszerekben jól látható az összes nehézség, ha el kellene fogadni, hogy a gépjármű vezetőjének minőségét a gépjárműben ülő utasra lehessen átruházni ez utóbbi legkisebb mértékű beavatkozása esetén. Nem várható el, hogy a gépjármű vezetőjének biztosítása fedezze a vezetésbe beavatkozó utas által a gépjárművezetőnek okozott károkat, és ezen utas pedig valószínűleg nem biztosított gépjárművezetői minőségében.

43. A 2009/103 irányelv értelmében ED nem lehet egyszerre a kárt okozó gépjármű vezetője és utasa. A kéziféket működtető edző nem tekinthető gépjárművezetőnek. Az utas puszta beavatkozása a vezetésbe nem eredményezi azt, hogy elveszítse a károsulti minőségét, mivel e beavatkozás nem elegendő ahhoz, hogy a gépjárművezetői minőségét elveszítse az, aki ebben a pozícióban van.

44. Az utas kár bekövetkezésében való részvételének – felelősségének – mértéke nem a 2009/103 irányelv által szabályozott felelősségbiztosítás, hanem magának a polgári jogi felelősségnek a kérdése,[40] amelyet a nemzeti jog szabályoz.[41] A fentiekben kifejtett okok miatt azt javaslom, hogy a 2009/103 irányelv 12. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az nem írja elő, hogy a kötelező biztosításnak ki kell terjednie a gépjármű által a vezetőjének okozott károkra, még abban az esetben sem, ha valamely utas beavatkozott a gépjármű vezetésébe.

45. Ennek kimondása nem hagyná a gépjármű vezetőit jogorvoslat nélkül, hanem megerősítené a tagállamok számára, hogy a gépjárművezetők károkat fedező biztosítási rendszer kialakítása a tagállamok feladata.[42]

III. Végkövetkeztetés

46. A fenti megfontolások összességére tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a Hoge Raad der Nederlanden (Hollandia legfelsőbb bírósága) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 12. cikkének (1) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

a közúti balesetben valamely gépjármű vezetője által elszenvedett károkra nem terjed ki az említett irányelv által előírt kötelező biztosítás, még valamely utasnak a balesetet okozó jármű vezetésébe történő beavatkozása esetén sem.

[40] Amint az számomra úgy tűnik, hogy már a 2005. június 30-i Candolin és társai ítélet (C-537/03, EU:C:2005:417) 24. pontjából is következik.

[41] 2021. június 10-i Van Ameyde España ítélet (C-923/19, EU:C:2021:475, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[42] Egy ilyen rendszer előírhat kizárási záradékokat, ahogyan az ED kárainak fedezésére kötött gépjárművezetői biztosítás esetében is ez a helyzet. Ezért úgy tűnik, hogy ED egyetlen jogorvoslata az, hogy – adott esetben – az edző polgári jogi felelősségét érvényesítse (lásd a holland kormány írásbeli észrevételeinek 11. pontját).