



Határozatok Tára

VERICA TRSTENJAK
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2012. július 5.¹

C-300/10. sz. ügy

Vítor Hugo Marques Almeida
kontra
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

(A Tribunal da Relação de Guimarães [Portugália] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„72/166/EGK, 84/5/EGK és 90/232/EGK irányelv — Gépjármű-felelősségbiztosítás — Gépjárművek egyik gépjárművezetőnek sem felróható ütközése — A kár bekövetkeztében közreható utas — Objektív felelősség — A kártérítéshez való jog korlátozása vagy kizárása”

I – Bevezetés

1. A jóvátételnek már az ókori görög filozófiában is megfogalmazott gondolata az igazságosság iránti törekvésből fakad. Platónnál² például az okozott károk büntetőjogon túli jóvátételének gondolata jelent meg. Az ókori filozófiában a felelősség különböző fokozatai mellett ismerték a felelősség kizárásának lehetőségét is abban az esetben, ha egyértelmű volt, hogy a kár – például a károsult közrehatása következtében – nem csak a károkozónak róható fel. A döntő módon Antiphon³ által megalkotott elmélet a római és a modern európai jogtörténet során azzá a jogintézménnyé fejlődött tovább, amelyet napjainkban számos tagállam polgári törvénykönyve általánosságban a „károsult közrehatásának” intézményeként ismer.⁴ A Bíróságnak a jelen ügyben azt kell megválaszolnia, hogy összeegyeztethető-e ez – a felelősséget szabályozó portugál jogban is ismert – jogintézmény az Európai Unió gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályaival.

1 — Az indítvány eredeti nyelve: szlovén.
Az eljárás nyelve: portugál.

2 — Platon (ógörögül: Πλάτων; kb. Kr. e. 427/428–347/348) a jóvátétellel kapcsolatos gondolatot „Nóμος” (Törvények) című művében fogalmazta meg.

3 — Rhamnusi Antiphón (ógörögül: Αντιφών, kb. Kr. e. 480–411) számos bírósági eljárásban tartott védőbeszédet hagyott hátra az utókornak. Emellett három úgynevezett tetralógiát írt, vagyis fiktív jogesetek egyszerűen megfogalmazott feldolgozásait jogesetenként két-két védő-, illetve vádbeszéd formájában. Ezen művekben a károsult közrehatását is tárgyalja.

4 — Lásd Barta, H., „Die Entstehung der Rechtskategorie »Zufall« – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung”, *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (szerk.: Heinz Barta, Theo Mayer-Maly és Fritz Raber) és Platón: *Werke – Übersetzung und Kommentar* (szerk.: Ernst Heitsch, Carl Werner Müller és Kurt Sier), Göttingen, 2011.

2. A Tribunal da Relação de Guimarães (guimarães-i fellebbviteli bíróság, a továbbiakban: a kérdést előterjesztő bíróság) az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmében a tagállamok jogszabályainak a gépjárműfelelősség-biztosítás területén történő közelítése érdekében meghozott 72/166/EGK,⁵ 84/5/EGK⁶ és 90/232/EGK⁷ irányelv értelmezésére vonatkozóan terjesztett kérdést a Bíróság elé. A kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az említett irányelvekkel ellentétes-e a polgári jogi felelősségre vonatkozó azon nemzeti szabályozás, amely egy közúti balesetből eredő kártérítési igényről dönteni hivatott bíróság számára adott esetben lehetővé teszi a követelés korlátozását vagy akár kizárását is, amennyiben a károsult vétkes magatartása közrehatott a kár keletkezésében vagy súlyosbodásában.

3. A kérdés egy közúti balesetben károsult személy kártérítési igényével kapcsolatos jogvitában merül fel, aki a baleset bekövetkeztekor a balesetben részt vevő két gépjármű egyikében utazott. A károsult – jogszabálysértően – nem csatolta be a biztonsági övet,⁸ emiatt súlyos sérülést szenvedett. Az ennek okán a két gépjármű vezetőjével, azon gépjármű vezetőjének gépjármű-felelősségbiztosítójával, amelyben utazott, valamint a garanciaappal szemben előterjesztett keresetet az első fokon eljáró bíróság a polgári jogi felelősség fentebb említett szabályai alapján azzal az indokkal utasította el, hogy a károsult kára saját vétkes magatartására vezethető vissza, tekintettel arra, hogy a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó törvényi előírást megsértette.

4. A jelen ügy a portugál bíróságok előzetes döntéshozatal iránti kérelmeinek azon hosszú sorába illeszkedik, amelyeknek a tárgya lényegében a közúti balesetek tekintetében a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti jogi rendelkezéseknek az uniós joggal, pontosabban a gépjármű-felelősségbiztosítást harmonizáló irányelvekkel való összeegyeztethetőségének kérdése. Tekintettel arra, hogy az utóbbi időben a Bíróság több ítélete, mindenekelőtt a Carvalho Ferreira Santos-ügyben 2011. március 17-én hozott ítélet⁹ és az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben 2011. június 9-én ítélet¹⁰ foglalkozott ezzel a kérdéssel, amelyek igenlő választ adtak a kérdésre, a jelen ügy lehetőséget kínál arra, hogy ezt az ítélkezési gyakorlatot a nagytanács ítéletével megerősítse – és ezáltal szilárdabb ítélkezési alapot teremtsen –, vagy adott esetben pontosítsa azt.

5 — A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv (HL L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o., a továbbiakban: első irányelv).

6 — A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv (HL L 8., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o., a továbbiakban: második irányelv).

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

8 — A Bizottság megbízásából készített tanulmány szerint a halálos közúti balesetek leggyakoribb oka a sebességhatár túllépése és az ittas vezetés után a biztonsági öv használatának mellőzése. A tanulmány arra a következtetésre jut, hogy az Európai Unióban a biztonsági öv kötelező használatának betartása iránt tett intézkedések évente 7 300 emberéletet menthetnének meg (*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, COM(2008) 151). A Bizottság az európai közlekedéspolitikáról szóló 2001. szeptember 12-i Fehér könyvben (COM(2001) 370 végleges) azt a javaslatot tette, hogy az Európai Uniónak azt a célt kell kitűznie, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak száma 2010-re a felére csökkenjen. Ezen cselekvési program keretében több jogszabály került elfogadásra. Ezek közé tartoznak a biztonsági öv gépjárművekbe történő beszerelésére, valamint a biztonsági öv kötelező használatának valamennyi gépjármű-kategória és azokon belül valamennyi beszerelt ülés tekintetében történő előírására vonatkozó irányelvek. A biztonsági öv kötelező használatát először a 2003. április 8-i 2003/20/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 115., 63. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 7. kötet, 277. o) módosított 1991. december 16-i 91/671/EGK tanácsi irányelv (HL L 373., 26. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 353. o.) írta elő. Az irányelv csak az utasbiztonsági rendszerrel rendelkező 3,5 tonnánál könnyebb járművekre vonatkozott, és más típusú járművek (személygépjárművek, könnyű haszongépjárművek) esetén a hátsó üléseken nem írta elő a biztonsági öv kötelező használatát. 2006 óta valamennyi gépjárműben kötelező a biztonsági öv használata.

9 — A C-484/09. sz. Carvalho Ferreira Santos-ügyben 2011. március 17-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-1821. o.).

10 — A C-409/09. sz., Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben 2011. június 9-én hozott ítélet (EBHT 2011., I-4955. o.).

II – Jogi háttér

A – Az uniós jog

5. Az uniós jogalkotó 1972-ben kezdte meg a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó tagállami jogszabályok irányelvek útján történő közelítését.¹¹

6. Az első irányelv minden tagállam vonatkozásában a zöld kártya határokon történő ellenőrzésének megszüntetését és a Közösség területén keletkező károkat vagy sérüléseket fedező felelősségbiztosítás bevezetését írja elő.

7. Azon elvből kiindulva, hogy a közlekedési balesetek áldozatainak valamely fizetőképes kötelezettől kártérítésben kell részesülniük, ha a felelősség megállapítást nyert, az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

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

8. Az első irányelv 3. cikkének (2) bekezdése ezenfelül többek között a következőket írja elő:

„Minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a biztosítási szerződés ugyancsak fedezzen:

– a többi tagállam hatályos törvényeinek megfelelően bármely kárt vagy sérülést, amely azon tagállamok területén keletkezik, [...]”

9. A második irányelvvel az uniós jogalkotó e kötelező biztosítás különféle tartalmi szempontjait kívánta közelíteni a közlekedési balesetek áldozatait megillető minimális védelem megteremtése és az e biztosítási fedezet mértéke tekintetében az Európai Unióban fennálló eltérések csökkentése érdekében.

10. A második irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„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 [helyesen: erre sem kifejezetten, sem hallgatólagosan nem lett felhatalmazva], vagy

– nem rendelkezik az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal, vagy

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

11 — A gépjármű-felelősségbiztosítás harmonizálásának történetével kapcsolatban lásd a C-484/09. sz. Carvalho Ferreira Santos-ügyre vonatkozó indítványom (EBHT 2011., I-1821. o.) 45. és azt követő pontjait, valamint Reichert-Facilidades, F., „Europäisches Versicherungsvertragsrecht?“, *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (szerk.: Jürgen Basedow, Klaus J. Hopt, Hein Kötz), Tübingen, 1998., 127. o. és Lemor, U., *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (szerk.: Hans Feyock, Peter Jacobsen, Ulf Lemor), 3. kiadás, München, 2009., 1. rész, 5. pontját.

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 [helyesen: alkalmazható] olyan személyek ellenében, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt. [...]"

11. A harmadik irányelvet a biztosítási fedezet mértéke tekintetében akkoriban még mindig fennálló jelentős eltérésekre tekintettel a felelősségbiztosítással kapcsolatos néhány rendelkezés tisztázása céljából fogadták el.

12. A harmadik irányelv 1. cikke a következőket írja elő:

„A 84/5/EGK irányelv 2. cikke (1) bekezdése második albekezdésének 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. [...]"

13. Ezen irányelv 1a. cikke így szól:

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

14. A 2009. október 8-án hatályba lépett, a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹² már a fent említett – e tekintetben már hatályukat veszített – irányelveket foglalja egységes szerkezetbe. Mivel az alapügy alapjául szolgáló események azonban jóval a 2009/103 irányelv hatálybalépésének időpontját megelőzően történtek, az alapügyre kizárólag ezen irányelvek alkalmazandók.

15. A 2009/103 irányelv 12. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

[...]

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

12 — HL L 263., 11. o.

B – *A nemzeti jog*

16. A portugál polgári törvénykönyvnek (Código Civil) az alapügy szempontjából releváns rendelkezései a következők:

17. Az 503. cikk (1) bekezdése: „Aki szárazföldi közlekedésre alkalmas járművet üzemeltet, és azt saját céljából használja, még ha meghatalmazott útján is jár el, felel a járműnek tulajdonítható veszélyekből eredő kárért, akkor is, ha a gépjármű nem vesz részt a forgalomban.”

18. Az 504. cikk (1) bekezdése: „A gépjárművekkel okozott károkért fennálló felelősség kedvezményezettjei a harmadik felek, valamint a szállított utasok.”

19. A portugál polgári törvénykönyv „A felelősség kizárása” címet viselő 505. cikke a következőket írja elő: „Az 570. cikkben foglaltak sérelme nélkül az 503. cikk (1) bekezdésében foglalt felelősség csak abban az esetben zárható ki, ha a baleset bekövetkezte magának a károsultnak vagy egy harmadik személynek róható fel, illetve ha azt a gépjármű működési körén kívül eső elháríthatatlan ok idézte elő.”

20. A portugál polgári törvénykönyv „A károsult vétkessége” címet viselő 570. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

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

III – A tényállás, az alapügy és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

21. 2004. június 12-én egy autóúton frontálisan összeütközött két gépjármű. Az egyik gépjármű nem rendelkezett érvényes és megfelelő biztosítással. V. H. Marques Almeida az egyik gépjármű vezetője melletti ülésen utazott. A balesetben beütötte a fejét a szélvédőbe. A szélvédő kitért, és mély vágásokat ejtett a fején és az arcán.

22. V. H. Marques Almeida kérte az illetékes elsőfokú polgári bíróságtól, hogy kötelezze kártérítés fizetésére az egyik gépjármű-tulajdonos biztosítóját, a nem biztosított gépjármű vezetőjét és tulajdonosát, valamint a Fundo de Garantia Automóvel (a továbbiakban: garanciaalap). Az elsőfokú bíróság elutasította a keresetet azzal az indokkal, hogy a baleset bekövetkeztében egyik járművezető vétkessége sem volt bizonyított. A bíróság az alperesek javára döntött, álláspontja szerint ugyanis V. H. Marques Almeida kára saját vétkes magatartására vezethető vissza, tekintettel arra, hogy a Código da Estrada (közlekedési törvénykönyv) 82. cikke (1) bekezdésének rendelkezése ellenére nem volt bekapcsolva a biztonsági öve. A bíróság álláspontja szerint a portugál polgári törvénykönyv 505. cikke értelmében ez a mulasztás kizárja a kártérítési kötelezettséget.

23. V. H. Marques Almeida az ítélettel szemben fellebbezést terjesztett elő. A fellebbezésről döntenői hivatott kérdést előterjesztő bíróság kételyt fogalmazott meg a felelősségre vonatkozó portugál jogszabályi rendelkezéseknek az uniós joggal való összeegyeztethetőségét illetően, mivel e rendelkezések korlátozzák vagy kizárják a károsultnak nyújtandó kártérítést azzal az indokkal, hogy a károsult közrehatott a kár bekövetkeztében. E tekintetben utalt a Bíróságnak a Farrell-ügyben hozott

ítéletére,¹³ amelyben a Bíróság azt állapította meg, hogy „[a] károsultnak nyújtandó kártérítés mértékét ugyanis csak kivételes körülmények esetén, egyéni mérlegelés alapján és a közösségi jog tiszteletben tartásával lehet korlátozni”¹⁴.

24. A kérdést előterjesztő bíróság szükségesnek tartja a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvek releváns rendelkezéseinek értelmezését. Következésképpen a kérdést előterjesztő bíróság felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

- 1) Úgy kell-e értelmezni az első (72/166/EGK) irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, a második (84/5/EGK) irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és a harmadik (90/232/EGK) irányelv 1. és 1a. cikkét, hogy azokkal ellentétes a nemzeti polgári jogi szabályozás (konkrétan a Código Civil 503. cikkének (1) bekezdése, 504. cikke, 505. cikke és 570. cikke), amely szerint, ha gépjárművek ütközésének bekövetkeztében – amelynek során az egyik gépjármű utasa (a kártérítést követelő sérült) testi sérüléseket szenvedett – egyik járművezető sem minősíthető vétkesnek, a nevezett, a kár bekövetkezésében közreható utasnak nyújtandó kártérítés kizárt vagy korlátozott, tekintettel arra, hogy a vezető melletti ülésen utazott, és a nemzeti szabályozás ezt megkövetelő rendelkezése ellenére nem volt bekapcsolva a biztonsági öve?
- 2) Ezzel összefüggésben bizonyított, hogy az érintett gépjárművek ütközésekor az említett utas az ütközés folytán, valamint annak következtében, hogy nem volt bekapcsolva a biztonsági öve, erősen beütötte a fejét a szélvédőbe, aminek következtében a szélvédő kitört, és mély vágásokat ejtett az utas fején és arcán.
- 3) Figyelemmel kell lenni továbbá arra, hogy mivel az érintett gépjárművek egyike a baleset időpontjában nem rendelkezett érvényes és megfelelő gépjármű-felelősségbiztosítással, a kereset a másik érintett gépjármű biztosítóján túl, a nem biztosított gépjármű tulajdonosa, annak vezetője és a Fondo de Garantia Automóvil ellen is irányul, amely felek, az objektív felelősségre tekintettel egyetemlegesen kötelezhetők a kártérítés megfizetésére.

IV – A Bíróság előtti eljárás

25. A 2010. április 22-i előzetes döntéshozatalra utaló határozat 2010. június 17-én érkezett meg a Bíróság hivatalához.

26. Írásbeli észrevételeket V. H. Marques Almeida, a portugál kormány és a német kormány, valamint az Európai Bizottság nyújtott be a Bíróság alapokmányának 23. cikkében előírt határidőn belül.

27. A 2012. május 22-i tárgyaláson a portugál és a német kormány, valamint a Bizottság képviselői jelentek meg, hogy szóban ismertessék észrevételeiket.

V – A felek főbb érvei

28. *V. H. Marques Almeida* szerint a szóban forgó irányelvekkel ellentétes az a nemzeti rendelkezés, amely kizárja vagy korlátozza a károsultnak nyújtandó kártérítést. E tekintetben utal a Bíróság ítélkezési gyakorlatára, amely az utasok hatékony védelmének biztosítására irányul. Emellett hivatkozik a szóban forgó irányelvek céljára is, amely véleménye szerint a tagállamok jogának harmonizálása, valamint a közlekedési balesetek áldozatainak nyújtandó kártérítés biztosítása. A vitatott nemzeti szabályozás, mivel korlátozza a kártérítést, nem egyeztethető össze az uniós joggal.

13 — A C-356/05. sz. Farrell-ügyben 2007. április 19-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-3067. o.).

14 — Uo., 35. pont.

29. Ezen túlmenően V. H. Marques Almeida hozzáteszi, hogy nem hatott közre a közlekedési baleset bekövetkeztében. Ettől függetlenül az sem bizonyított, hogy a sérülései elkerülhetők lettek volna, ha becsatolta volna a biztonsági övet. V. H. Marques Almeida arra a körülményre hívta fel a figyelmet, hogy a másik gépjármű vezetője, bár ő sem csatolta be a biztonsági övet, nem szenvedett sérülést. Ebben az összefüggésben a sérülése nem róható fel neki. Következésképpen nem indokolt a részére nyújtandó kártérítés kizárása.

30. A portugál és a német kormány, valamint a Bizottság ezzel szemben úgy vélik, hogy az irányelvekkel nem ellentétes a vitatotthoz hasonló nemzeti rendelkezés. Indokolásul előadják, hogy a szóban forgó irányelveket szövegükre és szabályozási céljukra tekintettel úgy kell értékelni, hogy azok nem irányulnak a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti szabályozás harmonizálására. Az irányelvek egyrészt valójában rendszerint az Európai Unióban üzemben tartott gépjárművek, valamint az utasok szabad mozgását kívánják előmozdítani. Másrészt az irányelvek a károsultak tekintetében egyenlő bánásmódot kívánnak biztosítani az Európai Unióban. E célból írják elő az irányelvek, hogy rendszerint a tagállamok területén üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással. Az irányelvek meghatározzák, hogy milyen típusú károkat és milyen károsulti kört kell fedeznie e biztosításnak.

31. Ezen, a biztosítási fedezet mértékére vonatkozó szabályozás azonban eltér a kártérítési kötelezettség szabályozásától, amely a nemzeti polgári jog alapján a biztosítottat a károsulttal szemben terheli. Ez utóbbi a tagállamok szabályozási hatáskörébe tartozik. Következésképpen kizárólag a nemzeti polgári jog alapján lehet meghatározni, hogy korlátozható-e vagy kizárható-e a károsultnak nyújtandó kártérítés amiatt, hogy közrehatott kára bekövetkeztében. A Bíróság ezt már megerősítette a Carvalho Ferreira Santos-ügyben¹⁵, valamint az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben¹⁶ hozott ítéletben. Az alapügy tényállása majdnem megegyezik az említett ügyek tényállásával. Annyiban viszont különbözik az alapügy tényállása a Farrell-ügy¹⁷ és a Candolin-ügy¹⁸ tényállásától, hogy a biztosítással fedezett kártérítést – az említett ügyektől eltérően – nem a gépjármű-felelősségbiztosítási jog, hanem a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozás korlátozza. A fentiekre tekintettel a portugál és a német kormány, valamint a Bizottság nem látott okot a Bíróság által a Carvalho Ferreira Santos-ügyben, valamint a Lavrador és Bonifácio ügyben hozott ítéletben megállapított ítélkezési gyakorlattal való eltérésre.

VI – Jogi értékelés

A – Bevezető megjegyzések

32. Amint azt a jelen indítvány bevezetésében kifejtettem, a jelen ügy lehetőséget biztosít a Bíróság számára, hogy a közlekedési balesetek áldozatai kártérítési igényének kielégítésére vonatkozó két jelentős jogszabálycsoport – a gépjármű-felelősségbiztosítási jog és a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozás – közötti viszonytal kapcsolatban ismét kifejtse álláspontját. A két joganyag közötti kapcsolódási pontok elemzése azért tűnik szükségesnek, mivel nem zárható ki, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítás harmonizált területén az uniós jog rendelkezései bizonyos körülmények között befolyásolják a tagállamok polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozását. E kérdés jelentősége különösen akkor merül fel, ha – amint arra a kérdést előterjesztő bíróság is utalt – fennáll annak valószínűsége, hogy az uniós jogalkotó által a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvek kibocsátásával elérni kívánt cél megghiúsul, amit külön vizsgálat alá kell vetni. A jelen ügy

15 — Hivatkozás a fenti 9. lábjegyzetben.

16 — Hivatkozás a fenti 10. lábjegyzetben.

17 — Az ítélet hivatkozása a fenti 13. lábjegyzetben.

18 — A C-537/03. sz. ügyben 2005. június 30-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-5745. o.).

központi kérdése az, hogy az uniós jogi rendelkezésekkel ellentétes-e az a nemzeti szabályozás, amely szerint, ha gépjárművek ütközésének bekövetkeztében egyik járművezető sem minősíthető vétkesnek, a sérült utasnak nyújtandó kártérítés kizárható vagy korlátozható, amennyiben megállapításra kerül, hogy a károsult a kár bekövetkezésében közrehatott.

33. E jogkérdés elemzése során a Bíróságnak azt kell vizsgálnia, hogy az ezen a területen fennálló korábbi ítélkezési gyakorlat alkalmazható-e a jelen ügyre, vagy azt adott esetben pontosítani szükséges. Vizsgálatomat három részre bontom annak érdekében, hogy hasznos döntési alapot kínáljak a Bíróság számára: először röviden áttekintem az ítélkezési gyakorlatot, amelynek keretében annak központi problémakörét ismertetem. Ezt követően az ítélkezési gyakorlatnak a jelen ügyre való alkalmazhatóságával foglalkozom, amelynek során nem hagyhatók figyelmen kívül az alapügy tényállásának sajátosságai. Végezetül, azt a kérdést vizsgálom, hogy a levont következtetésekre tekintettel szükséges-e az ítélkezési gyakorlat pontosítása vagy megváltoztatása.

34. Itt szeretném előrebocsátani, hogy nem vagyok meggyőződve arról, hogy a jelen ügy eltér a C-484/09. sz. *Carvalho Ferreira Santos*-ügyben¹⁹ és a C-409/09. sz., *Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio* ügyben hozott ítélet²⁰ jogi értékelésétől. Álláspontom szerint továbbra is meg kell tartani az említett két jogszabálycsoport közötti viszonylag szigorú elhatárolást.²¹ Tekintettel arra, hogy az uniós jogalkotó kizárólag a gépjármű-felelősségbiztosítási jogot harmonizálta, a közlekedési balesetek tekintetében a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozásba alapvetően nem szabad beavatkozni. Ettől eltérő értékelés az uniós jogalkotó szándékával aligha egyeztethető össze. A tagállami jognak a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvek hatálya megfelelően tág értelmezése révén történő visszaszorítására csak akkor kerülhet sor, ha egyértelmű, hogy az irányelvek meghozatalával elérni kívánt célokat egymásnak ellentmondó rendelkezések és gyakorlatok veszélyeztetik. Az, hogy a jelen ügyben nem erről van szó, azt mutatják a Lavrador és Bonifácio üggyel való párhuzamok, amelyben a Bíróság az uniós joggal összeegyeztethetőnek tartotta a vitatott portugál polgári jogi szabályozást.

19 — Hivatkozás a fenti 18. lábjegyzetben.

20 — Hivatkozás a fenti 10. lábjegyzetben.

21 — Lásd Caradonna, G., „Responsabilità civile da circolazione dei veicoli”, *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011., 761. o.; Michel, V., „Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile”, *Europe*, 2011. május, 5. sz., 44. o. és Michel, V., „Indemnisation de la victime fautive”, *Europe*, 2011. augusztus, 8. sz., 43. o., amelyekben azt fejtik ki a szerzők, hogy a harmadik feleknek közlekedési balesetben okozott kárt fedező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettséget meg kell különböztetni a balesetben részt vevő gépjárművezetők közötti polgári jogi felelősség megosztásától, amely utóbbi kizárólag a tagállamok szabályozási hatáskörébe tartozik. A jogi felelősség és a felelősségbiztosítás közötti viszony tekintetében az úgynevezett elhatárolás elvével kapcsolatban lásd Baumann, H., „Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichtversicherung”, *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935* (szerk.: Walther Hadding), Berlin 1999., 13. o., valamint von Bar, C., „Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung”, *Archiv für die zivilistische Praxis*, 1981., 181. sz., 326. o., amelyben nem ért egyet a biztosítási jog sajátosságainak a jogi felelősségre vonatkozó szabályozásra történő alkalmazásával, amit az jelez, hogy a nemzeti jogban a két jogszabálycsoport között egyértelmű az elhatárolás. Jansen, N., *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tübingen, 2003., 115. o., bár utal a közvetlen kereseti jognak a kártérítési igényhez képest járulékos jellegére, egyúttal felhívja a figyelmet a jogi felelősségre vonatkozó szabályozás és a biztosítási jog közötti eltérésekre. Míg a jogi felelősségre vonatkozó szabályozásnak a célja a kártérítés, a biztosítási jog a felelősség közös képviselői közötti megosztására irányul.

B – Az ítélkezési gyakorlat áttekintése

1. A Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítélet

a) Az ügy alapvető tárgya

35. A Carvalho Ferreira Santos-ügy²² tárgya a Tribunal da Relação Porto (portói fellebbviteli bíróság) előzetes döntéshozatal iránti kérelme volt, amely lényegében arra vonatkozott, hogy ellentétes-e a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvekkel az olyan nemzeti polgári jogi szabályozás, amely abban az esetben, ha a károsult maga is közrehatott a kár bekövetkeztében, lehetővé teszi a felelősség olyan arányban történő megosztását, amilyen arányban a járművekből eredő kockázat hozzájárult a kárhoz, melynek következtében csökken a gépjármű-felelősségbiztosító által a baleset károsultjának fizetendő kártérítés mértéke.

36. Ezt a kérelmet az M. Carvalho és egy felelősségbiztosító között, az M. Carvalho által egy közlekedési balesetben elszenvedett vagyoni és nem vagyoni károk teljes megtérítése tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő. M. Carvalho a baleset bekövetkeztével egy motorkerékpárt vezetett, és egy személygépjárművel való ütközés következtében koponyasérülést szenvedett. A kártérítési keresetet elbíró bíróság megállapította, hogy egyik járművezető sem vétkes. Mivel kétséges volt a balesetben érintett járművek károkozásban való közrehatásának mértéke, a polgári bíróság a portugál polgári törvénykönyv 506. cikkének (2) bekezdését alkalmazta, amely az egyes járművezetők felelősségének mértékét 50%-ban határozta meg. A polgári bíróság úgy döntött, hogy a kárt okozó jármű vezetőjének felelőssége korlátozott a károsult járművének az említett károkozásban való közrehatásával arányban álló mértékben. E korlátozott felelősség a felelősségbiztosító által a gépjármű-felelősségbiztosítás címén a károsultnak fizetendő kártérítés arányos csökkenésével járt.²³

b) Az indítvány érvelése

37. A 2010. december 7-i indítványomban – amelyre itt hivatkozom – azt állapítottam meg, hogy ez a polgári jogi szabályozás összeegyeztethető az uniós joggal lényegében amiatt, hogy az nem tartozik a szóban forgó irányelvek hatálya alá.²⁴ Erre a következtetésre úgy jutottam, hogy a szóban forgó irányelvek hatályát az irányelvek vonatkozó rendelkezéseinek szövege, valamint értelme és célja alapján történő értelmezés révén állapítottam meg. Emellett azt is megállapítottam, hogy bár az irányelvek a gépjármű-felelősségbiztosítási jog több vonatkozását szabályozzák, nem irányulnak a tagállamok felelősségi rendszereinek harmonizálására.²⁵ Mindezekből azt a következtetést vontam le, hogy sem a

22 — Az ítélet hivatkozása a fenti 9. lábjegyzetben.

23 — Lásd a 9. lábjegyzetben hivatkozott Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítélet 11–14. pontját.

24 — Lásd az indítvány 73. pontját.

25 — Lásd a C-348/98. sz. Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben 2000 szeptember 14-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-5711. o.) 23. és 29. pontját. Lásd továbbá az első, a második és a harmadik irányelv EFTA/EGT-államokban irányadó értelmezéséről az EFTA-Bíróság (az EGT-jogban szereplő homogenitás követelményének megfelelő) ítélkezési gyakorlatát, többek között az E-7/00. sz. Helgado-tir-ügyben 2001. június 14-én hozott ítélet 30. pontját és az E-8/07. sz. Nguyen-ügyben 2008. június 20-án hozott ítélet 24. pontját. Az irányelvek hatálya az EGT-Megállapodás IX. mellékletének 8., 9. és 19. pontja alapján az EFTA/EGT-államokra is kiterjed. Az Európai Gazdasági Térségben a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó ítélkezési gyakorlatnak az Európai Unió Bírósága és az EFTA-Bíróság közötti párbeszéd alapvető jellemzője. Ezen egyedülálló bírósági párbeszéd lényeges vonásairól lásd: Baudenbacher, C., „Some thoughts on the EFTA Court's phases of life”, *Judicial Protection in the European Economic Area*, Stuttgart 2012, 11. skk. o. és „The EFTA Court, the ECJ, and the Latter's Advocates General – a Tale of Judicial Dialogue”, *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs* (szerk.: Anthony Arnulf/Takis Tridimas), Oxford 2008, 90. és azt követő o.

közlekedési baleset következtében keletkezett károkért való felelősség anyagi jogi szempontjai, sem a felelősség mértéke nem tartoznak az irányelvek hatálya alá.²⁶ Tekintettel arra, hogy a vitatott portugál rendelkezést a szabályozási rendszer szempontjából a nemzeti polgári jogi kártérítési jog körébe sorolták, azt úgy kellett tekinteni, mint amelyre az irányelvek hatálya nem terjed ki.²⁷

38. Ezt követően részletesen elemeztem a Bíróságnak a Candolin és társai²⁸, valamint a Farrell-ügyben hozott ítéletben²⁹ megállapított ítélkezési gyakorlatát,³⁰ amely során felhívtam a figyelmet a fenti ügyek és a Carvalho Ferreira Santos-ügy között fennálló egyértelmű különbségekre. Amint azt részletesen ismertettem, a Carvalho Ferreira Santos-ügy ténybeli és jogi háttere alapvetően eltér a Candolin és társai ügy, valamint a Farrell-ügy ténybeli és jogi hátterétől, mivel a Carvalho Ferreira Santos-ügy tárgya valamely nemzeti polgári jogi rendelkezés, míg a Candolin és társai ügy, valamint a Farrell-ügy tárgya a gépjármű-felelősségbiztosítási jog valamely rendelkezése összeegyeztethetőségének kérdése volt.³¹ Álláspontom szerint ebben az összefüggésben ezen ítélkezési gyakorlatnak a Carvalho Ferreira Santos-ügyre történő alkalmazhatóságát kizártam.³²

39. A fent röviden összefoglalt megfontolásokra tekintettel azt javasoltam a Bíróságnak, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést úgy válaszolja meg, hogy a 72/166, a 84/5 és a 90/232 irányelvvel nem ellentétes az olyan nemzeti polgári jogi szabályozás, amely az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetben, amelyben a járművek ütközése által előidézett, az egyik járművezető testi károsodását és vagyoni károkat okozó balesetet illetően bizonyítottan egyik járművezetőt sem terheli vétkesség, azt eredményezi, hogy a károsult veszélyes üzemből eredő felelősségen alapuló igénye átalányként a felére csökken.

c) A Bíróság ítélete

40. A Bíróság a Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítéletében³³ elfogadta ezt a javaslatot. Emellett az ítélet jogi érvelése nagyfokú koherenciát is mutat, amelyet az alábbiakban ismertetek.

41. Ezen érvelés kiindulópontja az a megállapítás volt, hogy a harmadik feleknek okozott kárt fedező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség eltér az e harmadik feleknek a biztosított felelősségbiztosítása alapján járó kártérítés mértékétől. Amíg ugyanis az előbbit az uniós szabályozás határozza meg és garantálja, addig az utóbbit lényegében a nemzeti jog szabályozza.³⁴ A Candolin és társai ügyben,³⁵ valamint a Farrell-ügyben hozott ítéletre³⁶ tekintettel a Bíróság kifejtette, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvek nem a tagállamok felelősségi rendszereinek harmonizálására irányulnak, és hogy az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok továbbra is szabadon meghatározhatják a gépjárműbalesetekből eredő károkra alkalmazandó felelősségi rendszert.³⁷ Ez utóbbi különösen igaz a gépjárművekkel kapcsolatos azon felelősség típusának (vétkességen alapuló vagy objektív) meghatározására, amelyet kötelező biztosítással kell fedezni.³⁸ A

26 — Lásd az indítvány 59. pontját.

27 — Uo., 60. pont.

28 — Hivatkozás a fenti 16. lábjegyzetben.

29 — Hivatkozás a fenti 13. lábjegyzetben.

30 — Uo., 50–53., 61., 70–71. pont.

31 — Uo., 61. és 70. pont. Lásd Micha, M., *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tübingen, 2010, 72. és azt követő oldalak, amely a Farrell-ügyben hozott ítéletet kizárólag a gépjármű-felelősségbiztosítási jog szemszögéből elemezte.

32 — Uo., 74. pont.

33 — Hivatkozás a fenti 9. lábjegyzetben.

34 — Uo., 31. pont.

35 — Hivatkozás a fenti 18. lábjegyzetben.

36 — Hivatkozás a fenti 13. lábjegyzetben.

37 — Uo., 32. pont.

38 — Uo., 33. pont.

Bíróság azonban kifejtette, hogy a két szabályozási szint ezen elhatárolására tekintet nélkül mégis kapcsolódik egymáshoz annyiban, hogy az irányelvek alapján a tagállamok kötelesek biztosítani, hogy a nemzeti joguk alapján beálló felelősség a fent említett három irányelv rendelkezéseinek megfelelő biztosítással legyen fedezve.³⁹

42. A Candolin-ügyből eredő ítélkezési gyakorlat fent említett elemeinek értelmezését, másrészt ezen elemeknek az alapügyre történő lehetséges alkalmazását illetően a Bíróság az általam képviselt állásponthoz hasonlóan vélekedett. A Bíróság szerint ugyanis nem veszélyezteti az irányelvek hatékony érvényesülését, ha a polgári jogi felelősségre vonatkozó, a portugál polgári törvénykönyv 506. cikkéhez hasonló nemzeti szabályozás megosztja a gépjárművek olyan ütközésekor keletkezett kárért való felelősséget, amelyben egyik járművezető sem vétkes, mivel ez a felelősségi rendszer nem érinti az uniós jogban arra vonatkozóan szereplő garanciát, hogy a nemzeti jog alapján alkalmazandó felelősségi rendszerben a fent említett három irányelvnek megfelelő biztosítás nyújtson fedezetet.⁴⁰

43. A Bíróság érvelésének rendszertani értelmezésen keresztül történő alátámasztása érdekében a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó újabb irányelveket is vizsgálta, amelyek rendelkezéseiből lényegében az következik, hogy közlekedési balesetek esetén a személyi sérülések és az anyagi kár gépjármű-felelősségbiztosítással történő alapvető fedezésére tekintet nélkül a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozás állapítja meg a kárért való felelősséget és az az alapján járó kártérítés összegét.⁴¹ Úgy szól például a harmadik irányelvnek a 2005/14 irányelvvel⁴² beillesztett 1a. cikke, hogy a 72/166/EGK irányelv 3. cikke (1) bekezdésében említett biztosítás kiterjed az olyan gyalogosokat, kerékpárosokat és a közút többi, nem motorizált használatját ért személyi sérülésekre és anyagi kárra, akik egy gépjármű részvételével bekövetkezett baleset következményeként a nemzeti polgári jog értelmében kártérítésre jogosultak. Ezen túlmenően ezen irányelvi rendelkezés azt is előírja, hogy ez a rendelkezés nem érinti sem a polgári jogi felelősséget, sem pedig a kártérítés összegét. Emellett a Bíróság utal a 2009/103 irányelv 12. cikkére, amelyből az következik, hogy a károsultak különböző kategóriái – többek között a nem motorizált úthasználók, valamint az utasok – kárának a kötelező biztosítással való fedezése nem érinti sem az említett kárért való felelősséget, sem az az alapján járó kártérítés összegét.

44. A fenti megfontolásokra tekintettel a Bíróság megállapította, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésével, a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével és a harmadik irányelv 1. cikkével nem ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely két jármű kárt okozó olyan ütközése esetén, amikor a balesetben egyik járművezető sem vétkes, az említett kárért való felelősséget megosztja az egyes járművek károkozásban való közrehatása mértékének arányában, illetve kétség esetén az említett közrehatás mértékét egyenlőként határozza meg.⁴³

39 — Uo., 34. pont.

40 — Uo., 44. pont.

41 — Uo., 45. pont.

42 — 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 L 149., 14. o.).

43 — A fenti 9. lábjegyzetben hivatkozott Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítélet 46. pontja.

2. Az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügy

a) Az ügy alapvető problémaköre

45. Az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügy alapját a Supremo Tribunal de Justiça (legfelsőbb bíróság) előzetes döntéshozatal iránti kérelme képezte, amelyben lényegében arra vár választ a Bíróságtól, hogy úgy kell-e értelmezni az első, a második és a harmadik irányelvet, hogy azokkal ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely amiatt korlátozza vagy zárja ki a gépjármű részvételével bekövetkezett baleset károsultjának kártérítési jogát, mert az részben vagy kizárólagosan közrehatott a káresemény bekövetkezésében.⁴⁴

46. Ezt a kérelmet egyrészt J. M. Ambrósio Lavrador és M. C. Olival Ferreira Bonifácio, másrésztől egy biztosítótársaság között, abban a tárgyban indult peres eljárás keretében terjesztették elő, hogy a biztosítótársaság térítse meg az alapeljárás felpereseinek a kerékpáron közlekedő kiskorú gyermekük és a biztosítótársaságnál felelősségbiztosítással biztosított gépjármű részvételével bekövetkezett közlekedési balesetet folytán keletkezett kárát.⁴⁵ Amint az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnt, a szülők kártérítési keresetét első és másodfokon is elutasították azzal, hogy a baleset, amelyben a gyermek életét vesztette, egyedüli okozója a gyermek volt, mivel a forgalommal szemben, az elsőbbségi szabályok betartása nélkül közlekedett.

47. A Supremo Tribunal de Justiça két kétségei voltak az alapeljárásban alkalmazott polgári jogi felelősségi rendszernek a Candolin-ügyben megállapított ítélkezési gyakorlattal való összeegyeztethetőségét illetően, és úgy határozott, hogy a Bíróságnál keres választ arra, hogy a harmadik irányelv 1. cikkével ellentétes-e az, hogy a portugál polgári jog – többek között a portugál polgári törvénykönyv 503. cikkének (1) bekezdése, 504., 505. és 570. cikke útján – közlekedési baleset esetén amiatt zárja ki vagy korlátozza a baleset kiskorú áldozata után járó kártérítéshez való jogot, hogy ez a kiskorú személy részben vagy akár kizárólagosan közrehatott a káresemény bekövetkezésében.

b) A Bíróság ítélete

48. Tekintettel arra, hogy a Carvalho Ferreira Santos-ügyben már elkészült a főtanácsnoki indítvány, és az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben nem merült fel új jogkérdés, a Bíróság Alapokmánya 20. cikkének (5) bekezdése alapján a főtanácsnok meghallgatását követően úgy határozott, hogy az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor.

49. Az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben hozott ítéletével⁴⁶ a Bíróság úgy döntött, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvekkel nem ellentétesek azok a polgári jogi felelősségi joghoz tartozó nemzeti rendelkezések, amelyek lehetővé teszik, hogy a baleset károsultja esetében – ezen károsultnak a saját károsodásában való kizárólagos vagy részbeni közrehatásának egyedi mérlegelése alapján – kizárják vagy korlátozzák azt a jogot, hogy a balesetben részt vevő gépjárműre kötött felelősségbiztosítás alapján kártérítést igényeljen.

44 — A fenti 10. lábjegyzetben hivatkozott Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben hozott ítélet 22. pontja.

45 — Uo., 2. pont.

46 — Hivatkozás a fenti 10. lábjegyzetben.

50. A Bíróság a Carvalho Ferreira Santos-ügyhöz hasonló jogi érvelést fejtett ki. Mindenekelőtt a Bíróság azt hangsúlyozta, hogy a harmadik feleknek okozott kárt fedező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség fennállása, illetve az e harmadik feleknek a biztosított polgári jogi felelőssége alapján járó kártérítés mértéke két külön kérdés.⁴⁷ A Bíróság egyúttal emlékeztetett arra, hogy az uniós jog harmonizációs szabályozása hiányában a tagállamok szabadon meghatározhatják a gépjárműbalesetekből eredő károokra alkalmazandó felelősségi rendszert.⁴⁸

51. A Carvalho Ferreira Santos-ügyhöz hasonlóan a Bíróság utalt az alapügy, valamint a Candolin és társai ügy, továbbá a Farrell-ügy körülményei közötti különbségre. Az utóbbi két ügytől eltérően a baleset károsultjainak kártérítési jogára nem a felelősségbiztosítás terjedelmének a biztosítási tárgyú rendelkezések útján való korlátozása volt kihatással, hanem inkább a biztosított gépjárművezető polgári jogi felelősségének az alkalmazandó polgári jogi felelősségi rendszer alapján történő korlátozása.⁴⁹

52. Ez a következtetés a releváns nemzeti jogi rendelkezések vizsgálatán alapult. Amint azt a Bíróság az előzetes döntéshozatalra utaló határozat alapján megállapította, a portugál polgári törvénykönyv 503. és 504. cikke a közlekedési baleset esetére objektív felelősséget hoz létre. A törvénykönyv 505. cikkének megfelelően azonban kizárt az említett törvénykönyv 503. cikkének (1) bekezdése szerinti objektív felelősség, ha a baleset a károsultnak róható fel. Ezenkívül, amennyiben a károsult vétkes magatartása közrehatott a kár keletkezésében vagy súlyosbodásában, a portugál polgári törvénykönyv 570. cikke szerint a károsult számára – a vétkessége súlyosságának mértékéhez viszonyítottan – nem, vagy csak részben jár kártérítés.⁵⁰ A Bíróság úgy értelmezte ezeket a jogszabályi rendelkezéseket, hogy azok csak abban az esetben kívánják kizárni a balesetben részt vevő gépjárművezető objektív felelősségét, ha a baleset kizárólag a károsultnak róható fel. Másrészt a kárának keletkezésében vagy súlyosbodásában közreható károsult vétkessége esetén a vétkessége a súlyosságának mértékével arányosan befolyásolja a károsult kártérítésének mértékét.⁵¹

53. A Bíróság álláspontja szerint a fent hivatkozott Candolin és társai ügy, illetve a fent hivatkozott Farrell-ügy jogi hátterével ellentétben az említett jogszabály nem zárja ki automatikusan, és nem korlátozza aránytalanul a károsultaknak – akik a jelen esetben azon kiskorú személy szülei, aki életét vesztette, amikor kerékpárral egy gépjárműnek ütközött, és így közrehatott a kár bekövetkeztében – a balesetben részt vevő gépjármű vezetőjének kötelező felelősségbiztosítása alapján történő kártérítését. A Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó rendelkezés nem érinti az uniós jogban arra vonatkozóan szereplő garanciát, hogy az alkalmazandó nemzeti jogban meghatározott polgári jogi felelősségre a fent említett három irányelvnek megfelelő biztosítás nyújtson fedezetet.⁵²

54. Más szóval a Bíróság szerint az, hogy a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti szabályozás a károsult kártérítését amiatt zárja ki, mert közrehatott kára bekövetkeztében, nem veszélyezteti az irányelvek hatékony érvényesülését, mivel az nem érinti azt, hogy a polgári jogi kártérítésre a gépjármű-felelősségbiztosítás nyújtson alapvetően – az uniós jog céljaként is kitűzött – garanciát.

C – A jelen ügy vizsgálata

55. Miután a korábbi ítélezési gyakorlatot általánosságban ismertettem, azt vizsgálom, hogy abból következtetéseket lehet-e levonni a jelen ügy elbírálására vonatkozóan.

47 – Uo., 25. pont.

48 – Uo., 26. pont.

49 – Uo., 31. pont.

50 – Uo., 32. pont.

51 – Uo., 33. pont.

52 – Uo., 34. pont.

1. Az értelmezés tárgyának meghatározása

56. Mindenekelőtt az értelmezés tárgykörével kapcsolatban szükséges néhány észrevételt tenni. Nem vitatott, hogy a Bíróság adott esetben jogosult az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés pontosítására vagy akár átfogalmazására is, annak érdekében, hogy a kérdést előterjesztő bíróságnak a jogvita eldöntéséhez a lehető legátfogóbb és hasznos választ adhassa.⁵³ Álláspontom szerint szükség van az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés pontosítására, tekintettel arra, hogy egy olyan jogszabályi rendelkezés – nevezetesen a harmadik irányelv 1a. cikkének – az értelmezését is kéri a Bíróságtól, amely sem tárgyi, sem időbeli hatálya alapján nem alkalmazható az alapügyre.

57. A rendelkezés azért nem releváns a tárgyi hatálya alapján, mert az alapügy károsultja nem tartozik a rendelkezés által védett személyi körbe. A rendelkezés szerint a gépjármű-felelősségbiztosítás kiterjed az olyan gyalogosokra, kerékpárosokra és a közút többi, nem motorizált használóját ért személyi sérülésekre és anyagi kárra, akik egy gépjármű részvételével bekövetkezett baleset következményeként a nemzeti polgári jog értelmében kártérítésre jogosultak. Az alapügy tárgya azonban egy balesetben megsérült utas kártérítési igénye.

58. A rendelkezés az időbeli hatálya alapján azért nem alkalmazható, mivel a rendelkezést a harmadik irányelvbe beillesztő 2005/14 irányelvet 2005. május 11-én fogadták el. A 2005/14 irányelvet – 6. cikkének (1) bekezdése alapján – legkésőbb 2007. június 11-ig kellett átültetni. A nemzeti bíróságok előtt főszabály szerint csak az irányelv átültetésére előírt határidő leteltét követően lehet hivatkozni az irányelv rendelkezéseire. Amint azt a Bíróság az ítélezési gyakorlatában kifejtette, az irányelv átültetésére előírt határidő letelte előtt nem kifogásolható, hogy a tagállamok még nem fogadták el az irányelv nemzeti jogba történő átültetéséhez szükséges intézkedéseket.⁵⁴ Tekintettel arra, hogy az alapügyben szereplő közlekedési baleset 2004. június 12-én történt, ezen irányelvi rendelkezésre való hivatkozás lehetősége kizárt.

59. Erre tekintettel a harmadik irányelv 1a. cikkének értelmezése nem releváns. Emiatt a Bíróságnak ezt a rendelkezést nem kell értelmeznie. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést tehát úgy kell pontosítani, hogy az értelmezés iránti kérelem nem terjed ki a szóban forgó irányelvi rendelkezésre.

2. Az ismertetett ítélezési gyakorlat alapügyre való alkalmazhatósága

60. Véleményem szerint a fent ismertetett – a nemzeti polgári jog és az uniós jog által szabályozott gépjármű-felelősségbiztosítási jog közötti viszonyra vonatkozó – ítélezési gyakorlat alapügyre való alkalmazhatóságával kapcsolatban számos érvet lehet felhozni, amelyeket az alábbiakban fejtek ki.

61. Mindenekelőtt arra kell emlékeztetni, hogy a Bíróság, amint azt a portugál kormány⁵⁵ és a Bizottság⁵⁶ helyesen állította, az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben egy majdnem azonos előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést már megválaszolt. Nem utolsósorban ezért is bír különleges jelentőséggel ez az ítélet a jelen ügyben felmerülő jogkérdések értékelése szempontjából. Ahhoz az ügghöz hasonlóan a jelen ügy tárgya is végső soron – a károsult vétkessége miatt a járművezető objektív felelősségét kizáró – portugál szabályozás irányelvekkel való összeegyeztethetőségének kérdése. Amint az az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésből és a portugál polgári törvénykönyv szóban forgó rendelkezéseiből is kitűnik, e polgári jogi szabályozás egy közúti balesetből eredő kártérítési igényről dönteni hivatott bíróság hatáskörébe utalja a kártérítés

53 — Lásd a C-62/00. sz. Marks & Spencer ügyben 2002. július 11-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-6325.o.) 32. pontját és a C-88/99. sz. Roquette Frères ügyben (EBHT 2000., I-10465. o.) 18. és 19. pontját. Lásd Lenaerts, K., Arts, D. és Maselis, L., *Procedural Law of the European Union*, 2. kiadás, London, 2006., 48. és azt követő oldalak, 2-021. pont.

54 — Lásd a C-212/04. sz., Adeneler és társai ügyben 2006. július 4-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-6057. o.) 114. pontját.

55 — Lásd a portugál kormány írásbeli észrevételeinek 35. pontját.

56 — Lásd a Bizottság írásbeli észrevételeinek 41. pontját.

korlátozását vagy akár kizárását is, amennyiben a károsult vétkes magatartása közrehatott a kár bekövetkeztében vagy súlyosbodásában. Ez a szabályozás a portugál polgári jog egyik alapelvét tükrözi, amely szerint a károsult vétkes magatartása befolyásolhatja a kártérítés mértékét. A vétkes magatartás súlyosságától függően az akár a kártérítés teljes kizárását is eredményezheti.

62. A Bíróság korábbi ítélkezési gyakorlatából az tűnik ki, hogy ez a nemzeti polgári jogi alapelv alapvetően összeegyeztethető az uniós joggal, mivel mindkét hivatkozott ítélet elismeri a tagállamok arra vonatkozó hatáskörét, hogy jogrendjükben mind a kártérítés felére csökkentéséről,⁵⁷ mind akár teljes kizárásáról⁵⁸ rendelkezhessenek, amennyiben az indokoltnak tűnik. Ez elsősorban az uniós jog szabályozási körébe tartozó gépjármű-felelősségbiztosítási jog és a közlekedési balesetek tekintetében a polgári jogi felelősségre vonatkozó, a nemzeti jog tárgykörébe tartozó szabályozás Bíróság által elfogadott elhatárolásának következménye. Tekintettel arra, hogy a tagállamok különösen a gépjárművekkel kapcsolatos felelősség típusát meghatározhatják,⁵⁹ ennél fogva szabadon meghatározhatják nemzeti jogszabályaik elfogadása során, hogy a kártérítés kizárását a károsult vétkes magatartásától tegyék függővé.

63. Az a körülmény, hogy az alapügy tényállásában bizonyos eltérések mutatkoznak, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés megválaszolása szempontjából jogilag nem releváns, amint arra a német kormány helyesen mutatott rá.⁶⁰ Differenciáltabb vizsgálat érdekében sem lehet azokra érvként hivatkozni. Ezen eltérések legfeljebb a nemzeti polgári jog alapján befolyásolhatják a tényállás jogi értékelését. Ténylegesen arról van szó, hogy az alapügyben a károsult utas a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó törvényi előírást megsértette, ami a portugál jog alapján, amint az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, jogilag releváns elem lehet, mivel a károsult állítólagos közrehatását igazolhatja. Ez utóbbira különösen az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés megfogalmazásának módja utal.

64. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság a nemzeti polgári jognak a portugál bíróságok ítélkezési gyakorlatában adott értelmezéséhez végső soron kötve van, következésképpen nem értelmezheti a nemzeti jogot,⁶¹ és nem vizsgálhat ténykérdéseket.⁶² Az EUMSZ 267. cikk alapján megindított eljárás során kizárólag a kérdést előterjesztő bíróság jogosult a nemzeti jog értelmezésére és értékelésére.⁶³ Uniós jogi szempontból a tényállás fenti értelemben történő jogi értékelése mindenképpen támadhatatlan, mivel a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvek nem irányulnak a tagállamok felelősségi rendszereinek harmonizálására. A jelen előzetes döntéshozatali eljárás szempontjából tehát egyedül valamely cselekmény vagy mulasztás, így például a közrehatás portugál bíróságok által adott, jogilag kötelező értékelése irányadó. Ennél fogva V. H. Marques Almeida azon nyilatkozatait, amelyekben a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó előírás megsértése miatt a kár bekövetkezte tekintetében a felróhatóság állítólagos hiányára hivatkozik,⁶⁴ a Bíróság nem vizsgálhatja.

57 — Lásd a jelen indítvány 44. pontját.

58 — Lásd a jelen indítvány 49. pontját.

59 — Lásd a jelen indítvány 41. pontját.

60 — Lásd a német kormány írásbeli észrevételeinek 4. pontját.

61 — Lásd például a 75/63. sz. Unger-ügyben 1964. március 19-én hozott ítéletet (EBHT 1964., 379. o.) és a C-309/96. sz. Annibaldi-ügyben 1997. december 18-án hozott ítéletet (EBHT 1997., I-7493. o.) 13. pontját.

62 — Lásd a C-323/09. sz. Interflora Inc. ügyben 2011. szeptember 22-én hozott ítéletet (EBHT 2011., I-8625. o.) 46. pontját és a C-523/10. sz. Wintersteiger-ügyben 2012. április 19-én hozott ítéletet 26. és 28. pontját.

63 — Lásd az 52/76. sz. Benedetti-ügyben 1977. február 3-án hozott ítéletet (EBHT 1977., 163. o.) 25. pontját; a C-397/96. sz., Kordel és társai ügyben 1999. szeptember 21-én hozott ítéletet (EBHT 1999., I-5959. o.) 25. pontját; a C-500/06. sz. Corporación Dermoeástica ügyben 2008. július 17-én hozott ítéletet (EBHT 2008., I-5785. o.) 21. pontját és a C-442/10. sz., Churchill Insurance Company és Evans ügyben 2011. december 1-jén hozott ítéletet (EBHT 2011., I-12639. o.) 22. pontját.

64 — Lásd V. H. Marques Almeida írásbeli észrevételeinek 23. pontját.

65. Az a körülmény sem tekinthető a jogi helyzet eltérő értékelését indokoló érvényes érvnek, hogy V. H. Marques Almeida súlyos sérülést szenvedett. E ponton kell emlékeztetni arra, hogy az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügy tényállásában a vétkes magatartás a károsult halálához vezetett. A bekövetkezett kár súlyossága ellenére a Bíróság nem tartotta indokoltnak a korábbi ítélkezési gyakorlattól való eltérést. Ebben az összefüggésben a jelen eljárás szempontjából V. H. Marques Almeida szóban forgó beadványát irrelevánsként el kell utasítani.

66. További eltérést jelent az a körülmény, hogy a balesetben részt vevő egyik gépjármű a baleset bekövetkeztekor nem volt biztosítva. Egyébként az sem világít rá arra, miért lenne releváns a jogi helyzet értékelése szempontjából ez a körülmény, mivel V. H. Marques Almeida a balesetben részt vevő másik gépjármű biztosítója kivételével keresetet indíthat a nem biztosított jármű tulajdonosával, annak vezetőjével és a garanciával szemben is, akiket – mivel objektív felelősségről van szó – a kártérítés megfizetéséért egyetemleges felelősség terhel. A kérdést előterjesztő bíróság erre az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésben utal.

67. Továbbá azt is tisztázni kell, hogy – a Carvalho Ferreira Santos-ügytől, valamint az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügytől eltérően – az alapügy tárgya nem a járművezető, hanem egy utas kártérítési követelése, nem szól az ítélkezési gyakorlat jelen ügyre való alkalmazhatósága ellen. Először is arra kell utalni, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítás elvileg fedezi „valamennyi utas” kárát, ideértve tehát a vezető mellett utazó utas kárát is, amint az a harmadik irányelv 1. cikkéből kitűnik. Az utas biztosítási jog általi védelme tehát hasonló a közlekedés más, járművet vezető résztvevőinek védelméhez. Ez az uniós jogi szabályozás, amely átfogó védelmet kíván biztosítani a közlekedés valamennyi résztvevője számára, nem érinti az utasnak nyújtandó kártérítésnek a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozás alapján történő korlátozását vagy akár teljes kizárását. A kártérítés terjedelmének meghatározására vonatkozóan tehát nem áll fenn eltérés. Erre utalnak a Bíróságnak a Carvalho Ferreira Santos-ügyben hozott ítéletben a 2005/14 irányelv 1a. cikkéhez és a 2009/103 irányelv 12. cikkéhez – a közúthasználók más kategóriáinak védelme tekintetében – fűzött megállapításai is, amint azt a Bizottság jogosan megjegyezte.⁶⁵ Megállapítható tehát, hogy a károsult utaskénti minősége önmagában nem befolyásolja a jelen ügy megítélését.

68. Amennyiben az alapügyhöz hasonlóan az a helyzet áll fenn, hogy a károsultnak nyújtandó kártérítést kizárólag a polgári jogi felelősség kizárásának következtében zárták ki, így egyúttal az sem lehetséges, hogy párhuzamot vonjunk a Candolin és társai és a Farrell-üggyel, amelyekre a kérdést előterjesztő bíróság szintén hivatkozott az előzetes döntéshozatal iránti kérelme indoklásaként. A Candolin és társai, valamint a Farrell-ügytől eltérően az alapügyben a baleset károsultjának kártérítési jogára a felelősségbiztosítás terjedelmének a biztosítási tárgyú rendelkezések útján való korlátozása volt kihatással.

69. A Candolin és társai ügy, valamint a Farrell-ügy jogi hátterével ellentétben a szóban forgó portugál jogszabály nem zárja ki automatikusan, és nem korlátozza aránytalanul a károsultnak a balesetben részt vevő gépjármű vezetőjének kötelező felelősségbiztosítása alapján történő kártérítését abban az esetben, ha a károsult közrehatott a kár bekövetkeztében. E rendelkezések nem érintik az uniós jogban arra vonatkozóan szereplő garanciát, hogy az alkalmazandó nemzeti jogban meghatározott polgári jogi felelősségre a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelveknek megfelelő biztosítás nyújtson fedezetet.

65 — Lásd a Bizottság észrevételeinek 47–51. pontját.

70. A jelen ügy jogi problémaköre egyértelműen párhuzamba állítható a Carvalho Ferreira Santos, valamint az Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügygel, ennél fogva ezen ítélkezési gyakorlat alkalmazható a jelen ügyre. Következésképpen a Bíróság megállapíthatja, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvekkel nem ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely szerint, ha gépjárművek ütközésének bekövetkeztében egyik járművezető sem minősíthető vétkesnek, a balesetben megsérült utasnak nyújtandó kártérítés kizárt vagy korlátozott, tekintettel arra, hogy a károsult a kár bekövetkeztében közrehatott.

D – Az ítélkezési gyakorlat megváltoztatása nem szükséges

71. A jelen elemzésből kitűnik, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítás harmonizálására vonatkozó irányelvek teljesítik a jogalkotó azon célját, hogy a gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással. Nem avatkoznak azonban a polgári jogi felelősségre, mivel nem irányulnak a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti szabályozás harmonizálására. Ebben az összefüggésben az uniós jog jelenlegi fejlettségi szintjén el kell fogadni a tagállamok polgári joga⁶⁶ által a balesetek károsultjainak nyújtandó kártérítés mértékével kapcsolatban adott, részleteiben eltérő szabályozásokat. A jogszabályok közvetett, az irányelvek kiterjesztő értelmezése révén történő közelítése nem lehetséges anélkül, hogy ne avatkoznánk be az uniós jogalkotó hatáskörébe, amely mindezidáig határozottan lemondott a harmonizálásról. Egy ilyen megoldás, amennyiben a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályozás harmonizálását szükségesnek tekintik, különösen azért nem kívánatos, mert a polgári jognak az uniós jogalkotó által megfontoltan megvalósított közelítése⁶⁷ – amint azt néhány jelenlegi példa mutatja⁶⁸ – megkerülhetetlen.

66 — A legtöbb tagállam (például Németország, Spanyolország, Észtország, Franciaország, Olaszország, Lettország, Lengyelország, Szlovénia, Svédország) a baleset károsultjának kártérítési igényét akkor is elismeri, ha nem bizonyítható a balesetben részt vevő egyik járművezető vétkessége sem. Általában ez a szabályozás a közúti forgalomban történő járművezetéssel kapcsolatos objektív felelősség elvén alapul. E jogi szabályozás közvetlen kereseti jogot biztosít a biztosítótársasággal szemben. Más tagállamokban azonban nem létezik vétkességtől független felelősség. A károsultnak az ellenőrzési kötelezettség járművezető általi megsértésére kell hivatkozni (például Írországon és Hollandiában). A kártérítés terjedelmét illetően néhány tagállam (például Lengyelország és Szlovénia) a kártérítés korlátozását vagy akár kizárását is lehetővé teszi, amennyiben a baleset bekövetkeztékor nem volt bekapcsolva a károsult biztonsági öve. Más tagállamok (például Franciaország és Svédország) jogrendje viszont elismeri a károsult teljes körű kártérítéshez való alapvető jogát, ezen alapelvtől csak kivételes esetekben lehet eltérni. Más tagállamok (például Németország, Spanyolország, Görögország, Olaszország, Lettország) azonban elvileg lehetővé teszik a kártérítés korlátozását, illetve kizárását, amennyiben a károsult nem tett eleget a kár elhárítására vonatkozó kötelezettségének. Erre azonban nem automatikusan kerül sor, hanem inkább attól függően, hogy a követelés címzettjének sikerül-e bizonyítania, hogy a károsult a biztonsági öv bekapcsolása esetén nem szenvedett volna sérülést.

67 — A polgári jog területén a jogszabályok fokozatos közelítése érdekében a Közös Referenciakeret („Common Frame of Reference”) szolgál mintával, amely a szerződésen kívüli felelősséggel kapcsolatban is tartalmaz szabályozási javaslatot. A Közös Referenciakeret VI – 1:101. cikke („Basic Rule”) tartalmazza azt az alapvető szabályt, hogy az, aki egy másik személy felróható magatartása révén kárt szenved, kártérítésre jogosult. A VI – 3:205. cikke („Accountability for damage caused by motor vehicles”) a gépjármű-tulajdonos felelősségét írja elő a harmadik személynek közlekedési balesetben okozott kárért. Másfelől a VI – 5:102. cikk („Contributory fault and accountability”) (1) bekezdése a kártérítés olyan mértékű csökkentéséről rendelkezik, amilyen mértékben a károsultnak felróható a kár bekövetkezése. A (2) bekezdés c) pontja alapján kizárt a kártérítés csökkentése, ha a kár közlekedési balesetben következik be, kivéve ha a károsult gondatlansága az adott ügy körülményeire tekintettel súlyos fokú volt. A szabályozás célja az, hogy különleges védelmet biztosítson a közlekedési balesetek áldozatai részére.

68 — A polgári jogon belül elsősorban a fogyasztóvédelmi jog területén részleges jogközelítés figyelhető meg. A fogyasztóvédelmi jog jelenleg számos jogszabályi módosításon megy keresztül, ami az elért vívmányok konszolidálására és modernizálására irányuló bizottsági erőfeszítésről tanúskodik. Nem csupán a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről szóló, 1993. április 5-i 93/13/EGK tanácsi irányelv (HL L 95., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 2. kötet, 288. o.) bizonyos részeit érintő módosítására került sor a nemzeti fogyasztóvédelmi rendelkezések teljes mértékű harmonizációjának megközelítésén alapuló, a fogyasztók jogairól szóló, 2011. október 25-i 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 304., 64. o.) révén. A Bizottság ezenfelül a közös európai adásvételi jogról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó, 2011. október 11-i javaslatával (COM(2011) 635 végleges) olyan jogalkotási javaslatot bocsátott útjára, amely a jövőben lehetővé fogja tenni e szabályozás határokon átnyúló adásvételi szerződésekre történő alkalmazását a szerződő felek erre vonatkozó kifejezett megállapodása esetén.

VII – Véggövetkeztetések

72. A fent kifejtettekre tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Tribunal da Relação de Guimarães által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést a következőképpen válaszolja meg:

„A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK tanácsi irányelv 2. cikkének (1) bekezdését és a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK tanácsi irányelv 1. cikkét úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti szabályozás, amely szerint, ha gépjárművek ütközésének bekövetkeztében egyik járművezető sem minősíthető vétkesnek, a balesetben megsérült utasnak nyújtandó kártérítés kizárt vagy korlátozott, tekintettel arra, hogy a károsult a kár bekövetkeztében közrehatott.”