



## Határozatok Tára

MICHAL BOBEK  
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA  
Az ismertetés napja: 2017. március 23.<sup>1</sup>

**C-587/15. sz. ügy**

**Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras  
kontra  
Gintaras Dockeyčius  
Jurgita Dockeyčienė**

(a Lietuvos Aukščiausiasis Teismas [legfelsőbb bíróság, Litvánia] előzetes döntéshozatal iránti kérelme)

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — Gépjármű-felelősségbiztosítás — Olyan gépjárművek balesete, amelyek szokásos üzembentartási helye eltérő tagállam területén található — Valamely nemzeti biztosítási iroda által kifizetett kártérítés megtérítése — A balesetért felelős személlyel szembeni visszkereseti igényérvényesítés — Eljárási biztosítékok”

### I. Bevezetés

1. Németországban 2006 júliusában két gépjármű összeütközött: egy Litvániában nyilvántartásba vett gépjármű és egy Németországban nyilvántartásba vett taxi. A baleset miatt mindkét gépjárművezetőt megbírságozták. A litván gépjármű nem rendelkezett biztosítással. A német gépjárművezető kártérítési eljárást indított a német gépjármű-felelősségbiztosításért felelős irodával szemben. A felek azonban végül megegyeztek, mielőtt a német bíróságok jogerős határozatot hoztak volna. A német iroda egyezség szerinti összeget fizetett a német gépjárművezetőnek. Ezután a litván gépjármű-felelősségbiztosításért felelős iroda megtérítette számára ezt az összeget. Ezt követően a litván iroda a litván bíróságok előtt ugyanezt az összeget követelte a Litvániában nyilvántartásba vett gépjármű vezetőjétől és tulajdonosától.

2. A Bíróság elé terjesztett kérdések ebben az ügyben lényegében a fent említett egyezségről rendelkező megállapodás joghatására és az azzal összefüggő jogokra, különösen azon eljárási biztosítékokra vonatkoznak, amikor egy ilyen megállapodást a nemzeti bíróság előtt harmadik felekkel szemben érvényesítenek. Amint azt a kérdést előterjesztő bíróság megállapította, a németországi bírósági eljárásokban és az egyezség iránti tárgyalásokon ezek a személyek nem vettek részt.

3. Mielőtt azonban az erre irányuló vizsgálatot elvégezném, egy előzetes kérdést kell tisztázni: a Bíróság hatáskörét. Az Európai Unióban jelenleg meglehetősen bonyolult a gépjármű-felelősségbiztosítás szabályozási rendszere, amely két jogszabálysoporból áll: a gépjármű-felelősségbiztosítási irányelvekből és a zöldkártyarendszerekből. Jelen ügyben úgy tűnik, hogy a zöldkártyarendszer az alkalmazandó jogi eszköz. Ezt a rendszert belső szabályzat hozta létre, amely egy olyan jogi eszköz, amelyet nem az európai uniós intézmények fogadtak el, hanem egy bizottsági határozat mellékleteként tettek közzé. Ez elvezet ahhoz a kérdéshez, hogy a Bíróság rendelkezik-e hatáskörrel az említett belső szabályzat értelmezésére.

<sup>1</sup> — Eredeti nyelv: angol.

## II. Az alkalmazandó jog

### A. Az uniós jog

#### 1. Az Európai Unió Alapjogi Chartája (a továbbiakban: Charta)

4. A Charta 47. cikke meghatározza a hatékony jogorvoslathoz és a tisztességes eljáráshoz való jogot.

„Mindenkinek, akinek az Unió joga által biztosított jogait és szabadságait megsértették, az e cikkben megállapított feltételek mellett joga van a bíróság előtti hatékony jogorvoslathoz.

Mindenkinek joga van arra, hogy ügyét a törvény által megelőzően létrehozott független és pártatlan bíróság tisztességesen, nyilvánosan és észszerű időn belül tárgyalja. [...]

#### 2. Gépjármű-biztosítási irányelvek

5. Hat gépjármű-biztosítási irányelv van; a hatodik a korábbi ötöt kodifikálja.

6. Az első gépjármű-biztosítási irányelv (a továbbiakban: első irányelv)<sup>2</sup> 2. cikke a következőt írta elő:

„(1) A tagállamok tartózkodnak olyan gépjárművek felelősségbiztosításának ellenőrzésétől, amelyeket egy másik tagállam területén vettek nyilvántartásba [helyesen: tartanak üzemben].

Hasonlóképpen, a tagállamok tartózkodnak azon gépjárművek ellenőrzésétől, amelyeket egy harmadik ország területén vettek nyilvántartásba [helyesen: tartanak üzemben], és egy másik tagállam területéről lépnek be az adott tagállam területére. Mindazonáltal a tagállamok végezhetnek véletlenszerű ellenőrzéseket.

(2) Az egyik tagállam területén nyilvántartásba vett [helyesen: üzemben tartott] gépjárműveket illetően ezen irányelv rendelkezései a 3. és 4. cikk kivételével hatályba lépnek:

- azt követően, hogy a hat Nemzeti Iroda megállapodást kötött, amelynek az értelmében mindegyik Nemzeti Iroda garantálja, hogy a kötelező biztosításra vonatkozó saját hazai törvényeiknek megfelelően kiegyenlíti azokat a kárigényeket, amelyek a területén azon gépjárművek által okozott balesetek miatt keletkeznek, amelyeket egy másik tagállam területén vettek nyilvántartásba [helyesen: tartanak üzemben], függetlenül attól, hogy a gépjárműveknek van-e biztosításuk,
- attól a naptól kezdődően, amelyet a Bizottság határoz meg azt követően, hogy a tagállamokkal szorosán együttműködve az egyezmény létrejöttéről megbizonyosodott,
- az egyezmény hatályának időtartamára.”

7. A második gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv (a továbbiakban: második irányelv)<sup>3</sup> 1. cikke szerint:

„[...]

2 — 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.).

3 — A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv (HL 1984. L 8., 17. o.).

(4) Valamennyi tagállam létrehoz vagy felhatalmaz egy szervet, amelynek a feladata az, hogy kártérítést biztosítson, legalább annak a biztosítási kötelezettségnek az erejéig, amely egy azonosítatlan gépjármű vagy az (1) bekezdésben meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés esetén áll fenn.

[...]

(5) A balesetet elszenvedő személy bármely eset kapcsán közvetlenül a szervhez fordulhat, amely a kérésére a balesetet elszenvedő által benyújtott információk alapján köteles indokolással ellátott választ adni számára bármely kártérítés kifizetésének vonatkozásában.

[...]

(7) Továbbá minden tagállam alkalmazza törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseit az e szerv által történő kártérítésre, a balesetet elszenvedő személy számára előnyösebb egyéb gyakorlat sérelme nélkül.”

8. A negyedik gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv (a továbbiakban: negyedik irányelv)<sup>4</sup> 6. cikke előírta, hogy kártérítést kell nyújtani annak a károsultnak, aki a lakóhelye szerinti tagállamon kívüli tagállamban történt balesetben anyagi kárt vagy sérülést szenvedett. Kimondja, hogy a külföldön kárt szenvedett károsult fél kártérítést kaphat a lakóhelye szerinti tagállam kártérítési testületétől. Ezenkívül kimondja, hogy a kártérítési testület jogosult e kártérítési összeg megtérítését kérni annak a tagállamnak a kártérítési testületétől, ahol a biztosítóintézet fióktelepe kiállította a kötvényt. A károsult fél ezután az utóbbi testületre engedményezi a balesetet okozó személlyel vagy annak biztosítóintézetével szemben őt megillető igényt. Valamennyi tagállam köteles elismerni a bármely más tagállam által előírt hasonló engedményezést.

9. A 2009/103 irányelv (konszolidált gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv, a továbbiakban: konszolidált irányelv) a kodifikáló irányelv.<sup>5</sup>

### **3. A 2003/564 bizottsági határozat**

10. A 2003/564/EK bizottsági határozat<sup>6</sup> tartalmazza egyik mellékletében a belső szabályzatot. A belső szabályzat 3. cikke a kárigények intézéséről szól. A következőket mondja ki:

„(1) Amikor egy iroda értesül egy, az illetékessége szerinti ország területén történt balesetről, amelynek másik országból származó jármű is részese, az iroda a formális kártérítési igény benyújtásának megvárása nélkül megkezdi a baleset körülményeinek kivizsgálását. A balesetről mielőbb értesíti a zöldkártyát vagy a biztosítási kötvényt kibocsátó biztosítót vagy – adott esetben – az érintett irodát. Az irodának azonban nem róható fel ennek elmulasztása.

[...]

4 — A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről és a 73/239/EGK irányelv és a 88/357/EGK irányelv módosításáról szóló, 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2000. L 181., 65. o.).

5 — 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.). A kérdést előterjesztő bíróság a konszolidált irányelv vonatkozó rendelkezéseire hivatkozik. A szóban forgó baleset azonban korábban történt, mint hogy a konszolidált irányelvet elfogadták volna. Amennyiben az ügy a gépjármű-felelősségbiztosítás irányelvekre vonatkozik, az időbeli hatály alapján a korábbi irányelvek alapján kell elbírálni. Így a jelen indítványban a korábbi irányelvek vonatkozó rendelkezéseire utalok. Hozzá kell tenni azonban, hogy az említett rendelkezések lényegüket tekintve azonosak, lévén, hogy a konszolidált irányelv csupán egy kodifikációs jogszabály. Lásd például: 2014. január 23-i Petillo ítélet (C-371/12, EU:C:2014:26, 24. pont); 2015. március 26-i Litaksa ítélet (C-556/13, EU:C:2015:202, 4. pont); 2016. december 15-i Vieira de Azevedo és társai ítélet (C-558/15, EU:C:2016:957, 4. pont).

6 — Az Irodák Tanácsának a 72/166/EGK tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2003. július 28-i 2003/564/EK bizottsági határozathoz csatolt, 2002. május 30-i megállapodással elfogadott belső szabályzata (HL 2003. L 192., 23. o.).

(4) Az iroda minden kártérítési igényt teljesen önállóan kezel, a baleset helye szerinti országban alkalmazandó, a felelősségre, a károsult személyek kártérítésére, valamint a kötelező biztosításra vonatkozó jogi és szabályozó rendelkezésekkel összhangban, és a zöldkártyát vagy a biztosítási kötvényt kibocsátó biztosító, illetve adott esetben az illetékes iroda érdekének megfelelően.

(5) Az iroda kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a baleset helye szerinti országban alkalmazandó jogszabályok értelmezésével kapcsolatos minden kérdésben – még akkor is, ha az egy másik országban érvényes jogi rendelkezésekre vonatkozik –, valamint a kártérítési igény rendezésében. Ez utóbbi rendelkezésre tekintettel a végső határozat meghozatala előtt az iroda, kifejezett kérésre, tájékoztatja a biztosítót vagy az érintett irodát.”

11. Az 5. cikk rendelkezik az egyes irodák közötti megtérítés feltételeiről.

12. A 6. cikk értelmében minden nemzeti biztosítási iroda garantálja, hogy tagjai megtérítenek bármely összeget, amelyet az 5. cikk rendelkezéseivel összhangban követelnek.

## **B. A litván jog**

13. A Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas (kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási törvény) 17. cikkének (4) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „A [litván gépjármű-felelősségbiztosítási] iroda megtéríti az Európai Unió valamely más tagállamában okozott kárt az Európai Unió említett tagállamának (amely nemzeti irodája aláírta a belső szabályzatot) jogszabályai szerint, amennyiben a felelős személy, akinek gépjárművének a szokásos üzembentartási helye a Litván Köztársaság területén van, nem rendelkezik kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással [...]. Az iroda a belső szabályzatban szereplő követelményeknek megfelelően más esetekben is kártérítést fizet.

14. Az említett törvény 23. cikkének (5) bekezdése a következőket mondja ki: „Az Európai Unió másik tagállamának kártérítési szerve által igényelt összeg megtérítését követően az iroda jogosult a kártérítésként kifizetett összeg megtérítését kérni a biztosítással nem rendelkező felelős személytől vagy a felelős személy biztosítójától.”

## **III. Tényállás, a nemzeti eljárások és az előterjesztett kérdések**

15. 2006. július 20-án Németországban közúti baleset történt, amelyben a K. Floros által vezetett, Németországban nyilvántartásba vett és a G. Dockeyičius által vezetett (J. Dockeyičienė tulajdonában álló), Litvániában nyilvántartásba vett gépjármű összeütközött. Nem derült ki, hogy melyik fél volt felelős a balesetért. A német hatóságok K. Florossal szemben 35 euró, G. Dockeyičiusszal szemben pedig 60 euró összegű bírságot szabtak ki. Úgy tűnik, hogy a Litvániában nyilvántartásba vett gépjármű a baleset idején nem rendelkezett biztosítással.

16. 2010. október 11-én K. Floros kártérítést követelt a gépjárművében okozott kárért. Kártérítési igényt nyújtott be a Deutsches Büro Grüne Karte e.V.-hez (német biztosítási iroda, a továbbiakban: A iroda). Azonban az említett iroda a kérelmet elutasította.

17. K. Floros ezért bírósági eljárást indított az A irodával szemben a Landgericht Frankfurt am Main (frankfurti tartományi bíróság, Németország) előtt. Kártérítésre tartott igényt 10 831,77 euró összegben.

18. 2010. december 27-én az említett bíróság a keresetet elutasította, és K. Floros távolmaradása miatt mulasztási ítéletet hozott. Ezt követően 2011. augusztus 8-án a Landgericht Frankfurt am Main (frankfurti tartományi bíróság) 25. sz. polgári tanácsa megerősítette a kereset elutasítását, azonban más alapon, nevezetesen, hogy a baleset tényállásának leírása hiányos volt.

19. K. Floros fellebbezést nyújtott be az Oberlandesgericht Frankfurt am Mainhoz (frankfurti tartományi felsőbbbíróság, Németország). 2012. január 31-i végzésében ez utóbbi bíróság megállapította, hogy az elsőfokú ítélet a bizonyítékok elégtelensége miatt hibákat tartalmazott és a felek közötti, peren kívüli megegyezés hiányában az ügyet újra kell tárgyalni. Azt javasolta, hogy a felek egyezzenek meg, és az A iroda fizessen K. Florosnak 4095 eurót. Azon a véleményen volt, hogy ennek hiányában tanúk bevonásával kell tárgyalást tartani.

20. E javaslatnak megfelelően K. Floros és az A iroda között megegyezés született (a továbbiakban: egyezség). Az A iroda összesen 8 352,96 eurót fizetett ki, amely magában foglalta a bíróság által javasolt összeget és a jogi költségeket (a továbbiakban: egyezség szerinti összeg).

21. Az A iroda részére a Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (a Litván Köztársaság gépjármű-felelősségbiztosításért felelős irodája, a továbbiakban: B iroda vagy a felülvizsgálatot kérelmező fél) megtérítette az egyezség szerinti összeget.

22. Ezt követően a B iroda peres eljárást indított a litván bíróság előtt. Az egyezség szerinti összeg megtérítését követelte G. Dockevičiustól és J. Dockevičienétől (a továbbiakban: alperesek). A kártérítési igény jogalapja a litván kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási törvény volt, amely az előzetes döntéshozatalra utaló végzés szerint a 2009/103 irányelvet (konszolidált gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv, a továbbiakban konszolidált irányelv)<sup>7</sup> ülteti át.

23. 2014. május 5-én a Marijampolės rajono apylinkės teismas (marijampolői kerületi bíróság, Litvánia) helybenhagyta a B iroda kártérítési igényét (a továbbiakban: elsőfokú ítélet).

24. Az alperesek az említett ítélet ellen fellebbeztek. 2014. október 7-én az elsőfokú ítéletet a Kauno apygardos teismas (kaunasi regionális bíróság polgári tanácsa, Litvánia) hatályon kívül helyezte (a továbbiakban: másodfokú ítélet).

25. Az elsőfokú ítélet hatályon kívül helyezésével a másodfokú bíróság felhívta a figyelmet arra, hogy az alperesek az egyezség szerinti összeget nem fogadták el. Az A és B iroda közötti jogviszonyban nem vettek részt. Ezért a felülvizsgálatot kérelmező fél által adott tájékoztatás, miszerint az A iroda kártérítést fizetett K. Florosnak, nem tekinthető úgy, hogy bizonyítja a kár fennállását és összegét. A másodfokú ítélet szintén azt állapította meg, hogy ennek bizonyítása a felülvizsgálatot kérelmező felet terheli. Megjegyezte, hogy a belső szabályzat, mint a nemzeti biztosítási irodák közötti megtérítés jogalapja, csupán az irodák közötti kapcsolatot szabályozza: nem szabályozzák közvetlenül az irodák és a harmadik felek közötti kapcsolatot. Sem a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási törvény, sem pedig a konszolidált irányelv nem írja elő, hogy a felülvizsgálatot kérelmező fél a kárt okozó személytől az összeget (amelyet az A irodának megtérítettek) indokoltságának mérlegelése nélkül követelheti.

26. A másodfokú ítéletet megtámadták a kérdést előterjesztő bíróság, a Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (legfelsőbb bíróság, Litvánia) előtt.

7 — A fenti 5. lábjegyzetben szereplő hivatkozás szerint.

27. A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az alperesek nem vettek részt és nem voltak felek sem a németországi eljárásban, sem pedig az egyezségről szóló tárgyalásokban, amelyek a K. Florosnak kifizetett egyezség szerinti összeg megállapításához vezettek. Valójában az A iroda mindvégig azt állította, hogy K. Floros által benyújtott kártérítési igény nem tartható fenn. Ezenfelül a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy G. Dockeyvičius nem ismerte el a szóban forgó baleset iránti felelősségét.

28. Mindezek alapján a kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak a konszolidált irányelvből, a belső szabályzatból és a Chartából eredően az adott nemzeti biztosítási irodákra háruló eljárási kötelezettségek, valamint ennek megfelelően az alpereseket megillető jogok hatályával kapcsolatban.

29. E körülmények között a Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (legfelsőbb bíróság) úgy döntött, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

1) A [konszolidált irányelv] 2. cikkét, 10. cikkének (1) és (4) bekezdését, valamint 24. cikkének (2) bekezdését, továbbá a belső szabályzat 3. cikkének (4) bekezdését, 5. cikkének (1) és (4) bekezdését, 6. cikkének (1) bekezdését, és 10. cikkét, valamint a Charta 47. cikkét (együttesen vagy külön-külön, de az említett rendelkezések sérelme nélkül) úgy kell-e értelmezni, hogy ha:

- *valamely nemzeti biztosítási iroda (A iroda) kártérítést fizet annak a károsultnak, aki ezen iroda letelepedési helye szerinti tagállamban szenvedett közúti balesetet, mivel a károkozásért felelős másik tagállambeli állampolgár, nem rendelkezett felelősségbiztosítással;*
- *e kártérítés miatt átszállnak a károsult jogai az A irodára, amely a kárrendezés során felmerült költségek megtérítését kéri a felelős személy származási országában lévő nemzeti biztosítási irodától (B iroda);*
- *a B iroda független vizsgálat lefolytatása vagy további információ kérése nélkül teljesíti az A iroda megtérítésre irányuló kérését;*
- *a B iroda bírósági eljárást indít az alperesek (a felelős személy és a gépjármű tulajdonosa) ellen a nála felmerült költségek megtérítésére,*
- *akkor az említett eljárások felperese (B iroda) az alperessel (a felelős személy és a gépjármű tulajdonosa) szembeni igényét alapozhatja kizárólag arra, hogy az A irodának megfizette a költségeket, és a felperes egyáltalán nem köteles bizonyítani, hogy az alperes / felelős személy polgári jogi felelősségének megállapításához szükséges feltételek (vétkesség, jogellenes cselekmény, okozati összefüggés és a kár összege) teljesültek, és nem köteles bizonyítani, hogy a károsult kárának megtérítése során a külföldi jogot megfelelően alkalmazták?*

2) A 2009/103 irányelv 24. cikke (1) bekezdésének ötödik albekezdése c) pontját és a belső szabályzat 3. cikkének (1) és (4) bekezdését (együttesen vagy külön-külön, de az említett rendelkezések sérelme nélkül) úgy kell-e értelmezni, miszerint az A iroda a valamely károsult által elszenvedett kár megtérítésére vonatkozó végleges határozatának meghozatala előtt köteles világos és érthető módon (egyebek mellett a tájékoztatás nyelvére is tekintettel) tájékoztatni a felelős személyt és a gépjármű tulajdonosát (amennyiben a kettő nem ugyanaz) a kárigények rendezésének megkezdéséről és előrehaladásáról, és elegendő időt kell biztosítani, hogy az illető megjegyzést fűzzön a kártérítésről és/vagy a kártérítés összegéről meghozandó határozathoz, vagy az ellen kifogást emeljen?

3) Amennyiben az 1. kérdésre nemleges válasz adandó (vagyis az alperesek [a felelős személy és a gépjármű tulajdonosa] kérhetik a felperest [B iroda] bizonyíték bemutatására, illetőleg kifogást emelhetnek vagy kifejezhetik kétségeiket egyebek mellett a közúti baleset körülményeivel, a felelős személy polgári jogi felelősségére vonatkozó szabályozási rendszer alkalmazásával, a kár összegével

és annak kiszámítási módjával szemben), a 2009/103 irányelv 2. cikkét, 10. cikkének (1) bekezdését és 24. cikkének (2) bekezdését, valamint a belső szabályzat 3. cikke (4) bekezdésének második albekezdését (együttesen vagy külön-külön, de az említett rendelkezések sérelme nélkül) úgy kell-e értelmezni, hogy függetlenül attól, hogy a B iroda a végleges határozat meghozatala előtt nem kérte az A irodától, hogy nyújtson tájékoztatást a közúti baleset helyszíne szerinti országban alkalmazandó jogszabályok értelmezéséről és a kárrendezésről, az A irodának minden esetben tájékoztatnia kell a fentiekről a B irodát, amennyiben ez utóbbi ezt később kéri, valamint minden másról, ami a B iroda számára az alperesekkel (a felelős személlyel és a gépjármű tulajdonosával) szembeni kártérítési igényét megalapozza?

4) Amennyiben a 2. kérdésre igenlő válasz adandó *(vagyis az A iroda köteles tájékoztatni a felelős személyt és a gépjármű tulajdonosát a kárrendezési eljárásról, és lehetőséget kell biztosítania számukra, hogy a felelősséget vagy a kár nagyságát illetően kifogást emeljenek)*, milyen következményekkel jár az A iroda részéről a tájékoztatási kötelezettségének elmulasztása:

a) a B iroda azon kötelezettségére nézve, hogy teljesítse az A iroda megtérítésre irányuló kérését;

b) a felelős személynek és a gépjármű tulajdonosának azon kötelezettségére nézve, hogy a B iroda részére megtérítse az ezen irodánál felmerült költségeket?

5) A belső szabályzat 5. cikkének (1) és (10) bekezdését úgy kell-e értelmezni, miszerint az A iroda által a károsultnak fizetett kártérítés összegét az A iroda által viselt, meg nem térítendő kockázatnak kell tekinteni (kivéve, ha a B iroda viseli ezt a kockázatot), nem pedig az ugyanazon közúti balesetben érintett másik személy vagyoni kötelezettségének, tekintettel főként a jelen ügy alábbi körülményeire:

– *a kártérítési szerv (A iroda) eredetileg elutasította a károsult kártérítési igényét;*

– *a károsult emiatt kártérítési keresetet indított;*

– *az A irodával szemben indított keresetet az alsóbb szintű bíróságok mint megalapozatlant és kellőképpen nem bizonyítottat elutasították;*

– *a károsult és az A iroda csak egy magasabb szintű bíróságon jutott peren kívüli megegyezésre, amikor e bíróság figyelmeztetett arra, hogy peren kívüli megegyezés hiányában az ügyet ismételt vizsgálatra vissza kell utalni;*

– *az A iroda a peren kívüli megegyezésről szóló döntését lényegében azzal indokolta, hogy így megelőzhető az elhúzódó pereskedés miatt felmerülő további költségek;*

– *jelen eljárások során egy bíróság sem állapította meg a közúti balesetben részes alperes felelősségét (vétkességét)?*

30. A B iroda, a cseh és az olasz kormány, valamint a Bizottság írásbeli észrevételeket nyújtott be. A litván kormány és a Bizottság a 2016. december 14-én megtartott tárgyaláson szóbeli észrevételeket tett.

#### IV. Értékelés

31. Jelen indítvány a következő struktúrát követi: mivel a Bíróságnak feltett kérdések a konszolidált irányelvre és a belső szabályzatra is vonatkoznak, először e két szabálycsoport kapcsolatát vizsgálom meg (A). Ha a nemzeti bíróság vizsgálata megerősíti, a jelen ügy a zöldkártyarendszer hatálya alá tartozik, amelyet a belső szabályzat hozott létre. Ez utóbbi aktust nem uniós intézmény fogadta el. Ezért megvizsgálom, hogy a Bíróság rendelkezik-e hatáskörrel az értelmezésére (B). Ezután megvizsgálom, hogy az alperesek eljárási jogait illetően milyen követelmények erednek az uniós jogból (C).

#### A. A párhuzamos rendszerek: Zöldkártya és a gépjármű-felelősségbiztosítási irányelvek

32. Korábban az utazó gépjárművezetőnek a határ átlépésekor bizonyítania kellett, hogy rendelkezik a külföldre utazáshoz szükséges biztosítással. Sőt, a gépjárműhöz kapcsolódó polgári felelősségbiztosítására gyakran helyi biztosítóval kellett szerződnie.<sup>8</sup>

33. A külföldre utazással és a biztosítással kapcsolatos nehézségekkel az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) égisze alatt 1953. december 17-én aláírt megállapodás foglalkozott.<sup>9</sup> Ez „irodák közötti mintamegállapodás” néven ismert (a továbbiakban: 1953. évi megállapodás).<sup>10</sup>

34. Az 1953. évi megállapodás létrehozta a „zöldkártyák” rendszerét (a továbbiakban: zöldkártyarendszer).<sup>11</sup> A zöldkártya egy nemzetközi igazolás, amely azt bizonyítja, hogy a gépjárművezető a „fogadó országban” történő bármely esemény esetére rendelkezik polgári felelősségbiztosítással. Azt is igazolja, hogy a felelősségből eredő kötelezettségeket a „származási ország” biztosítója vagy az ottani gépjárműbiztosítási iroda teljesíti.

35. Az 1953. évi megállapodás helyébe később más megállapodások léptek, legutóbb a belső szabályzat. Jelenleg 48 ország (köztük az összes uniós tagállam) nemzeti biztosítási irodája vesz részt a zöldkártyarendszerben.

36. A belső szabályzatokat a belga jog alapján bejegyzett nemzetközi nonprofit szervezet, az Irodák Tanácsa fogadta el, és ő látja el az igazgatását.

37. A belső szabályzat meghatározza a nemzeti biztosítási irodák (az Irodák Tanácsa tagjainak) kártérítési kötelezettségét azon károk után, amelyek a területén azon gépjárművek által okozott balesetek miatt keletkeznek, amelyek szokásos üzembentartási helye egy másik tagállam területén található. Továbbá az ilyen gépjárműveket nyilvántartásba vevő iroda számára kötelezővé tették, hogy biztosítsa a baleset helyszínénél szolgáló országban lévő iroda által kifizetett összegek megtérítését.

38. A zöldkártyarendszer akármennyire is előrelépést jelentett, a külföldi gépjárművezetéssel kapcsolatosan más problémákat mégis megoldatlanul hagyott. Idetartozott a gépjárművek határon történő ellenőrzése, a kártérítésre vonatkozó különböző nemzeti szabályok közötti eltérések, valamint a fentiekkel kapcsolatos, határokon átnyúló pereskedés nehézségei.<sup>12</sup>

8 — Merkin, R., Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, 2. kiadás, Sweet & Maxwell, London, 2015., 26–27. o., I-26. pont. Lásd még: 1977. június 9-i Ufficio van Ameyde ítélet (90/76, EU:C:1977:101, 1094. o., 8. pont).

9 — Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottsága Szárazföldi Szállítási Bizottságának közüti forgalommal foglalkozó munkacsoportja által 1949. január 25-én elfogadott 5. ajánlást követően, E/ECE/TRANS/145, E/ECE/TRANS/SCI/39, 2. o.

10 — 1992. november 12-i Fournier ítélet (C-73/89, EU:C:1992:431, 13. pont).

11 — Lásd a belső szabályzat 2. cikkének (11) bekezdését és a konszolidált irányelv 1. cikkének (5) bekezdését.

12 — Merkin, R. és Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, 2. kiadás, Sweet & Maxwell, London, 2015., 27. o., I-27. pont.



39. Az Unión belül ezekkel a kérdésekkel az öt irányelv<sup>13</sup> foglalkozott, amelyeket mostanra a konszolidált irányelv kodifikált és azok helyébe lépett.<sup>14</sup> Az unión belüli gépjármű-felelősségbiztosítási rendszer a kezdetektől úgy volt megtervezve, hogy elsősorban a személyek szabad mozgását elősegítő eszköz legyen, és ezzel javítsa a belső piac működését.<sup>15</sup>

40. E cél elérése érdekében az EU a zöldkártyarendszerre támaszkodott, és bizonyos szempontból kiterjesztette azt. Egyértelmű, hogy a két rendszer egymásra támaszkodva és egymásra hivatkozva párhuzamosan fejlődött.

41. Az első irányelv előírta, hogy a tagállam harmadik személy javára szóló biztosítást hozzon létre, és tartózkodjon olyan gépjárművek felelősségbiztosításának ellenőrzésétől, amelyeket egy másik tagállam területén vettek nyilvántartásba.

42. A gépjármű biztosítások határon történő ellenőrzésének eltörlése azonban a tagállamok megfelelő nemzeti biztosítási irodái közötti megállapodás megkötésétől függött.<sup>16</sup> Erre reagálva 1972. október 16-án aláírták az úgynevezett irodák közötti kiegészítő megállapodást (a továbbiakban: 1972. évi megállapodás).

43. Ezenfelül a 73/185. sz. ajánlásban a Bizottság kimondta, hogy az 1972. évi megállapodás teljesítette az első irányelvben szereplő feltételeket. Meghatározta azt az időpontot, amelytől kezdődően a tagállamoknak ajánlott volt tartózkodniuk a biztosítások határon történő ellenőrzésétől (1973. július 1.)<sup>17</sup> Ezt az ajánlást a 74/166 határozat<sup>18</sup> követte, amelyben az első irányelv 2. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság kötelezettségként előírta a tagállamoknak, hogy 1974. május 15-től tartózkodjanak a biztosítások határon történő ellenőrzéséről. Ez azokra a gépjárművekre vonatkozott, amelyek szokásos üzembentartási helye egy másik tagállam európai területén található, és amelyre vonatkozott a nemzeti biztosítási irodák megállapodása. Releváns jogi eszközként a fenti megállapodás 1973. évi változatát jelölték meg (a továbbiakban: 1973. évi megállapodás).<sup>19</sup>

44. Hasonlóképpen az első irányelv 7. cikkének (2) bekezdése alapján a Bizottság elfogadta a második határozatot (74/167 határozat), amely előírta a tagállamoknak, hogy tartózkodjanak az ilyen ellenőrzésektől a Közösség területére belépő azon gépjárművek vonatkozásában is, amelyek szokásos üzembentartási helye a felsorolt harmadik országokban van (1974. május 15-től).<sup>20</sup> Ezt a lehetőséget, hogy az ilyen gépjárműveket úgy tekintsék, mint amelyek szokásos üzembentartási helye a Közösségben

13 — A (fenti 2–4. lábjegyzetben említett) első, második és negyedik irányelv; a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232 tanácsi irányelv (HL L 129., 33.) (a továbbiakban: harmadik irányelv); valamint a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2005. május 11-i 2005/04 irányelv (HL L 149., 14. o...) (a továbbiakban: ötödik irányelv).

14 — A fenti 5. lábjegyzetben szereplő hivatkozás szerint.

15 — Lásd az első irányelv (1) preambulumbekkezdését. 1977. június 9-i Ufficio van Ameyde ítélet (90/76, EU:C:1977:101, 1123. o., 13. pont, 1124. o., 18. pont); 1992. november 12-i Fournier ítélet (C-73/89, EU:C:1992:431, 9. pont); 2011. március 17-i Carvalho Ferreira Santos ítélet (C-484/09, EU:C:2011:158, 24. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); 2015. március 26-i Litaksa ítélet (C-556/13, EU:C:2015:202, 24–26. pont).

16 — Az első irányelv 2. cikke az említett megállapodás megkötését előfeltételül szabta, valamint előírta az említett irányelv szabályaira vonatkozó referenciadátumok hatálybalépését. Lásd a konszolidált irányelv 2. cikkét.

17 — 1973. május 13-i 73/185. sz. ajánlás (HL L 194., 13. o.).

18 — A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról szóló, 1974. február 6-i 74/166/EGK első bizottsági határozat (HL L 87., 13. o.).

19 — Közzétéve a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról szóló 1974. február 6-i 74/167/EGK második bizottsági határozat (HL L 87., 14. o.) mellékletében.

20 — Lásd a fenti 19. lábjegyzetben említett második bizottsági határozatot.

van, biztosítékhoz is kötötték. Ezt a biztosítékot az összes tagállam nemzeti irodájának kellett nyújtania az ilyen gépjárművek által a területükön okozott balesetek vonatkozásában benyújtott kárigények rendezésére tekintettel. Ezt a határozatot később a folyamatosan növekvő területi hatályához igazították.<sup>21</sup>

45. A biztosítások határon történő ellenőrzésétől való tartózkodás kötelezettségéhez hasonlóan az első irányelv kötelezővé tette a tagállamoknak, hogy biztosítsák, hogy a zöldkártyarendszer alapján létrehozott nemzeti biztosítási irodák információt szerezzenek és közöljenek azon területre vonatkozóan, ahol a gépjármű szokásos üzemeltetési helye, nyilvántartásba vételi helye és biztosítása van.<sup>22</sup>

46. A második, harmadik, negyedik és ötödik irányelv az unión belüli gépjármű-felelősségbiztosítás olyan egyéb vonásait harmonizálta, amelyek jelen ügy szempontjából közvetlenül nem relevánsak.<sup>23</sup>

47. A zöldkártya- és az irányelvrendszer kölcsönös kapcsolatát illetően az ötödik irányelv részletezte a tagállamok azon kötelezettségét, hogy hozzanak létre egy eljárást az ügyek kezelésére, és ez a rendszer legyen alkalmazható azon „balesetekre vonatkozóan [is], amelyek kárrendezését a biztosítók nemzeti irodáinak rendszere végezheti”<sup>24</sup>.

48. Ezen kívül a jogszabályi háttérből kiderül, hogy az ötödik irányelv egyes módosításait az irodák tanácsa inspirálta.<sup>25</sup>

49. Ami a zöldkártyarendszer fejlődésére vonatkozó jogi dokumentumokat illeti, az 1973. évi megállapodást az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* (a továbbiakban: Hivatalos Lap) L sorozatában egy bizottsági határozat mellékleteként tették közzé.<sup>26</sup>

50. Ugyanezt a megoldást választották a nemzeti irodák által 1991. március 15-én Madridban aláírt Multilaterális Garanciaegyezmény esetében, amely egyesítette és felváltotta a korábbi zöldkártyarendszerrel kapcsolatos megállapodásokat.<sup>27</sup>

51. Ezt váltotta fel később a jelen ügyben releváns belső szabályzat.<sup>28</sup> Elődjéhez hasonlóan a belső szabályzat is kimondja, hogy az első irányelv elveivel összhangban fogadták el. A belső szabályzatban három melléklet szerepel, egyikük az első irányelv. A belső szabályzat későbbi, 2008. évi módosítása kimondja, hogy az ötödik irányelvet veszi figyelembe.

21 — Lásd például: a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i tanácsi irányelv alkalmazásáról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 1974. december 13-i 75/23/EGK harmadik bizottsági határozat (HL 1975. L 6., 53. o.); a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról, és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 1986. május 16-i 86/219/EGK ötödik bizottsági határozat (HL 1986. L 153., 53. pont).

22 — Lásd az irányelv 5. cikkét és a konszolidált irányelv 6. cikkét. Az „irodák” fogalmának meghatározását lásd az első irányelv 1. cikkének (3) bekezdésében és a konszolidált irányelv 1. cikkének (3) bekezdésében.

23 — A vonatkozó irányelv pontos leírását lásd: Stix-Hackl főtanácsnoknak a Farrell ügyre vonatkozó indítványa (C-356/05, EU:C:2006:653, 18–25. pont).

24 — Módosítva a harmadik irányelvet. Lásd az ötödik irányelv 4. cikkét, a harmadik irányelv 4. cikkét, valamint a konszolidált irányelv 19. cikkét.

25 — Lásd az ötödik irányelvre vonatkozó javaslat (COM/2002/0244 végleges) 1.4. b) és a 2) pontját, amely kimondja, hogy az irodák tanácsa kifejezte támogatását a javaslatban szereplő fő rendelkezések iránt, és együttműködött a Bizottsággal annak érdekében, hogy megfelelően megoldja a nehéz problémák némelyikét, mint például a rendszám nélkül vagy nem megfelelő rendszámmal közlekedő autók vagy a behozott gépjárművek biztosításával kapcsolatos kérdéseket.

26 — Lásd a fenti 19. lábjegyzetben említett 1974. február 6-i második bizottsági határozatot. Lásd még: a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 1986. május 16-i 86/220/EGK hatodik bizottsági határozat (HL 1986. L 153., 54. o.); a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról, és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 1988. május 18-i 88/369/EGK kilencedik bizottsági határozat (HL 1988. L 181., 53. pont).

27 — Lásd: tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról szóló 1991. május 30-i 91/323/EGK bizottsági határozat (HL 1991. L 177., 25. o.).

28 — A fenti 6. lábjegyzetben szereplő hivatkozás szerint.

52. Ez az utolsó pont ragadja meg talán legjobban a két rendszer fejlődése és egymás mellett élése e szakaszban történő részletes leírásának célját, azt hogy a két rendszer milyen mértékben összenőtt. A jogalkotási technikákat illetően inkább hasonlított egy matrjoska babához: egy bizottsági határozat tartalmaz egy mellékletet a belső szabályzatról, és ezen belül a melléklethez mellékelve egy másik uniós jogi eszközt, az első irányelvet. Az egyik réteg függ a másiktól.

53. Összességében ezért teljesen egyértelmű, hogy jelenleg az Unión belül a zöldkártyarendszer és az irányelvek szorosan összefonódnak. A zöldkártyarendszer időben előbb jelent meg, amelyet aztán az irányelvek követtek. Az irányelveket „unióspecifikus bővítményként” vezették be, részben a zöldkártyarendszerre támaszkodva. Azóta a két rendszer párhuzamosan fejlődött, úgy, hogy az EU a zöldkártyarendszerből számos követelményt és feltételt átemelt a tagállamaira.

## **B. A Bíróság hatásköre a belső szabályzat értelmezésére**

54. A litván kormány a tárgyaláson megerősítette, hogy az alapeljárásban szóban forgó, a B iroda által kezelt kárigény (amellyel eredetileg az A hivatal foglalkozott) a zöldkártyarendszer hatálya alá tartozik. Ez a körülmény, amelyet a kérdést előterjesztő bíróságnak még ellenőriznie kell, felveti ugyanakkor a kérdést, hogy a Bíróság rendelkezik-e hatáskörrel a belső szabályzat értelmezésére.

55. A Demouche ítéletre<sup>29</sup> és a Fournier ítéletre<sup>30</sup> hivatkozva a Bizottság írásbeli észrevételeiben és a szóbeli tárgyaláson azt állította, hogy a Bíróság nem rendelkezik hatáskörrel a belső szabályzat értelmezésére. A Bizottság előterjesztette, hogy a Bíróságnak az EUMSZ 267. cikk b) pontja szerinti hatásköre kizárólag az uniós intézmények aktusaira vonatkozik. A belső szabályzat nem az uniós intézmények aktusa. A Bíróság ezért nem értelmezheti azokat.

56. Ezzel nem értek egyet.

57. A belső szabályzat Európai Unión belüli jogállását kétféleképpen lehet megközelíteni: formailag (1) és tartalmilag (2). Azonban akármelyik érvelési módot alkalmazom, ugyanarra a következtetésre jutok: a Bíróság olyan ügyekben, mint a jelenlegi, értelmezheti a belső szabályzatot.

### **1. Formai megközelítés**

58. Először is, a belső szabályzatot a 2003/564 határozat mellékleteként tették közzé.<sup>31</sup> Maga az említett határozat az uniós jogrend része. Általában feltételezhető, hogy a jogi aktusok mellékletei ugyanazzal a joghatással bírnak, mint maguk a jogi aktusok.<sup>32</sup>

59. Másodsor, a 2003/564 határozatot a Hivatalos Lap „L” sorozatában tették közzé, amely a jogilag kötelező aktusokat tartalmazza.<sup>33</sup>

29 — 1987. október 6-jei Demouche és társai ítélet (152/83, EU:C:1987:421).

30 — 1992. november 12-i Fournier ítélet (C-73/89, EU:C:1992:431).

31 — Lásd a fenti 6. lábjegyzetben hivatkozott 2003/564/EK bizottsági határozatot.

32 — Analógia útján lásd: 2003. szeptember 11-i Ausztria kontra Tanács ítélet (C-445/00, EU:C:2003:445, 62. pont), amely szerint „valamely csatlakozási okmány jegyzőkönyvei és mellékletei olyan elsődleges jogi rendelkezésnek minősülnek, amelyeket – az említett aktus eltérő rendelkezése hiányában – csak az eredeti Szerződések felülvizsgálatára létrehozott eljárásoknak megfelelően lehet felfüggeszteni vagy egyéb módon hatályon kívül helyezni”.

33 — *A contrario*, miszerint a „C” sorozat csupán az Európai Uniót érintő tájékoztatások, ajánlások és vélemények közzétételét szolgálja, lásd: 2011. május 12-i Polska Telefonía Cyfrowa ítéletet (C-410/09, EU:C:2011:294, 35. pont); 2012. december 13-i Expedia ítélet (C-226/11, EU:C:2012:795, 30. pont). Lásd még: Wathelet főtanácsnoknak a DHL Express (Olaszország) és a DHL Global Forwarding (Olaszország) ügyre vonatkozó indítványa (C-428/14, EU:C:2015:587, 17. lábjegyzet).

60. Harmadszor, maga a határozat 1. cikke egyértelműen kötelezi a tagállamokat, hogy tartózkodjanak a biztosítások határon történő ellenőrzésétől a belső szabályzat hatálya alá tartozó másik tagállamból vagy harmadik országokból származó gépjárművek esetében.<sup>34</sup> Ezenfelül a konszolidált irányelv 6. cikke (korábban az első irányelv 5. cikke) előírja a tagállamoknak annak biztosítását, hogy a nemzeti biztosítási irodák (amelyeket egyébként a belső szabályzat szabályoz) bizonyos információkat megosszanak egymással. Ezek a kötelezettségek, amelyek teljesítése a belső szabályzat elfogadását feltételezi, mivel az európai uniós jog tárgyát képezik, egyértelműen kikényszeríthetőek.

61. Véleményem szerint ezen elemek együttesen egyértelműen jogi következményekkel járnak: nevezetesen formailag is az uniós jogrendbe emelnek egy külső aktust. Ez a tény megalapozza a Bíróságnak a szóban forgó, a bizottsági határozat részévé vált aktus értelmezésére vonatkozó hatáskörét.

## **2. Tartalmi megközelítés**

62. Még ha a „tartalom fontosabb a formánál” megközelítést fogadjuk is el, nem gondolom, hogy más következtetésre jutnánk. Éppen ellenkezőleg: ha a belső szabályzat általános kontextusát és működését az európai uniós jogon belül részletesebben megvizsgáljuk, véleményem szerint megint csak arra a következtetésre jutunk, hogy a belső szabályzat az európai uniós jogrend része.

63. Ezt a pontot a következő struktúra mentén fogom elemezni: először is a Demouche ítéletet az ítélkezési gyakorlat szerinti kontextusba helyezem (a). Másodszer kifejtem, hogyan értelmezem a szóban forgó ítélet hatályát (b). Harmadszor megvizsgálom, miként alakult a gépjármű-felelősségbiztosítás a Demouche ítélet óta (c). Negyedszer megvizsgálom a Bíróságnak a külső aktusok értelmezésére vonatkozó hatáskörével kapcsolatos újabb és fejlődő ítélkezési gyakorlatát (d). Ötödször röviden foglalkozom egy potenciális tágabb hatásköri okkal, amely alá a gépjármű-felelősségbiztosítási szabályok betagozódnak: a személyek szabad mozgása (e).

### **a) A Demouche ítélet tágabb kontextusban**

64. A Demouche ügy nem egy elszigetelt ügy volt. Jelen Bíróságnak a Demouche ítélet előtti és utáni ítélkezési gyakorlatát áttekintve egyértelműen kiderül, hogy az 1972. évi megállapodásnak, vagyis a belső szabályzat jogelődjének a Bíróság és főtanácsnokai szerinti értelmező megközelítése változó volt.

65. A Van Ameyde ügyre vonatkozó indítványában Reichl főtanácsnok úgy döntött, hogy „megvizsgálja” az 1972. évi megállapodást, „azon közösségi jogi szabályok hatályának megállapítása érdekében, amelyeket a [szóban forgó] megállapodás kiegészít, és amelyek értelmezésének összhangban kell lennie a megállapodás értelmezésével”, mivel ez utóbbi „bizonyos értelemben” „a közösségi szabályok alkotóeleme”.<sup>35</sup>

66. A Demouche ügyre vonatkozó indítványában Slynn főtanácsnok nem teljesen azonosult ezzel a megközelítéssel. Egyebek mellett fenntartásait fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy Reichl főtanácsnok indítványát úgy kellene érteni, miszerint az 1972. évi megállapodás a Közösség intézményeinek aktusa volt.<sup>36</sup>

34 — Lásd a 6. lábjegyzetben hivatkozott 2003/564/EK bizottsági határozat 1. cikkét: „2003. augusztus 1-jétől minden tagállam tartózkodik a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésétől a más tagállamban vagy az e határozat mellékletéhez függelékként csatolt, az Európai Gazdasági Térség tagállamai és más társult államok Nemzeti Irodái közötti, 2002. május 30-i megállapodás hatálya alá tartozó [...] területén rendszerint üzemen tartott járművek esetében”.

35 — Reischl főtanácsnoknak az Ufficio van Ameyde ügyre vonatkozó indítványa (90/76, nem tették közzé, EU:C:1977:76, 1135. o.). A Bíróság ítéletében nem foglalt kifejezetten állást a zöldkártya-megállapodások uniós jogon belüli jogállását illetően. Azt mondta ki, hogy „a bizottsági rendelkezésekkel elismert és tökéletesített zöldkártyarendszer célja, hogy elősegítse a személyek és áruk szabad mozgását, miközben védi a károsultak érdekeit [...]”, 1977. június 9-i Ufficio van Ameyde ítélet (90/76, EU:C:1977:101, 1124. o., 18. pont).

36 — Slynn főtanácsnoknak a Demouche és társai ügyre vonatkozó indítványa (152/83, nem tették közzé, EU:C:1987:319, 3845. o.).

67. Ezt követően a Fournier ítéletben a Bíróság pontosította a megközelítést a vonatkozó zöldkártyarendszer-megállapodás értelmezését illetően.<sup>37</sup> A szóban forgó ügyben az előzetes kérdés az első irányelv 1. cikke 4. pontjában szereplő „terület, ahol a gépjárművet rendszerint üzemben tartják” fordulat értelmezésére irányult. Érdekes módon a Bíróság megadta a nemzeti bíróság által kért értelmezést, annak ellenére, hogy az ügy tényállása egyértelműen a zöldkártyarendszer, nem pedig az irányelvek hatálya alá tartozott.<sup>38</sup> A Bíróság – vélhetőleg emiatt – hozzátette, hogy az 1972. évi megállapodásban és az első irányelvben használt fogalmak nem feltétlenül bírnak azonos jelentéssel, és a nemzeti bíróság feladata volt, hogy a megállapodás fogalmainak olyan értelmet tulajdonítson, amelyet „megfelelőnek talál[t], anélkül, hogy [az első irányelvben] [...] szereplő azonos kifejezésnek tulajdonított [...] értelemhez kellene ragaszkodnia.”<sup>39</sup>

68. Jacob főtanácsnoknak a Fournier ügyre vonatkozó indítványából is kitűnik, hogy abban az esetben is keresték a zöldkártyára vonatkozó jogi eszközök helyét az európai uniós jogrendszerben.<sup>40</sup> Jacobs főtanácsnok kimondta, hogy habár a Bíróság nem értelmezhetette az 1972. évi megállapodást, ez nem jelenti azt, hogy a Bíróságnak „ne lett volna hatásköre a nemzeti bíróság által felvetett kérdés megválaszolására”. Párhuzamot vonva a Dzodzi ítélettel<sup>41</sup> és a kapcsolódó ítélkezési gyakorlattal,<sup>42</sup> Jacobs főtanácsnok úgy ítélte meg, hogy a Bíróság értelmezésre vonatkozó hatáskörét kell alkalmazni, mivel az 1972. évi megállapodás „habár távol áll[t] attól, hogy a magánjog hatálya alá tartozó rendes szerződés legyen, [az első irányelv] által létrehozott rendszer lényegi elemét [képezte]. A [szóban forgó] megállapodást az irányelv nem csak figyelembe vette, hanem megkötése az irányelv legtöbb rendelkezése hatálybalépésének előfeltétele.”<sup>43</sup>

69. Véleményem szerint a Bíróságnak és a főtanácsnoknak a Fournier ügyre vonatkozó álláspontja, valamint a főtanácsnoknak a Van Ameyde ügyre vonatkozó álláspontja azt bizonyítja, hogy soha nem vált élesen el, hogy a Bíróságnak teljes körű hatásköre van-e vagy egyáltalán nem rendelkezik hatáskörrel, amint azt pusztán a Demouche ügyre való utalásból gondolhatnánk. Voltak átmenetek. A Bíróság korábban már elismerte, hogy a zöldkártyarendszer a többi európai uniós jogi eszközzel összefonódik, és nem lehet az európai uniós jogrendet egyszerűen figyelmen kívül hagyni.

70. Ugyanakkor az említett esetben az irányelvek és a zöldkártyarendszer rendelkezéseinek „Dzodzi stílusú” párhuzamos értelmezésére esett a választás. Habár a fenti megközelítés még ma is lehetséges lenne, a jelen szakasz következő pontjaiban felvázolt okok miatt nem hiszem, hogy helyén kezelné az eredeti és azóta jelentősen továbbfejlődött zöldkártyarendszer európai unión belüli működését.

### ***b) A Demouche ítélet hatálya***

71. A Demouche ügyben meglehetősen szűk és konkrét kérdést tettek fel: az 1972. évi megállapodásban szereplő választott bírói eljárásra vonatkozott, és konkrétan azokra a módosításokra, amelyeket a szóban forgó megállapodás, szemben az 1953. évi megállapodással, bevezetett.<sup>44</sup>

37 — 1992. november 12-i Fournier ítélet (C-73/89, EU:C:1992:431).

38 — Ezt Tesauro főtanácsnok is megjegyzi a Kleinwort Benson ügyre vonatkozó indítványában (C-346/93, nem tették közzé, EU:C:1995:17, 14. pont).

39 — 1992. november 12-i Fournier ítélet (C-73/89, EU:C:1992:431, 22. és 23. pont).

40 — Jacobs főtanácsnoknak a Fournier ügyre vonatkozó indítványa (C-73/89, nem tették közzé, EU:C:1992:222, 18. és 19. pont, I-5646. o.).

41 — 1990. október 18-i Dzodzi ítélet (C-297/88 és C-197/89, EU:C:1990:360).

42 — 1990. november 8-i Gmurzynska-Bscher ítélet (C-231/89, EU:C:1990:386).

43 — Jacobs főtanácsnoknak a Fournier ügyre vonatkozó indítványa (C-73/89, nem tették közzé, EU:C:1992:222, 19. pont, apróbetűs rész).

44 — A belső szabályzat jelenlegi változata is tartalmaz egy választottbírói kikötést (19. cikk).

72. Más szavakkal, a Demouche ügy kizárólag a zöldkártyarendszer – akkori rendeltetésének megfelelő – *belső* működésével, valamint a nemzeti biztosítási irodák által alkalmazandó vitarendezési mechanizmusok működésével foglalkozott. Ebben az ügyben nem merült fel, hogy a belső szabályzat esetleg összekapcsolódhat az irányelv akkor fennálló rendszerével, vagy az említett szabályozási rendszer hatással lehetne harmadik felek jogaira.

73. Ezzel szemben jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság arra kéri a Bíróságot, hogy vizsgálja meg egyebek mellett az azon személyeknek nyújtandó eljárási biztosítékokat, akiket valamely baleset miatt felelősnek tartanak és akikkel szemben egy másik tagállamban visszkereseti igényt érvényesítenek. Ez a kereset a zöldkártyarendszer működésének eredménye, amelyet kifejezetten beépítettek az európai uniós jogba.

74. A jelen ügyben előterjesztett kérdések ezért jóval túlmutatnak a belső szabályzat belső rendszerén. Teljesen más jellegűek. Ezek lényegében a belső szabályzat működésének harmadik felek jogaira és kötelezettségeire gyakorolt *külső* jogkövetkezményeire vonatkoznak. Ebből a szempontból úgy vélem, hogy jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem meglehetősen eltér a Demouche ügyben előterjesztett kérdéstől.

### **c) A gépjármű-biztosítás**

75. Azonkívül, hogy a Demouche ügyben másfajta kérdést tettek fel, amelyhez a Bíróságnak nem kellett feltárnia a zöldkártyarendszer uniós jogon belüli tágabb következményeit, azt is hangsúlyozni kell, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítási szabályozás területe a zöldkártya- és irányelvrendszeren keresztül tovább fejlődött a Demouche ügyben 1987-ben hozott ítélet óta.

76. Röviden összefoglalva, a zöldkártya- és az irányelvrendszerek tartalmi, intézményi és eljárási szempontból egyre jobban összefonódtak.

77. A *tartalmi* összefonódást már a jelen indítvány 32–53. pontjában körüljártuk. A gépjármű-felelősségbiztosítások határokon történő ellenőrzésének az első irányelv szerinti megszüntetését az 1972. évi megállapodástól tették függővé. Az ellenőrzés megszüntetése továbbra is a belső szabályzat hatályban maradásától függ.

78. A két rendszer *intézményi* összekapcsolódása még erősebb. Általánosságban a nemzeti biztosítási irodák a zöldkártyarendszer alapján nyújtanak kártérítést. Az irányelvekben a hasonló szerepet betöltő szerveket „kártérítési testületnek” nevezik. A valóságban azonban egyetlen szerv eljárhat mindkettőként: nemzeti biztosítási irodaként és kártérítési testületként is.

79. Egyes tagállamokban egyetlen szerv foglalkozik a zöldkártyarendszerből és az irányelvek rendszeréből eredő kárigényekkel is. Ezért gyakorlati okokból egy igénylő nehezen tudja megkülönböztetni, hogy ugyanaz a hatóság az irányelvek vagy a zöldkártyarendszer alapján jár-e el, mivel gyakran a nemzeti eljárás is ugyanaz. Erre egyik példa éppen Litvánia. Ezzel szemben Németországban a kártérítés nyújtásának szerepe két külön testület között oszlik meg.

80. Az *eljárási* kapcsolatok például a konszolidált irányelv 6. cikkével (korábban az első irányelv 5. cikke) illusztrálhatók. E cikk értelmében a tagállamok kötelesek biztosítani bizonyos információk megosztását a nemzeti biztosítási irodák között, amelyeket a zöldkártyarendszer szabályoz.

81. Ezenfelül a rendszerek valamelyikéből eredő kárigények rendezését ugyanazon eljárás szerint kell elbírálni, mint amelyet a konszolidált irányelv 19. cikke (korábban a harmadik irányelv 4e. cikke) előír.<sup>45</sup>

82. Mellékesen jegyzem meg, hogy az Irodák Tanácsának dokumentumai, amelyek nyilvánosan elérhetők, szintén tükrözik a zöldkártyarendszer és az irányelvek összefonódását. „Zöldkártyapillért” és „irányelvpillért” említenek, ami egyértelműen egy átfogó rendszer alelemeiként tünteti fel őket.

83. Az előbb említettek véleményem szerint azt bizonyítják, hogy a zöldkártyarendszer, habár formálisan önálló, annyira összefonódott az európai uniós rendszerrel, hogy gyakorlatilag egy egészet alkotnak.<sup>46</sup>

#### ***d) A Bíróságnak a külső aktusok értelmezésére vonatkozó hatáskörével kapcsolatos újabb ítélkezési gyakorlata***

84. A gépjármű-biztosítási rendszer belső fejlődése mellett jelentőséget kap a Bíróságnak az EUMSZ 267. cikk szerinti hatáskörre vonatkozó újabb ítélkezési gyakorlat tágabb kontextusa is. A Sevince ügy<sup>47</sup> óta a Bíróság azon az állásponton van, hogy az EUMSZ 267. cikk szerinti hatáskör értelmezése nem korlátozódik a szigorúan az európai uniós intézmények, testületek, hivatalok és ügynökségek által elfogadott aktusokra. A szóban forgó hatáskör kiterjed azokra az aktusokra is, amelyek annak ellenére, hogy azokat az Európai Unió intézményes keretein kívül fogadták el, később az Európai Unió jogrendjének részévé váltak. Az ilyen hatáskört az EUMSZ 267. cikk célkitűzése igazolja, amely annak biztosítását szolgálja, hogy az uniós jogrend részét képező valamennyi rendelkezést egységesen alkalmazzák.<sup>48</sup>

85. Legutóbb az Elliott ügyben a Bíróság megerősítette, hogy hatáskörrel rendelkezik a CEN (egy magánjogi szervezet) által elfogadott harmonizált szabvány értelmezésére, amelyet az Hivatalos Lap „C” sorozatában tettek közzé. A Bíróság megjegyezte, hogy az ilyen szabvány az európai uniós jog részét képezi, különösen, ha az ilyen szabványnak való megfelelést a Bizottság kényszeríti ki.<sup>49</sup>

86. Amennyiben egy ilyen következtetés megállja a helyét egy olyan műszaki szabvány esetében, amelyet a Hivatalos Lap „C” sorozatában pusztán *közleményként* tettek közzé, akkor kénytelen vagyok azt a következtetést levonni, hogy ugyanez igaz a Hivatalos Lap „L” sorozatában *kötelező rendelkezésként* közzétett bizottsági határozat szóban forgó részére. Sőt, ahogy azt már fentebb kijelentettük, az említett határozatból érvényesíthető kötelezettségek fakadnak,<sup>50</sup> amelyek érvényesítéséről valószínűleg a Bizottság gondoskodik.

45 — A 4e. cikket az ötödik irányelv illesztett be a harmadik irányelvbe. Lásd az ötödik irányelv (22) preambulumbekendését. Hasonlóképpen az Irodák Tanácsának honlapja kronológiai sorrendben bemutatja a zöldkártyarendszert és az Unión belüli fejlemények alakulását: <http://www.cobx.org>. Az Irodák Tanácsa honlapján a gépjárműbalesetek áldozatai számára elérhető keresőeszköz lehetővé teszi, az egyik vagy másik rendszer hatálya alá tartozó szerv kiválasztását.

46 — Érdemes hozzátenni, hogy az Egyesült Királyság legfelsőbb bírósága a közelmúltban hasonló álláspontot helyezett a negyedik irányelv és a kártérítési testületek és a garanciaalapok közötti, a negyedik irányelvben előírt megállapodás közötti kapcsolatra vonatkozóan, hasonlóan ahhoz, amit az első irányelvben szerepelt az 1972. évi megállapodás vonatkozásában. Arra a következtetésre jutott, hogy a két rendszer közötti kapcsolatra nem szabad „túlságosan szakmaian” tekinteni, és azt inkább „egy konzisztens rendszer részeként, egészében kell nézni és értelmezni”. *Moreno v The Motor Insurers' Bureau* [2016] UKSC 52, 33. pont (Lord Mance).

47 — A Bíróság úgy határozott, hogy rendelkezett hatáskörrel egy olyan hatóság által elfogadott határozatok értelmezésére, ha a szóban forgó hatóságot az Unió által kötött nemzetközi megállapodás hozta létre, és amelynek végrehajtásáért a hatóság felelős volt. 1990. szeptember 20-i Sevince ítélet (C-192/89, EU:C:1990:322, 8–12. pont); 1993. január 21-i Deutsche Shell ítélet (C-188/91, EU:C:1993:24, 17–19. pont).

48 — 1990. szeptember 20-i Sevince ítélet (C-192/89, EU:C:1990:322, 11. pont); 2016. október 27-i James Elliott ítélet (C-613/14, EU:C:2016:821, 34. pont).

49 — 2016. október 27-i James Elliott ítélet (C-613/14, EU:C:2016:821, 40., 43. és 46. pont).

50 — Lásd a jelen indítvány 58–60. pontját.

87. Ezt az értelmezést egy tágabb alkotmányos érv is megerősíti. A közelmúltban a Bíróság a Ledra Advertising ítéletben<sup>51</sup> arra a következtetésre jutott, hogy annak ellenére, hogy egy konkrét aktus nem tekinthető valamely uniós intézménynek az EUMSZ 263. cikk szerinti keresettel megtámadható aktusának, ez nem feltétlenül védi meg az Európai Uniót az EUMSZ 340. cikk szerinti szerződésen kívüli felelősségen alapuló követelésektől. Analógia útján ez azt jelenti, hogy még ha az európai uniós intézmények bizonyos értelemben nem tipikus kontextusban és módon lépnek is fel, ez nem jelenti azt, hogy a teljesen mentesülnek a bírósági vizsgálat alól.

88. Véleményem szerint ugyanez a logika még inkább alkalmazandó belső viszonylatban, ha valamely uniós intézmény úgy dönt, hogy egy eredetileg külső jogi aktust beemel az európai uniós jogba, és jogkövetkezményeket kapcsol hozzá azzal, hogy lényegében belsőleg végrehajtja. Ha erre kerül sor, ugyanaz az intézmény később nem hunyhat szemet e felett és nem állíthatja azt, hogy mivel az adott aktus eredetileg egy harmadik fél alkotta meg, ezért nem a szóban forgó intézmény aktusa. Véleményem szerint ellentétes lenne a jogállamiságon alapuló Unióról szóló elképzeléssel az, ha megengednénk, hogy a bírósági felülvizsgálatnak ilyen „fekete lyukai” legyenek.<sup>52</sup>

#### ***e) A személyek szabad mozgását érintő átvett szabályok***

89. Van végül egy utolsó, talán eléggé másodlagos, de mégis releváns pont, amit meg kell említenünk: az általános kontextus, amelyben a belső szabályzat és az irányelvek is alkalmazásra kerülnek, valamint az a cél, amely miatt mindkét rendszert bevezették az európai uniós jogrendbe.

90. Amint azt már meghatároztuk, mindkét rendszert a személyek szabad mozgásának megvalósítási eszközeként fogadták el.<sup>53</sup> A szabad mozgás más elemei, mint a szolgáltatások, például a biztosítási szolgáltatások szabad mozgása (ahogyan azt a negyedik irányelv és a konszolidált irányelv elismeri) mindkét rendszerhez kapcsolódnak.<sup>54</sup>

91. A jelen ügy összefüggésében különös jelentőséggel bír, hogy valamely tagállamnak a belső szabályzat vagy annak jogszabályi előzménye által létrehozott zöldkártyarendszerben való részvétele ezért egyértelműen hatással van a személyeknek az Európai Unió határain belüli szabad mozgására.<sup>55</sup>

92. Ezért a Bíróság hatásköre kérdésének alternatív (vagy kiegészítő) megközelítési módjához nem az EUMSZ 267. cikk b) pontja, hanem az EUMSZ 267. cikk a) pontja alapján jutunk el. Nem kétséges, hogy jelen ügy tárgya határozottan a Szerződés szabad mozgásra vonatkozó szabályainak hatálya alá tartozik. Végtére is az irányelvekben és a konszolidált irányelvekben megjelenő másodlagos uniós jogszabályokat, amelyek ugyanazon anyagi jogi területre vonatkoznak mint a belső szabályzat, a személyek Unión belüli szabad mozgásának előmozdítása érdekében fogadták el.

51 — 2016. szeptember 20-i Ledra Advertising és társai kontra Bizottság és EKB ítélet (C-8/15 P–C-10/15 P, EU:C:2016:701).

52 — 1986. április 23-i Les Verts kontra Parlament ítélet (294/83, EU:C:1986:166, 23. pont); 2002. július 25-i Unión de Pequeños Agricultores kontra Tanács ítélet (C-50/00 P, EU:C:2002:462, 38. pont); 2012. június 26-i Lengyelország kontra Bizottság ítélet (C-335/09 P, EU:C:2012:385, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

53 — Lásd a jelen indítvány 39. pontját.

54 — Lásd például a negyedik irányelv (1) és (2) preambulumbekkezdését vagy a konszolidált irányelv (2) preambulumbekkezdését.

55 — Lásd például: a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 72/166/EGK tanácsi irányelv alkalmazásáról szóló 86/218/EGK negyedik bizottsági határozatban (HL 1986. L 153., 52. o.) Görögországra meghatározott kivételt.



93. Ez két következménnyel jár. Először is, a két rendszer összefonódó jellegét figyelembe véve biztosítani kell, hogy az Európai Unió másodlagos jogának, vagyis a konszolidált irányelv és a belső szabályzat vonatkozó elemeinek alkalmazása következetesen valósuljon meg.<sup>56</sup> Másodszor, azt is fontos biztosítani, hogy ezen eszközök működése ne járjon negatív hatással a például valamely balesetért felelősnek tekintett személyek szabad mozgására, oly módon, hogy az az elsődleges jog rendelkezéseivel összeegyeztethetetlen legyen.

94. Az, hogy az ügy tárgya a Szerződés szabad mozgásra vonatkozó rendelkezésének hatálya alá tartozik, az érintett feleknek különösen a Charta 47. cikkében foglalt és a nemzeti bíróság által említett eljárási jogainak alkalmazhatóságára is hatással van.

95. Ezen okból a Charta 51. cikkének (1) bekezdése értelmében ugyanis a Charta rendelkezéseinek a tagállamok csak annyiban a címzettjei, amennyiben az Unió jogát hajtják végre.<sup>57</sup> A tagállamok, amikor a Bizottságnak a belső szabályzatot európai az uniós jogrendbe beemelő határozatát hajtják végre, a Charta 51. cikkének (1) bekezdése értelmében az Európai Unió jogát hajtják végre. Emiatt a Chartában meghatározott biztosítékok alkalmazandóvá válnak.

#### *f) A Bíróság hatáskörére vonatkozó végkövetkeztetés*

96. A felvázolt alaki és anyagi megfontolások alapján közbenső következtetésem az, hogy a Bíróság hatáskörrel rendelkezik a bizottsági határozathoz csatolt belső szabályzat értelmezésére.

### **C. Harmadik felek jogai a belső szabályzat alkalmazásával összefüggésben**

97. A kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy a konszolidált irányelv és a belső szabályzat lehetővé teszi-e, hogy a nemzeti biztosítási irodák, jelen esetben a B iroda kártérítési keresetét olyan személyekkel szemben, mint az alperesek, pusztán arra alapozza, hogy a követelt összeget a B iroda egy másik nemzeti biztosítási irodának, jelen esetben az A irodának, kifizette. A kérdést előterjesztő bíróság konkrétabban arra vár választ, hogy a B irodának (mint felülvizsgálatot kérelmező félnek) teljes mértékben bizonyítania kell-e a követelése alapjául szolgáló felelősség fennállását, és ennek megfelelően a kár összegét az alperes tagállamában (első kérdés).

98. A kérdést előterjesztő bíróság emellett az A irodának az olyan személyekkel szemben fennálló tájékoztatási kötelezettségét illetően is kérdezi a Bíróságot, mint az alperesek és a felülvizsgálatot kérelmező fél (második és harmadik kérdés). Érdeklődik továbbá az említett kötelezettség be nem tartásából eredő következményeket illetően is (negyedik kérdés). Végezetül, a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy az egyik iroda által a másikkal megtérített összeg a belső szabályzat alapján inkább meg nem térülő kockázat-e, mint vagyoni kötelezettség (ötödik kérdés).

99. A kérdést előterjesztő bíróság által feltett első kérdés lényegében az alapeljárásban a felülvizsgálatot kérő fél által viselendő bizonyítási teherre vonatkozik. Ez pedig az alpereseknek biztosítandó eljárási biztosítékok kérdésére vonatkozik. Úgy vélem, hogy ez a kérdés az alapeljárás szerinti kereset kimenetele szempontjából alapvető jelentőségű.

56 — Függetlenül attól, hogy a Szerződés rendelkezései felől nézzük, ahogyan azt jelen szakaszban tesszük, vagy horizontálisan, amikor is visszajutunk a Jacobs főtanácsnok által elfogadott Fournier típusú „Dzodzi párhuzamhoz” (lásd a jelen indítvány fenti 68. pontját és 40. lábjegyzetét).

57 — 2015. október 6-i Delvigne ítélet (C-650/13, EU:C:2015:648, 25–27. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); 2016. május 25-i Meroni ítélet (C-559/14, EU:C:2016:349, 43. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); 2016. október 6-i Paoletti és társai ítélet (C-218/15, EU:C:2016:748, 13–15. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

100. Ezzel szemben a többi kérdés az A és a B iroda közötti kötelezettségekkel kapcsolatos. Véleményem szerint e kérdések megválaszolása nem ad hasznos eligazítást a B iroda és az alperesek jogviszonyából eredő, a nemzeti bíróság előtti alapeljárásban felmerült követelés tárgyát képező konkrét jogok és kötelezettségek szempontjából.

101. Ezért azt javaslom a Bíróságnak, hogy az előzetes döntéshozatalra terjesztett első kérdést válaszolja meg, és amennyiben a Bíróság az említett kérdésre adandó válaszra vonatkozó javaslatomat követi, az előzetes döntéshozatalra terjesztett többi kérdés megválaszolása igencsak feleslegessé válik.

102. Kiindulásképpen megismételném, hogy az irányelvek a jelen ügyre nem alkalmazandók. Ahogyan a Bizottság írásbeli beadványában szerepelt, és amint azt a litván kormány a tárgyaláson megerősítette, a szóban forgó balesettel kapcsolatos követelést a zöldkártyarendszer alapján kezelték. Ezt a ténybeli megállapítást a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia. Ugyanakkor az ennek ellenkezőjére utaló bizonyíték hiányában azon a véleményen vagyok, hogy a feltett kérdést kizárólag a belső szabályzat alapján kell megválaszolni.

103. A belső szabályzat azonban nem rendelkezik arról, hogy valamely nemzeti biztosítási iroda, amelyre átszálltak egy másik nemzeti biztosítási iroda jogai, milyen feltételek mellett indíthat olyan keresetet, mint az alapeljárás szerinti kereset. A szabályzat a vonatkozó nemzeti biztosítási irodák közötti kapcsolatra vonatkozik.

104. Ebből következik tehát, hogy a felperes által az alapeljárásban igénybe vett jogorvoslati eszközhöz hasonló visszereseti igényérvényesítés eljárási és anyagi szabályait kizárólag azon tagállam nemzeti joga határozza meg, amelyekben az eljárást megindították.

105. Ugyanakkor, ahogy azt jelen indítvány B részében már kifejtettem, a belső szabályzatot beemelték egy bizottsági határozatba. Ezzel az európai uniós jogrend részévé vált. Emellett, mivel a személyek szabad mozgását elősegítő eszközként működnek, és ezért határozottan annak hatálya alá tartoznak, a Charta által előírt minimumszabályok alkalmazandók. A nemzeti bíróság első kérdésében szereplő, a Charta 47. cikkére (a hatékony jogorvoslatához és a tisztességes eljáráshoz való jog) való hivatkozását ebben a kontextusban fogom vizsgálni.

106. Ezért biztosítani kell, hogy a belső szabályzathoz eredő követelések bírói úton való érvényesítése megfeleljen a Charta által garantált minimális eljárási biztosítékoknak. Ezek a biztosítékok nemcsak a közlekedési baleset áldozataira alkalmazandók, hanem azokra a személyekre is, akik állítólag felelősek azokért a balesetekért, és akikkel szemben a kapcsolódó kártérítési követeléseket érvényesítik. Mindinkább egy kiegyensúlyozott megközelítésre van szükség az alapeljáráshoz hasonló esetekben, amikor a szóban forgó balesetért való felelősség a jelek szerint a két vezető között megoszlik.

107. Horizontális összehasonlításban, az irányelvek – bár nagyon kezdetleges formában – tartalmaznak szabályokat az olyan balesetért felelős személlyel szemben fennálló jogoknak a kártérítési testületre való engedményezésére, ahol a károsultat a baleset a károsultat a lakóhelyétől eltérő tagállamban éri.<sup>58</sup>

108. Habár jelen ügyben nem ilyen forgatókönyv szerepel,<sup>59</sup> nehéz elképzelni, hogy egy ilyen esetben alkalmazandó minimális eljárási biztosítékot ne ennek megfelelően kelljen értelmezni a más, például az alapeljárás szerinti esetben benyújtott engedményezési igény esetén.

58 — Ezt a szabályt a negyedik irányelv vezette be (lásd a konszolidált irányelv 20–26. cikkét).

59 — A kérdést előterjesztő bíróság által bemutatott tényállás nem utal arra, hogy K. Florost a lakóhelyétől eltérő tagállamban érte volna kár.

109. Figyelembe véve az irányelvek és a zöldkártyarendszer Unión belüli összefonódását, azon a véleményen vagyok, hogy a balesetért felelős személyekre vonatkozóan kell hogy legyen a Charta 47. cikke alapján egy közös minimális eljárási védelem. Ha az egyik rendszer biztosít ilyen védelmet, a másik nem alakulhat elszigetelten az európai uniós jogrenden belül.

110. Mindezek alapján és a fenti megfontolásokat figyelembe véve, milyen minimális védelmet kell biztosítani az olyan visszkereseti igényérvényesítésre vonatkozóan, mint amely az alapeljárásban szerepel?

111. Az alapeljárásban szereplő igény egy szerződésen kívüli/deliktuális felelősség iránti polgári jogi igénynek tűnik. Az eljárási biztosítékokat illetően a feleket a Charta 47. cikke alapján megillető hatékony jogorvoslathoz, valamint a független és pártatlan bírósághoz való joga lényegében azt jelenti,<sup>60</sup> hogy az alpereseknek biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy a felelősségre vonatkozó állítást és a követelt kártérítés összegét megtámadja. Ezt a lehetőséget vagy a baleset szerinti tagállam bírósági eljárásában (amennyiben ott sor került ilyen eljárásra), vagy a visszkereset indítása szerinti tagállam bírósági eljárásában kell biztosítani.

112. Az említett követelményekkel összeegyeztethetetlen lenne, ha a valamely balesetért felelősnek tartott személlyel szemben automatikusan érvényesíteni lehetne a baleset helye szerinti tagállamban megkötött egyezséget, amelyben ő nem is vett részt. Ugyanezen következtetésre jutunk, függetlenül attól, hogy egy ilyen helyzetet *res inter alios actaként* minősítünk,<sup>61</sup> vagy a kötelmi hatály fogalmán keresztül nézzük-e.<sup>62</sup> Más szavakkal, valamely kártérítési követelés érvényesítése a zöldkártyarendszer szerinti visszkeresetben nem történhet a kölcsönös elismerés alapján.<sup>63</sup> Az ügy tényállásából kitűnik azonban, hogy az alapeljárásban az elsőfokú ítélet ezt a megközelítést alkalmazta.

113. A tagállamoknak kell megtervezniük, hogy pontosan milyen eljárási biztosítékoknak kell vonatkozniuk az olyan személyekre, mint az alapeljárás alperesei. Azonban az, ha az egyik biztosítási iroda csupán tájékoztatja a másik tagállam biztosítási irodáját, hogy a belső szabályzat alapján kártérítést fizetett, nem tekinthető a felelősség, és következésképpen a követelés szerinti kártérítés összege elégséges bizonyítékának. Valamely nemzeti biztosítási iroda által egy visszkeresetben olyan személlyel szemben felhozott követelést alátámasztó bizonyítékokat, akit a tagállam nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban történt közlekedési balesetért felelősnek tartanak, *teljes mértékben* alá kell támasztani az adott tagállam polgári jogi felelősségére vonatkozó nemzeti szabályok alapján.

114. Összefoglalva: még ha a belső szabályzatot bizottsági határozat emeli is be az európai uniós jogrendbe, nem hoz létre „kölcsönös elismerési” rendszert. Azt a nemzeti jog fogja eldönteni, hogy valamely visszkereseti igényérvényesítést milyen pontosan fognak véghez vinni. Ugyanakkor a Charta 47. cikke előírja, hogy annak a magánszemélynek az ügyét, akit közúti balesetért felelősnek tekintenek, amennyiben a felelősségét vitatja, bíróság tárgyalja. Erre a baleset helye szerinti tagállamban vagy a szóban forgó magánszeméllyel szembeni visszkereset megindítása szerinti tagállamban kerülhet sor. Mindenesetre a tisztességes eljáráshoz való jog eközben nem sérülhet. Nem tűnhet el a jogrendszer közötti hézagokban.

60 — Lásd ebben az értelemben: 2013. február 28-i RX-II. ítélet (C-334/12, EU:C:2013:134, 41–42. pont); 2014. április 30-i FLSmidth ítélet (C-238/12 P, EU:C:2014:284, 112. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); 2016. május 25-i Meroni ítélet (C-559/14, EU:C:2016:349, 44. és 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

61 — *Res inter alios acta aliis neque nocere, neque prodesse potest*. Lásd: Ruiz-Jarabo Colomer főtanácsnoknak a Seagon kontra Deko Marty Belgium ügyre vonatkozó indítványa (C-339/07, ECLI:EU:C:2008:575, 26. pont és 12. lábjegyzet).

62 — Lásd a francia jogra utalva: 2013. február 7-i Refcomp SpA ítélet (C-543/10, ECLI:EU:C:2013:62, 16. pont). Lásd még: Mazák főtanácsnoknak a Masdar-ügyre vonatkozó indítványa (C-470/07 P, ECLI:EU:C:2008:342, 48. pont).

63 — Ez összeegyeztethetetlen lenne az 1215/2012 rendelet szerinti rendszerrel. Ez utóbbi rendszer feltételezi, hogy létezik egy ítélet, amely főszabály szerint biztosítékot nyújt arra, hogy az alkalmazandó eljárási biztosítékokat betartották. A polgári és kereskedelmi ügyekben a hatáskorról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 1-i 1215/2012/EU rendelet (HL 2012. L 351., 1. o.).

## V. Véggövetkeztetések

115. A fentiek alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (legfelsőbb bíróság, Litvánia) által feltett kérdésekre a következőképpen válaszoljon:

Az Irodák Tanácsának a 72/166/EGK tanácsi irányelvnek a gépjármű-felelősségbiztosítás ellenőrzésére vonatkozó alkalmazásáról szóló, 2003. július 28-i 2003/564/EK bizottsági határozathoz csatolt, 2002. május 30-i megállapodással elfogadott belső szabályzata nem értelmezhető úgy, hogy a baleset helye szerinti tagállamban felelősnek tartott személy részvétele nélkül megkötött egyezség az illető személlyel szemben a gépjármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban automatikusan kikényszeríthető.

Valamely nemzeti biztosítási iroda által a gépjármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban indított visszkeresetben olyan személlyel szemben érvényesített bármely követelés bizonyítékait, akit a gépjármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállamban történt közlekedési balesetért felelősnek tartanak, teljeskörűen alá kell támasztani az adott tagállam polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti szabályai alapján, miközben tiszteletben kell tartani különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében szereplő biztosítékokat.