



Határozatok Tára

JEAN RICHARD DE LA TOUR
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2022. december 15.¹

C-618/21. sz. ügy

**AR,
BF,
ZN,
NK Sp. z o.o., s.k.,
KP,
RD Sp. z o.o.
kontra
PK S.A.,
CR,
SI S.A.,
MB S.A.,
PK S.A.,
SI S.A.,
EZ S.A.**

(a Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie [varsói kerületi bíróság, Lengyelország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Gépjármű-felelősségbiztosítás – 2009/103/EK irányelv – 3. cikk – Járművek közlekedésével kapcsolatos polgári jogi felelősség – Gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség – 18. cikk – Közvetlen kereseti jog – Hatály – A kártérítési összeg meghatározása – Feltételezett költségek – A kártérítési összeg folyósításának bizonyos feltételekhez köthetősége – A gépjármű értékesítése”

I. Bevezetés

1. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv² 18. cikkének az említett irányelv 3. cikkével összefüggésben történő értelmezésére vonatkozik.

¹ Eredeti nyelv: francia.

² HL 2009. L 263., 11. o.

2. A kérelmet hat járműtulajdonos és a gépjárműükben okozott károkért felelős személyek felelősségbiztosítói között folyamatban lévő jogvitákban terjesztették elő.

3. Ezen ügy nyomán a Bíróságnak először nyílik alkalma annak tisztázására, hogy milyen terjedelmű a károsultat megillető közvetlen keresetindításhoz való jog, amellyel az a gépjármű *által* okozott összes kár megtérítését kéri egy biztosítóval szemben.

4. A jelen indítványban kifejtem azokat az okokat, amelyek miatt úgy vélem, hogy az uniós joggal nem ellentétes az, hogy a biztosító által nyújtandó szolgáltatás kizárólag vagyoni jellegű legyen, és sértené a 2009/103 irányelv hatékony érvényesülését, ha a károsult közvetlen kereseti jogát korlátozni kellene, vagy azt ki kellene zárni a sérült gépjármű tényleges helyreállításának elmaradása miatt.

II. Jogi háttér

A. A 2009/103 irányelv

5. A 2009/103/EK irányelv (30) preambulumbekszndése kimondja:

„(30) Az, hogy a biztosítóintézettel szemben a biztosítási szerződésre közvetlenül hivatkozni lehet, illetve a kártérítési igény közvetlenül érvényesíthető, nagy jelentőséggel bír a gépjármű-balesetek károsultjainak védelme szempontjából. A kárigények hatékony és gyors rendezésének megkönnyítése, valamint a költséges bírósági eljárások lehető legnagyobb mértékű elkerülése érdekében a felelős személy polgári jogi felelősségét fedező biztosítóintézettel szembeni közvetlen keresetindítási jogot kell biztosítani a gépjárműbalesetek valamennyi károsultja számára.”

6. Az említett irányelv „Gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség” című 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Az 5. cikke is figyelemmel minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzembn tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.

A biztosítással fedezett károk mértékét és a biztosítás szabályait az első bekezdésben említett intézkedések alapján kell meghatározni.

Minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a biztosítási szerződés egyaránt fedezze:

- a) a többi tagállam hatályos törvényeinek megfelelően bármely kárt vagy sérülést, amely azon tagállamok területén keletkezik;
- b) bármely kárt, amelyet a tagállamok állampolgárai szenvednek el két olyan terület közötti közlekedésük során, ahol a Szerződés hatályban van, amennyiben a területért, amelyen áthaladnak, egyik nemzeti iroda sem felelős; ilyen esetben a kárt azon tagállam kötelező biztosításra vonatkozó jogszabályainak megfelelően kell fedezni, ahol a gépjármű szokásos üzembentartási helye található.

Az első bekezdésben említett biztosításnak mind a vagyoni károkra, mind a személyi sérülésekre fedezetet kell nyújtania.”

7. Az irányelv „Közvetlen kereseti jog” című 18. cikke szerint:

„A tagállamok biztosítják, hogy a 3. cikkben említett biztosítással fedezett gépjármű által okozott balesetből eredően károsult személyek közvetlenül jogosultak legyenek keresetet indítani azon biztosító ellen, amelynél a felelős személy felelősségbiztosítással rendelkezik.”

B. A lengyel jog

8. A kodeks cywilny (polgári törvénykönyv) 363. cikkének 1. §-a kimondja:

„A kár megtérítésére a károsult választása szerint az eredeti állapot helyreállításával vagy ennek megfelelő pénzösszeg megfizetésével kerül sor. Ha azonban az eredeti állapotot nem lehet helyreállítani, vagy az a kötelezett számára túlzott nehézségekkel vagy költségekkel járna, a károsult követelése pénzbeli szolgáltatásra korlátozódik.”

9. A polgári törvénykönyv 822. cikkének 1. és 4. §-a a következőket írja elő:

„1. § A felelősségbiztosítási szerződéssel a biztosító kötelezettséget vállal arra, hogy a szerződésben meghatározott kártérítést fizeti azon harmadik személynek okozott kárért, akivel szemben a szerződő vagy a biztosított tartozik felelősséggel.

[...]

4. § A felelősségbiztosítás hatálya alá tartozó esemény miatt a kártérítésre jogosult személy az igényeit közvetlenül a biztosítóval szemben érvényesítheti.”

III. Az alapügyek tényállásai és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

10. Hat eljárás van folyamatban a Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (varsói kerületi bíróság, Lengyelország) előtt. Ezek közül öt ügy tárgyát az képezi, hogy azon biztosítótársaságok, amelyeknél a gépjárművekben kárt okozó közlekedési balesetért felelős személy gépjármű-felelősségbiztosítással rendelkezik, megtagadták a 2009/103 irányelv 18. cikke szerinti közvetlen keresetindítási jogukat gyakorló károsultaktól – az alapeljárás felpereseitől – az e gépjárművek javításával kapcsolatban felmerült, általuk nem viselt költségek megtérítését. Ezeket a költségeket a kérdést előterjesztő bíróság „feltételezett javítási költségeknek” nevezi.

11. A hatodik jogvita csak annyiban különbözik az előzőektől, hogy a kárt egy lezuhanó garázs kapu okozta, amely tönkretette az alapügy felperesének járművét.

12. E jogviták abból erednek, hogy a károsultak a járműveikben keletkezett károkért a javítási költségek (alkatrészek és munkadíj) magasra becsült összege alapján, nem pedig az általuk viselt javítási költségekről szóló nyugták, azaz a ténylegesen felmerült költségek pénzbeli megtérítését kérik. A biztosítótársaságok azzal érvelnek, hogy ez a kártérítés nem haladhatja meg a ténylegesen elszenvedett kár összegét, amelyet az úgynevezett „különbözeti” módszerrel

számítanak ki. Ezen összeg a sérült járműnek a baleset elmaradása esetén fennálló (feltételezett) értéke és e jármű aktuális – akár részlegesen – sérült vagy javított állapotát tükröző értéke közötti különbözetnek felel meg.

13. A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a nemzeti jog szerint a kártérítés célja a károsult vagyont arra az értékre visszaállítani, amellyel akkor rendelkezne, ha a kár nem következett volna be, ugyanakkor nem teszi lehetővé számára, hogy gazdagodjon.

14. A lengyel ítélkezési gyakorlatnak megfelelően azonban a bíróságok a járművekben keletkezett károkért a feltételezett javítási költségek összegéig ítélnék meg kártérítést, amely összeg jóval meghaladja a károsult vagyonában keletkezett kárnak a különbözeti módszerrel meghatározott összegét. Ugyanez vonatkozik arra a helyzetre is, ha a sérült gépjárművet eladják, tehát azt a károsultak soha nem fogják megjavíttatni.

15. A kérdést előterjesztő bíróság szerint ezt az ítélkezési gyakorlatot, amely kifogásolható, amennyiben egyes esetekben a károsult gazdagodásához vezethet, a közlekedési balesetek károsultjainak az uniós jogból fakadó különleges védelme indokolhatja. Ezért szükségesnek tartja tisztázni a károsultnak a biztosítóval szemben gyakorolható közvetlen keresetindítási jogából eredő jogainak terjedelmét.

16. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben kifejti, hogy ellentét áll fenn egyrészt e közvetlen keresetindítási jog – tekintve, hogy a lengyel jog szerint a károsult a baleset okozójával szemben kétféle keresetet indíthat: pénzbeli kártérítés iránti keresetet, illetve a kár bekövetkezése előtti állapot természetbeni helyreállítása iránti keresetet –, másrészt azon, a lengyel kötelmi jogból eredő elv között, amely szerint a felelősségbiztosító által nyújtott szolgáltatás „kifizetésnek”, tehát pénzbeli szolgáltatásnak minősül.

17. A kérdést előterjesztő bíróság tehát arra keresi a választ, hogy az uniós joggal ellentétesek-e az olyan nemzeti jogi rendelkezések, amelyek azt károsultat, aki valamely biztosítóval szemben közvetlen keresetet akar indítani, a nemzeti jog alapján megfosztják a kártérítés egyik módjától, ami általános visszatartó erővel bír.

18. E bíróság arra a kérdésre is keresi a választ, hogy a károsultnak a 2009/103 irányelv 18. cikke szerinti igénye hatékonyságának biztosítása érdekében lehetősége kell-e, hogy legyen arra, hogy a balesetért felelős személy felelősségbiztosítójával szemben a sérült jármű saját maga által elvégzett javítási költségeinek megfelelő kártérítés megfizetése iránti keresetet indítson, anélkül, hogy ezen javíttatási kötelezettség alól mentesülhetne. Így a kártérítés alapját a tényleges javítás képezhetné.

19. A nemzeti bíróság által felvetett utolsó kérdés arra a helyzetre vonatkozik, amikor a sérült gépjárművet már nem lehet megjavíttatni, például azért, mert eladták. Hajlik arra, hogy a károsultnak járó kártérítés a sérült gépjárműért kapott ár és azon ár közötti különbözetnek feleljen meg, amelyet az akkor kapott volna, ha a gépjárművet nem sérült állapotában adta volna el.

20. E körülmények között a Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (varsói kerületi bíróság, Lengyelország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Úgy kell-e értelmezni a [2009/103 irányelv] 3. cikkével összefüggésben értelmezett 18. cikkét, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a károsult, aki gépjármű-felelősségbiztosítás alapján közvetlen keresettel él a járművében keletkezett kár megtérítése iránt azon biztosítóval szemben, amelynél a felelős személy felelősségbiztosítással rendelkezik, a biztosítótól kizárólag a vagyonában bekövetkezett tényleges és konkrét értékcsökkenésnek, vagyis a gépjármű balesetet megelőző állapota és a sérült gépjármű közötti értékkülönbségnek megfelelő, a gépjármű javításának már ténylegesen viselt, indokolt költségével, valamint egyéb, a balesetből eredő, már ténylegesen viselt, indokolt költségekkel növelt összegű kártérítést kaphat, míg abban az esetben, ha a kártérítést közvetlenül a felelős személytől kérné, saját választása szerint kártérítés helyett a gépjármű balesetet megelőző állapotnak megfelelő helyreállítását is kérhetné tőle (a felelős személy által személyesen végzett vagy általa fizetett javítóműhelyben történő javítást)?
- 2) Az előző kérdésre adott igenlő válasz esetén úgy kell-e értelmezni a [2009/103 irányelv] 3. cikkével összefüggésben értelmezett 18. cikkét, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a károsult, aki gépjármű-felelősségbiztosítás alapján közvetlen keresettel él a járművében keletkezett kár megtérítése iránt azon biztosítóval szemben, amelynél a felelős személy felelősségbiztosítással rendelkezik, a biztosítótól a vagyonában bekövetkezett tényleges és konkrét értékcsökkenésnek, vagyis a gépjármű balesetet megelőző állapota és a sérült gépjármű közötti értékkülönbségnek megfelelő, a gépjármű javításának már ténylegesen viselt, indokolt költségével, valamint egyéb, a balesetből eredő, már ténylegesen viselt, indokolt költségekkel növelt összegű kártérítés helyett kizárólag a gépjármű balesetet megelőző állapotnak megfelelő helyreállításának költségeivel egyenlő összeget kaphatja meg, míg abban az esetben, ha a kár megtérítését közvetlenül a felelős személytől kérné, saját választása szerint kártérítés helyett a gépjármű balesetet megelőző állapotának megfelelő helyreállítását is kérhetné tőle (nem csak pénzeszközök e célból történő rendelkezésre bocsátását)?
- 3) Az 1. kérdésre adott igenlő és a 2. kérdésre adott nemleges válasz esetén úgy kell-e értelmezni a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, a [2009/103 irányelv] 3. cikkével összefüggésben értelmezett 18. cikkét, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a biztosító, amelytől sérült gépjármű tulajdonosa a gépjármű-felelősségbiztosítás alapján azon feltételezett költségek megfizetését kérte, amelyeket nem viselt, azonban viselnie kellett volna, ha a gépjármű balesetet megelőző állapotnak megfelelő helyreállítása mellett döntött volna,
- a) e kifizetést attól teheti függővé, hogy a károsult igazolja, hogy ténylegesen szándékában áll a gépjárművet meghatározott módon, meghatározott szerelőnél, meghatározott alkatrész- és szolgáltatási áron megjavíttatni, és e javítás céljából a pénzeszközöket közvetlenül e szerelőnek (adott esetben a javításhoz szükséges alkatrészek eladójának) kifizetni azzal, hogy visszakövetelheti az összeget, amennyiben a cél, amelyre e pénzeszközöket kifizették, nem valósul meg, és ha nem,
- b) e kifizetést a fogyasztó azon kötelezettségvállalásától teheti függővé, hogy a megállapodás szerinti határidőn belül igazolja, hogy a kifizetett pénzeszközöket a gépjármű javítására vagy azoknak a biztosítók részére történő visszafizetésére használta fel, és ha nem,

- c) e pénzeszközöknek a kifizetés céljának (felhasználásuk módjának) megjelölésével történő kifizetését, valamint az ahhoz szükséges időtartam leteltét követően, hogy a károsult megjavíttathassa a gépjárművet, kérheti a károsulttól, hogy igazolja, hogy ezen pénzeszközöket a javításra költötte el, vagy kérheti azok visszafizetését – annak érdekében, hogy kizárják annak lehetőségét, hogy

a károsult a kár révén gazdagodjon?

- 4) Az 1. kérdésre adott igenlő és a 2. kérdésre adott nemleges válasz esetén úgy kell-e értelmezni a [2009/103 irányelv] 3. cikkével összefüggésben értelmezett 18. cikkét, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a károsult, aki már nem tulajdonosa a sérült gépjárműnek, mivel eladta azt, és cserébe pénzt kapott, ami miatt már nem tudja a gépjárművet megjavíttatni, és emiatt attól a biztosítótól, amelynél a felelős személy felelősségbiztosítással rendelkezik, nem követelheti a javítás költségeinek megfizetését, amely ahhoz lenne szükséges, hogy a sérült gépjárművet a balesetet megelőző állapotnak megfelelően állítsák helyre, keresetével a biztosítótól kizárólag a vagyoniában bekövetkezett tényleges és konkrét értékcsökkenésnek, vagyis a gépjármű balesetet megelőző állapotának megfelelő érték és a gépjármű eladásából befolyt, a gépjármű javításának már ténylegesen viselt, indokolt költségével, valamint egyéb, a balesetből eredő, már ténylegesen viselt, indokolt költségekkel növelt összeg közötti különbségnek megfelelő összegű kártérítést követelhet?”

21. KP és az RD Sp. z o.o., az alapeljárás két felperese, az SI SA, az alapeljárás egyik alperese, továbbá a lengyel, a cseh és a német kormány, valamint az Európai Bizottság nyújtott be írásbeli észrevételeket.

IV. Elemzés

A. Az elfogadhatóságról

22. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a kérdést előterjesztő bíróság azon megállapításán alapul, mely szerint a „nemzeti kártérítési jog [...] arra kötelezi a biztosítótársaságokat, hogy a sérült gépjármű javításának úgynevezett feltételezett költségeit fizesse meg a károsultnak, ami egyáltalán nem függ a (jövőben esedékes) javítás tényleges költségeitől, lehetővé téve ezzel, hogy azok a károsultak, akik nem kívánják járművüket megjavíttatni, a sérült jármű javítási költségei és az abban bekövetkezett kárból eredő értékcsökkenés közötti különbözettel – a biztosítótársaságok, és ezen túlmenően a kötelező biztosítási díjat fizető valamennyi járműtulajdonos költségén – növeljék vagyonuk értékét”.

23. A kérdést előterjesztő bíróság ezért olyan megoldást keres, amely a károsultakat ténylegesen terhelő költségekhez a lehető legközelebb álló összegű kártérítést eredményez. Így a bíróság megjegyzi, hogy a károsultak nem érvényesíthetnek a biztosítóval szemben a jármű természetbeni helyreállítása iránti kártérítési igényt, mint ahogyan azt a károkozóval szemben megtehetnék.

24. Annak megállapítása, hogy a járművekben okozott kár megtérítésére jogosult személyek rendelkezésére álló ezen két keresetre a lengyel jogban eltérő szabályozás vonatkozik, arra sarkallta a kérdést előterjesztő bíróságot, hogy megvizsgálja a károsult számára

a 2009/103 irányelv 18. cikkében biztosított közvetlen keresetindítási jog terjedelmét és hatályát, a hatékonyságának biztosítása érdekében. E körülményekre tekintettel az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadható.

25. A Bíróságnak a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott állandó ítélkezési gyakorlata szerint ugyanis az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nem vonatkozhat a kártérítés terjedelmére, amelyet alapvetően a nemzeti jog szabályoz.³

26. Emlékeztetni kell egyebekben arra, hogy – amint az magából az EUMSZ 267. cikk szövegéből kitűnik – a kért előzetes döntésnek „szükségesnek” kell lennie a kérdést előterjesztő bíróság által az előtte folyamatban lévő ügyben kialakítandó „ítélete meghozatalához”.⁴

27. A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő hat jogvita közül az egyik tárgya a gépjárműben egy garázkapu által okozott kár megtérítése.

28. Márpedig a 2009/103/EK irányelvnek egyértelműen nem célja a polgári jogi felelősség olyan esetben történő biztosítása, amikor nem gépjármű okozta a kárt.⁵ Az irányelv célja, hogy különleges védelmet nyújtson a károsultak számára, mivel a gépjárművek kialakításához és működéséhez eredendően kapcsolódó veszélyességből fakadóan súlyos anyagi kár vagy személyi sérülés érheti őket.

29. Ezenkívül, a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdése előírja, hogy ezen irányelv 5. cikkére is figyelemmel minden tagállam köteles megtenni a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek biztosítással.

30. Kétségtelen, hogy a „gépjármű forgalomban való részvételének” fogalmát, amely az uniós jog önálló fogalma, a Bíróság többek között e 3. cikk első bekezdésével összefüggésben értelmezte,⁶ figyelembe véve, hogy az uniós jogalkotó folyamatosan biztosította és erősítette az e gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak védelmére irányuló célkitűzést.⁷

31. A Bíróság tehát úgy ítélte meg, hogy a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az abban szereplő „a gépjármű forgalomban való részvétele” fogalom hatálya nem korlátozódik a közúti forgalmi helyzetekre, azaz a közúti forgalomra, és e fogalomba beletartozik a gépjárművek minden olyan használata, amely összeegyeztethető e gépjárművek szokásos, szállítási eszközként betöltött funkciójával.⁸

³ Lásd: 2021. június 10-i Van Ameyde España ítélet (C-923/19, EU:C:2021:475, 36. és 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

⁴ A jogvitának és az értelmezni kért uniós jogi rendelkezéseknek tehát kapcsolódniuk kell egymáshoz, hogy az értelmezés a kérdést előterjesztő bíróság által meghozandó határozat szempontjából objektíve szükséges legyen. Lásd: 2020. december 10-i OO (Az igazságszolgáltatási tevékenység felfüggesztése) végzés (C-220/20, nem tették közzé, EU:C:2020:1022, 26. pont).

⁵ Lásd ebben az értelemben: 2019. június 20-i Línea Directa Aseguradora ítélet (C-100/18, a továbbiakban: Línea Directa Aseguradora ítélet, EU:C:2019:517, 45. pont).

⁶ Lásd: Línea Directa Aseguradora ítélet (32. pont).

⁷ Lásd: 2021. május 20-i K. S. (Károsult gépjármű vontatási költségei) ítélet (C-707/19, EU:C:2021:405, 27. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

⁸ Lásd: Línea Directa Aseguradora ítélet (35 és 36. pont). Lásd még a 2009/103 irányelv 1. cikke 1a. pontjának a 2009/103 irányelv módosításáról szóló, 2021. november 24-i (EU) 2021/2118 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2021. L 430., 1. o.) megállapított szövegét. Ezt az irányelvet a 2. cikke értelmében legkésőbb 2023. december 23-ig kell átültetni.

32. E tekintetben a Bíróság pontosította, hogy egy gépjárművet szállítóeszköz funkciójának megfelelően használnak, amikor helyet változtat, de főszabály szerint akkor is, ha két helyváltoztatás között éppen parkol.⁹

33. A Bíróság ebből azt a következtetést vonta le, hogy a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdésében szereplő „gépjármű forgalomban való részvételének” fogalma alá tartozik az olyan helyzet, amikor egy lakóingatlan *magángarázsában parkoló*, szállítóeszköz funkciójának megfelelően használt *gépjármű* kigyulladt és *tűzet okozott, amely tűz e gépjármű áramkörében keletkezett*.¹⁰ Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha a baleset a szóban forgó parkoló *gépjármű műszaki állapota okozta olajszivárgás* eredménye.¹¹

34. Következésképpen egyértelműen ki vannak zárva a „gépjármű forgalomban való részvételének” a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdése értelmében vett fogalmából azok a helyzetek, amelyekben a baleset nem a gépjármű működéséből vagy műszaki hiányosságából ered.

35. Ezenkívül a Bíróság kimondta, hogy ahhoz, hogy a gépjárművet kizárják az e rendelkezésben előírt biztosítási kötelezettség alól, az szükséges, hogy az alkalmazandó nemzeti szabályozás alapján hivatalosan kivonják a forgalomból.¹²

36. Így tehát nem kétséges, hogy a 2009/103 irányelv hatálya a Bíróság értelmezése szerint a gépjármű által okozott károkra vonatkozó felelősségbiztosítási kötelezettségre korlátozódik.

37. Ezt az értelmezést nem kérdőjelezheti meg a kérdést előterjesztő bíróság azon érve sem, amely szerint lényegében egyenlő bánásmódot kell biztosítani a felelősségbiztosítás terén, ami a garázkapu által a gépjárműnek okozott kár megtérítésével kapcsolatos jogvita keretében indokolná az úgynevezett a Bíróság elé terjesztését.

38. Azt javaslom tehát, hogy a Bíróság állapítsa meg, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem e tekintetben elfogadhatatlan.

39. Ami az előterjesztett kérdések elfogadhatóságát illeti, a lengyel kormány állításával ellentétben véleményem szerint nem indokolt az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első két kérdést – amelytől a másik kettő függ – hipotetikusnak tekinteni. E kormány arra hivatkozik, hogy az alapügyekben a felperesek csak pénzbeli kártérítés megfizetését kérik. Márpedig a kérdést előterjesztő bíróság éppen a közlekedési balesetek okozta károk megtérítési módjainak e korlátozását vizsgálja. Ha az uniós jog ezt nem írja elő, a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy alappal utasíthatja el a költségbeclés alapján benyújtott kereseteket.

40. E körülmények között azt javaslom a Bíróságnak, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseket összességükben vizsgálja, annak szem előtt tartásával, hogy a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 2009/103 irányelv 18. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely kizárólag pénzbeli kártérítésre jogosítja a károsultakat abban az esetben, ha azok közvetlen keresetindítási jogukkal élve a gépjárművel okozott balesetért felelős személy polgári jogi felelősségét fedező biztosítótársasággal szemben lépnek fel, amellet, hogy más gépjárműben okozott kár esetén nem kell igazolni a javítás tényleges költségeit.

⁹ Lásd: Línea Directa Aseguradora ítélet (42. pont).

¹⁰ Lásd: Línea Directa Aseguradora ítélet (48. pont).

¹¹ Lásd: 2019. december 11-i Bueno Ruiz és Zurich Insurance ítélet (C-431/18, nem tették közzé, EU:C:2019:1082, 42–45. pont).

¹² Lásd: 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet (C-383/19, EU:C:2021:337, 58. pont).

B. Az ügy érdeméről

41. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem arra hívja fel a Bíróságot, hogy határozza meg a 2009/103 irányelv 18. cikkében szabályozott közvetlen kereset tárgyát.

42. A kérdést előterjesztő bíróság konkrétan arra keresi a választ, hogy ez a közvetlen kereset arra irányul-e, hogy (a károkozásért felelős személy helyett) a biztosítót kötelezzék arra, hogy – az elszenvedett kár megtérítéseként – a károkozásért felelős személy által nyújtandó szolgáltatást nyújtsa, vagy pedig arra, hogy a biztosítót arra kötelezzék, hogy a károsult részére közvetlenül nyújtsa a biztosítási szerződésben foglalt szolgáltatást.

43. Először is, álláspontom szerint célszerű emlékeztetni arra, hogy a károsult közvetlen kereseti jogát a 2009/103 irányelvvel¹³ egységes szerkezetbe foglalt négy irányelv részét képező 2000/26/EK irányelv¹⁴ vezette be.

44. E jog a következő, a Bíróság által számos alkalommal felidézett kontextusba illeszkedik:

- a tagállamoknak a belső jogrendszerükben általános gépjármű-biztosítási kötelezettséget kell bevezetniük, és
- minden tagállamnak gondoskodnia kell arról, hogy – a 2009/103 irányelvben előírt bizonyos eltérésekre is figyelemmel – a területén nyilvántartásba vett gépjárművek tulajdonosai vagy üzemben tartói szerződést kössenek valamely biztosítótársasággal az említett gépjárműhöz kapcsolódó polgári jogi felelősségnek az uniós jog által meghatározott keretek között történő biztosítására.¹⁵

45. A gépjárműbalesetek károsultjainak egyre fokozódó védelme érdekében biztosítja a 2000/26 irányelv ez utóbbiak javára a felelős személy biztosítójával, illetve a károsult lakóhelye szerinti tagállambeli képviselőjével szembeni közvetlen keresetindítási jogot.¹⁶ Célja, hogy javítsa a károsultak lakóhelye szerinti tagállamon kívül történt gépjárműbalesetek károsultjainak jogi helyzetét,¹⁷ és összehangolja a tagállamok jogait, tekintettel arra, hogy néhány tagállamban nem ismert a felelős személy biztosítója elleni közvetlen keresetindításhoz való jog.¹⁸

¹³ Lásd ezen irányelv (1) preambulumbekzdését. Az e korábbi irányelvekre vonatkozó ítélkezési gyakorlat tehát átültethető az említett irányelv megfelelő rendelkezéseinek értelmezésére. Lásd különösen: 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet (C-383/19, EU:C:2021:337, 35. pont).

¹⁴ A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, valamint a Tanács 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelveinek módosításáról szóló, 2000. május 16-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (Negyedik gépjármű-biztosítási irányelv) (HL 2000. L 181., 65. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 331. o.).

¹⁵ Lásd: 2021. június 10-i Van Ameyde España ítélet (C-923/19, EU:C:2021:475, 25. és 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

¹⁶ Ezen irányelv jogalkotási történetét illetően lásd: az Európai Parlamentnek a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről és a 73/239/EGK és a 88/357/EGK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az egyeztetőbizottság által jóváhagyott közös szövegtervezetéről szóló jelentését (Negyedik gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv) [C5-0155/2000 –1997/0264(COD)] (Final A5-0130/2000), amely a következő internetcímen érhető el: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf, 6. o. Lásd még: Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2. kiadás, Bruylant, Brüsszel, 2022, különösen 263. pont, 273. o.

¹⁷ Lásd a 2000/26/EK irányelv (8)–(14) preambulumbekzdését.

¹⁸ Lásd e tekintetben a közlekedési balesetekre alkalmazandó jogról szóló, Hágában 1971. május 4-én megkötött egyezmény 9. cikkét. Lásd még Eric W. Essén magyarázó jelentését, amely a következő internetcímen érhető el: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, különösen 214. o.

46. A 2005/14/EK irányelv¹⁹ a hatékony és gyors kárrendezés elősegítése, valamint a költséges bírósági eljárás lehetséges elkerülése érdekében a közvetlen keresetindítás jogát a gépjárműbalesetek valamennyi károsultjára kiterjesztette.²⁰

47. E célkitűzést a 2009/103 irányelv ismételt kimondta, ami felhívja a figyelmet annak fontosságára, hogy a gépjárműbalesetek károsultjai számára hasonló bánásmódot biztosítsanak, függetlenül attól, hogy a balesetek az Unión belül hol következnek be.²¹ Ezen irányelv (30) preambulumbekzdése átveszi a gépjármű-balesetért felelős személy felelősségbiztosítását nyújtó biztosítóval szembeni közvetlen keresetindítási jognak a 2005/14 irányelv (21) preambulumbekzdésében szereplő fogalommeghatározását.

48. Így másodszor hangsúlyozni kell, hogy e jogot e preambulumbekzdés úgy határozza meg, mint az ahhoz való jogot, hogy „a biztosítóintézzettel szemben a biztosítási szerződésre közvetlenül hivatkozni lehet, illetve a kártérítési igény közvetlenül érvényesíthető”.

49. Következésképpen, amennyiben a kötelező felelősségbiztosítást közvetlenül a 2009/103 irányelv 18. cikkében biztosított jogával élő károsult érvényesíti, a biztosítótársaság a felelős személlyel kötött szerződés keretein belül garantálja ez utóbbi személy polgári jogi felelősségét.²² Ennek alapján a polgári jogi felelősség pénzügyi vonzata akkor is biztosított, ha a biztosított személyesen vállalja a kijavítást, valamint személyi sérülések esetén is.²³

50. Mivel a károsult jogai kizárólag a biztosítási szerződésből fakadnak,²⁴ vagyis másként fogalmazva a biztosított jogaihoz igazodnak, kizárólag azt eredményezhetik, hogy a károsultnak kártérítést ítéljenek meg, vagyis azt a kártérítést, amit a biztosított a biztosítótársaságtól követelhetett volna a közöttük fennálló szerződés keretein belül, ha ő maga fizette volna ki a károsultat. Ez az eredmény összhangban áll a biztosítótársaságok üzleti tevékenységével, amint arra a német kormány rámutat.

51. Több más körülmény is ezt az értelmezést támasztja alá. Először is, a károsult közvetlen keresetindításhoz való joga a gyors kárrendezésre irányuló célkitűzést tükrözi, és a gépjármű-felelősségbiztosítás keretébe illeszkedik, amelynek az uniós jogalkotó különös jelentőséget tulajdonít az Unión belül közlekedő uniós polgárok, valamint a biztosítótársaságok

¹⁹ A gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó 72/166/EGK, 84/5/EGK, 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2005. L 149., 14. o.). Ez utóbbi a 2000/26 irányelvet egy (16a) preambulumbekzdéssel egészítette ki, amelyben a károsult személy azon jogát illetően, hogy keresetet indítson a biztosító ellen a lakóhelye szerinti bíróság előtt, az uniós jogalkotó a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.; helyesbítések: HL 2006. L 242., 6. o.; HL 2011. L 124., 47. o.) 9. cikke (1) bekezdésének b) pontjára és 11. cikkének (2) bekezdésére hivatkozott. E tekintetben lásd: 2007. december 13-i FBTO Schadeverzekeringen ítélet (C-463/06, EU:C:2007:792, 29. pont).

²⁰ Lásd az irányelv (21) preambulumbekzdését.

²¹ Lásd: az irányelv (20) preambulumbekzdése, valamint 2021. május 20-i K. S. (Károsult gépjármű vontatási költségei) ítélet (C-707/19, EU:C:2021:405, 27. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

²² Meg kell jegyezni, hogy e kötelezettség a biztosítási szerződésnek – a biztosított által annak megkötésekor tett hamis nyilatkozataiból eredő – semmisségétől függetlenül fejt ki joghatásait. E tekintetben lásd: 2017. július 20-i a Fidelidade-Companhia de Seguros ítélet (C-287/16, EU:C:2017:575, 27. pont).

²³ Lásd a 2009/103 irányelv 3. cikke utolsó bekezdésének a Bíróság általi értelmezését. Lásd: 2014. január 23-i Petillo ítélet (C-371/12, EU:C:2014:26, 33–35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A lengyel jogot illetően lásd: 2021. december 21-i Skarb Państwa (Gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet) ítélet (C-428/20, EU:C:2021:1043, 16. pont).

²⁴ Lásd: 2016. január 21-i ERGO Insurance és Gjensidige Baltic ítélet (C-359/14 és C-475/14, EU:C:2016:40, 54. és 58. pont).

szempontjából.²⁵ A kérdés ezen aspektusát a határokon átnyúló helyzetekre vonatkozóan véleményem szerint helytállóan emeli ki a Bizottság és a német kormány, és ez amellet szól, hogy természetbeni kártérítési módot ne írjanak elő.

52. Másodsor, a pénzbeli kártérítés elve a 2009/103 irányelv „Kárrendezési eljárás” című 22. cikkéből következik, amely meghatározza azon biztosító kötelezettségeit, amelyhez a károsult kártérítési igényét bejelentette. Ez az elv abból is levezethető, hogy az uniós jogalkotó meghatározta a biztosítási fedezet legkisebb összegét,²⁶ ami a károsultak védelmének lényeges garanciáját képezi.²⁷

53. Harmadsor, a biztosítótársaságok kötelesek kártérítést fizetni a károsultnak annak érdekében, hogy biztosítsák a kártérítéshez való jog hatékonyságát, és hogy ily módon védjék a károkozásért felelős személy fizetéseképtelenségének kockázatával szemben.²⁸

54. Negyedsor, azon biztosítótársaság kötelezettségeire vonatkozó elemzésnek, amellyel szemben a károsult fél közvetlen keresetindítási jogát érvényesíti, összhangban kell állnia az uniós jognak a bíróságok joghatóságára²⁹ és a határokon átnyúló helyzetben alkalmazandó jogra³⁰ vonatkozó rendelkezéseivel, valamint azon jogorvoslati rendszerrel, amellyel a biztosító jogátruházás esetében esetlegesen élhet.³¹

55. Ily módon, ebben az összefüggésben nem tűnik számomra elképzelhetőnek a 2009/103 irányelv 18. cikkének olyan értelmezése, amely szerint a károsult által a nemzeti jog alapján a baleset okozójától igényelhető természetbeni kártérítést a biztosítótól is követelhetné. Pontosan arról van szó, hogy nem szabad összekeverni a károsult és a biztosító közötti közvetlen kapcsolatot a károsult és a felelős személy között fennálló kapcsolattal.

56. Következésképpen úgy vélem, hogy a 18. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely – a megtérítendő kár jellegétől függetlenül – a károsultak részére, közvetlen keresetindítási joguk gyakorlása esetén, kizárólag pénzbeli kártérítés fizetését írja elő a gépjármű által okozott balesetért felelős személy felelősségbiztosítását nyújtó biztosítóval szemben.

²⁵ Lásd a 2009/103/EK irányelv (2) preambulumbekzdését.

²⁶ Lásd a 2009/103 irányelv 9. cikkét és a 2021. június 10-i Van Ameyde España ítéletet (C-923/19, EU:C:2021:475, 41. pont).

²⁷ Lásd a 2009/103 irányelv (12) preambulumbekzdését és különösen a 2016. január 21-i ERGO Insurance et Gjensidige Baltic ítéletet (C-359/14 és C-475/14, EU:C:2016:40, 39. pont).

²⁸ Lásd ezenkívül a balesetben érintett gépjármű biztosítására vonatkozó kötelezettség teljesítésének elmulasztása esetére: 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet (C-383/19, EU:C:2021:337, 56. pont), emlékeztetőül a közlekedési balesetek áldozatainak védelmére vonatkozó célkitűzésre, amelyet a 2009/103 irányelv rendelkezéseinek értelmezése során szem előtt kell tartani.

²⁹ Lásd: 2007. december 13-i FBTO Schadeverzekeringen ítélet (C-463/06, EU:C:2007:792, 29. pont), valamint a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet („Róma I”) (HL 2008. L 177., 6. o.) és a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet („Róma II”) (HL 2007. L 199., 40. o.; helyesbítés: HL 2016. L 39., 63. o.) alkalmazási feltételeire vonatkozó 47–54. pontját. Lásd ezenkívül a közúti balesetek terén alkalmazandó jogról szóló, Hágában 1971. május 4-én aláírt egyezmény alkalmazásának kötelezettségét illetően többek között: 2013. október 24-i Haasová ítélet (C-22/12, EU:C:2013:692, 36. pont), valamint Wahl főtanácsnoknak a Lazar ügyre vonatkozó indítványában (C-350/14, EU:C:2015:586, 36. pont) e tekintetben felmerülő nehézségekre vonatkozó észrevételeit.

³⁰ A 2009/103 irányelvnek sem a szövegéből sem a célkitűzéseiből nem az tűnik ki, hogy az irányelv célja kollíziós szabályok megállapítása lenne, amint arra a Bíróság a 2016. január 21-i ERGO Insurance et Gjensidige Baltic ítéletében (C-359/14 és C-475/14, EU:C:2016:40, 40. pont) rámutatott. Lásd még ezen ítéletnek a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet („Róma I”) (HL 2008. L 177., 6. o.) és a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet („Róma II”) (HL 2007. L 199., 40. o.; helyesbítés: HL 2016. L 39., 63. o.) alkalmazási feltételeire vonatkozó 47–54. pontját. Lásd ezenkívül a közúti balesetek terén alkalmazandó jogról szóló, Hágában 1971. május 4-én aláírt egyezmény alkalmazásának kötelezettségét illetően többek között: 2013. október 24-i Haasová ítélet (C-22/12, EU:C:2013:692, 36. pont), valamint Wahl főtanácsnoknak a Lazar ügyre vonatkozó indítványában (C-350/14, EU:C:2015:586, 36. pont) e tekintetben felmerülő nehézségekre vonatkozó észrevételeit.

³¹ Szemléltetésképpen lásd: 2016. január 21-i ERGO Insurance et Gjensidige Baltic ítélet (C-359/14 és C-475/14, EU:C:2016:40, 56. pont).

57. Egyébiránt további megállapításokat kell tenni annak érdekében, hogy teljes körű választ lehessen adni a kérdést előterjesztő bíróság kérdéseire, amely bíróság a közvetlen keresetindítás jogát gyakorló károsult félnek járó kártérítés mértékét a ténylegesen felmerült költségeknek a lehető legpontosabban megfelelően kívánja megszabni.³²

58. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kártérítés mértékét alapvetően a nemzeti jog szabályozza.³³

59. Ezért az illetékes hatóságok feladata, hogy a nemzeti jogban biztosítsák a károsult fél közvetlen keresetindítási jogának hatékonyságát.

60. E tekintetben a KP és SI írásbeli észrevételeiben ismertetett azon rendszer, amely szerint a biztosítók a járműjavító műhelyek kifizetőhelyként történő működtetését vezethetik be, amelyek részére a károsultnak járó kártérítési összeget átutalják,³⁴ véleményem szerint megfelel a 2009/103 irányelvből eredő védelmi követelményeknek, amennyiben azt a károsult választása szerint alkalmazzák.

61. Ennélfogva véleményem szerint felesleges a 2009/103 irányelv 18. cikke hatályának értelmezése útján megoldást keresni a kérdést előterjesztő bíróság által a jogviták kezelésével kapcsolatban felvetett problémákra,³⁵ valamint a károsult gazdagodásából fakadó igazságtalanságra, amelyre e bíróság hivatkozik.³⁶

62. Ugyanakkor a nemzeti szabályozás nem foszthatja meg hatékony érvényesülésétől a károsult személynek a 2009/103 irányelv 18. cikkében biztosított közvetlen keresetindításhoz való jogát.³⁷ Márpedig véleményem szerint ez lenne a helyzet, ha a közvetlen keresetindítási jogát gyakorló károsult kártérítéshez való jogát kizárnák vagy korlátoznák a sérült jármű javításának elmaradása vagy értékesítése miatt, vagy a biztosító által rá rótt azon kötelezettség miatt, hogy a biztosítottól kérje a jármű javítását.

³² Lásd a jelen indítvány 18. és 19. pontját, valamint a 22. és 23. pontját.

³³ Lásd a jelen indítvány 25. pontját. Lásd még szemléltetésképpen: 2014. január 23-i Petillo ítélet (C-371/12, EU:C:2014:26, 43. pont).

³⁴ Lásd szemléltetésképpen: 2021. október 21-i T.B. és D. (Joghatóság biztosítási ügyekben) ítélet (C-393/20, nem tették közzé, EU:C:2021:871, 17. és 18. pont).

³⁵ A kérdést előterjesztő bíróság azzal érvelt, hogy a jelen indítvány 14. pontjában hivatkozott lengyel ítélkezési gyakorlat arra készíti a biztosítókat, hogy következetesen tartózkodjanak az önkéntes kártérítés megfizetésétől annak érdekében, hogy a bíróságokat rávegyék az ítélkezési gyakorlat megváltoztatására azáltal, hogy ugyan a „feltételezett költségekért járó kártérítést” fizetik ki, de ennek összegét önkényesen számítják ki, feltételezve, hogy ebben az esetben elegendő csökkent minőségű helyettesítő termékek áraival számolni, illetve különböző levonásokat, csökkentéseket, „értékcsökkenést”, stb. érvényesíteni, így az ügyek többsége a bíróságok elé kerül, ami növeli a munkaterhüket.

³⁶ Lásd a jelen indítvány 15. pontját.

³⁷ A Bíróság azt is kimondta, hogy a gépjárműhasználatból eredő károk megtérítésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseknek nem lehet az a következménye, hogy hivatalból kizárják vagy aránytalanul korlátozzák a károsult azon jogát, hogy az e károkért felelős személy felelősségbiztosítása révén kártérítést kapjon. Ezen elvekkel kapcsolatos emlékeztetőül lásd: 2012. október 23-i Marques Almeida ítélet (C-300/10, EU:C:2012:656, 31. és 32. pont); 2014. január 23-i Petillo ítélet (C-371/12, EU:C:2014:26, 41. pont, valamint a jelen ügyre való alkalmazás tekintetében a 44. és 45. pont); 2021. június 10-i Van Ameyde España ítélet (C-923/19, EU:C:2021:475, 44. pont).

V. Véggkövetkeztetés

63. A fentiekre tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (varsói kerületi bíróság, Lengyelország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 18. cikkét

a következőképpen kell értelmezni:

- azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely – a megtérítendő kár jellegétől függetlenül – a károsultakat, közvetlen keresetindítási joguk gyakorlása esetén, kizárólag pénzübeli kártérítésre jogosítja a gépjármű által okozott balesetért felelős személy felelősségbiztosítását nyújtó biztosítóval szemben;
- a károsult közvetlen keresetindításhoz való jogának hatékony érvényesülése sérülne, ha azt a sérült gépjármű tényleges helyreállításának hiánya miatt korlátoznák vagy kizárnák.