



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2014. január 23.*

„Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás — A 72/166/EGK, 84/5/EGK, 90/232/EGK és 2009/103/EGK irányelv — Közlekedési baleset — Nem vagyoni kár — Kártérítés — Nemzeti rendelkezések, amelyek a közlekedési balesetek tekintetében sajátos, a károsultak számára kevésbé kedvező számítási módokat vezetnek be a polgári jogi felelősségre vonatkozó közös rendszer által előírtakhoz képest — Ezen irányelvekkel való összeegyeztethetőség”

A C-371/12. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunale di Tivoli (Olaszország) a Bírósághoz 2012. augusztus 3-án érkezett, 2012. június 20-i határozatával terjesztett elő az előtte

Enrico Petillo,

Carlo Petillo

és

az **Unipol Assicurazioni SpA** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: R. Silva de Lapuerta tanácselnök, J. L. da Cruz Vilaça, G. Arestis, J.-C. Bonichot és A. Arabadjiev (előadó) bírák,

főtanácsnok: N. Wahl,

hivatalvezető: A. Impellizzeri tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2013. július 3-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az Unipol Assicurazioni SpA képviseletében A. Frignani és G. Ponzanelli avvocati,
- a német kormány képviseletében T. Henze, J. Kemper és F. Wannek, meghatalmazotti minőségben,
- a görög kormány képviseletében L. Pnevmatikou, meghatalmazotti minőségben,
- a spanyol kormány képviseletében S. Centeno Huerta, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: olasz.

- az olasz kormány képviselőjében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: M. Santoro avvocato dello Stato,
 - a lett kormány képviselőjében I. Kalniņš és I. Nesterova, meghatalmazotti minőségben,
 - a litván kormány képviselőjében D. Kriauciūnas, R. Janeckaitė és A. Svinkūnaitė, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Bizottság képviselőjében E. Montaguti és K.-P. Wojcik, meghatalmazotti minőségben,
- a főtanácsnok indítványának a 2013. október 9-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv (HL L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o., a továbbiakban: első irányelv), a 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 149., 14. o.) módosított, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv (HL 1984. L 8., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o., a továbbiakban: második irányelv), a 2005/14 irányelvvel módosított, a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv (HL L 129., 33. o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o.; a továbbiakban: harmadik irányelv), és a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 263., 11. o.) értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet az Enrico és Carlo Petillo, valamint az Unipol Assicurazioni SpA (a továbbiakban: Unipol) közötti, annak tárgyában indult peres eljárásban terjesztették elő, hogy ez utóbbi a gépjárműhasználattal kapcsolatos felelősség címén térítse meg az Enrico Petillót közlekedési baleset következtében ért kárt.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 3 Az első irányelv 1. cikke így szól:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

[...]

2. a »károsult fél« minden olyan személy, aki bármely gépjármű okozta kár vagy sérülés vonatkozásában kártérítésre jogosult;

[...]”

4 Ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében:

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

5 A második irányelv 1. cikkének (1) és (2) bekezdése így rendelkezik:

„(1) A[z első irányelv] 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás kötelezően mind az anyagi kárra, mind pedig a személyi sérülésre kiterjed.

(2) A tagállamok által előírható magasabb fedezeti összegek sérelme nélkül minden tagállam kötelező biztosítást ír elő legalább a következő összegek vonatkozásában:

a) személyi sérülés esetén a biztosítási fedezet legalacsonyabb összege sérültenként 1 000 000 EUR vagy 5 000 000 EUR káreseményenként, a sérültek számától függetlenül;

b) anyagi kár esetén káreseményenként 1 000 000 EUR, a károsultak számától függetlenül.

A tagállamok – amennyiben szükséges – a [2005/14] irányelv végrehajtásának időpontjától számított legfeljebb ötéves időtartamra átmeneti időszakot állapíthatnak meg, amelyen belül a biztosítási fedezetre vonatkozóan általuk előírt legalacsonyabb összegeket az e bekezdés által előírt szinthez igazítják.

Az ilyen átmeneti időszakot megállapító tagállamok tájékoztatják erről a Bizottságot és megjelölik az átmeneti időszak tartamát.

A [2005/14] irányelv végrehajtásának időpontját követő 30 hónapon belül a tagállamok a biztosítási fedezet összegeit legalább az e bekezdés által meghatározott szint felére növelik”.

6 A harmadik irányelv 1. cikke azt írja elő különösen, hogy „a[z első irányelv] 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre”.

7 A harmadik irányelv 1a. cikke így rendelkezik:

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

8 A 2009/103 irányelv, 30. cikkének megfelelően, az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való, 2009. október 7-i kihirdetését követő huszadik napon lépett hatályba.

Az olasz jog

- 9 A 2011. június 17-i miniszteri rendelettel (a GURI 2011. június 27-i 147. száma) módosított, a magánbiztosítási törvénykönyvről szóló, 2005. szeptember 7-i 209. sz. törvényerejű rendelet (a GURI 2005. október 13-i 239. számának rendes melléklete; a továbbiakban: magánbiztosítási törvénykönyv) 139. cikke így rendelkezik:

„(1) A gépjárművek és úszó járművek közlekedéséből következő könnyű sérülésekből eredő egészségkárosodással összefüggő kár megtérítése a következő feltételek és intézkedések alapján történik:

- a) maradandó egészségkárosodás jogcímén a sérülések [9%]-os vagy ennél kisebb mértékű következményei után az egyes rokkantsági fokozatok százalékos mértékéhez viszonyítottan arányos mértékben növekvő összeget kell kifizetni; ezt az összeget a vonatkozó együttthatónak az egyes rokkantsági fokozatok százalékos mértékére történő alkalmazásával kell kiszámítani a (6) bekezdésben szereplő összefüggés szerint. Az így meghatározott összeg a jogalany életkorának előrehaladtával csökken, a tizenegyedik életévtől kiindulva évenként [0,5%]-kal. Az első fokozat értéke [759,04] euró.
- b) nem maradandó egészségkárosodás jogcímén [44,28] eurót kell kifizetni a teljes munkaképtelenség minden napjára; [100%]-nál alacsonyabb átmeneti munkaképtelenség esetén a kifizetés az egyes napok tekintetében elismert munkaképesség-csökkenés százalékos arányának megfelelően történik.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában »egészségkárosodás« az orvosszakértői vizsgálat alá vonható személy testi és lelki épségét ért olyan átmeneti vagy maradandó sérülés, amely hátrányosan befolyásolja a károsult mindennapi tevékenységét és szokásos életvitelét, a jövedelemszerző képességére gyakorolt esetleges hatásoktól függetlenül [...].

(3) Az egészségkárosodással összefüggő kártérítésnek az (1) bekezdés értelmében kifizetendő összegét a bíróság egy ötödénél nem nagyobb mértékben megemelheti, a károsult szubjektív állapotának méltányos és indokolt mérlegelése mellett.

(4) A köztársasági elnöknek a Miniszterek Tanácsa határozatának értelmében, az egészségügyi miniszternek a munkaügyi és szociális miniszterrel, az igazságügy-miniszterrel, valamint a termelőtevékenységek miniszterével egyetértésben előterjesztett javaslata alapján hozott rendelete rendeli el a testi és/vagy lelki épségnek a rokkantság egy-kilenc fokozata közötti sérelmét tartalmazó különös táblázat elkészítését.

(5) Az (1) bekezdésben feltüntetett összegeket a termelőtevékenységek miniszterének rendeletével évente naprakészé kell tenni, a fizikai dolgozók és az alkalmazottak családjai tekintetében meghatározott nemzeti fogyasztói árindexnek az Istituto nazionale di statistica (ISTAT) által jóváhagyott változásának megfelelő mértékben.

(6) Az (1) bekezdés a) pontjában szereplő összeg kiszámítása során az 1-nek megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 1,0-nek megfelelő szorzó együttthatót kell alkalmazni, a 2-nek megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 1,1-nek megfelelő szorzó együttthatót kell alkalmazni, a 3-nak megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 1,2-nek megfelelő szorzó együttthatót kell alkalmazni, a 4-nek megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 1,3-nak megfelelő szorzó együttthatót kell alkalmazni, az 5-nek megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 1,5-nek megfelelő szorzó együttthatót kell alkalmazni, a 6-nak megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 1,7-nek megfelelő szorzó együttthatót kell alkalmazni, a 7-nek megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 1,9-nek megfelelő szorzó együttthatót kell

alkalmazni, a 8-nak megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 2,1-nek megfelelő szorzó együtthatót kell alkalmazni, a 9-nek megfelelő százalékos rokkantsági fokozat tekintetében 2,3-nak megfelelő szorzó együtthatót kell alkalmazni.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 10 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy 2007. szeptember 21-én a Mauro Recchioni által vezetett jármű hátulról belerohant a Carlo Petillo tulajdonát képező autóba, amelyet Enrico Petillo vezetett. Ennek következtében ez utóbbi személy testi sérüléseket szenvedett.
- 11 C. és E. Petillo eljárást indított a Tribunale di Tivoli (tivoli kerületi bíróság) előtt az Unipollal, M. Recchioni biztosítójával szemben M. Recchioni említett baleset bekövetkeztében fennálló kizárólagos felelősségének megállapítása, és az Unipolnak az elszenvedett vagyoni kár megtérítése címén a már megfizetett 6 700 euró összegén felül 3 350 euró összeg, továbbá az Enrico Petillo által elszenvedett nem vagyoni kár címén, a már megfizetett 2 700 euró összeg helyett 14 155,37 euró összeg megfizetésére való kötelezése iránt.
- 12 A kérdést előterjesztő bíróság szerint az olasz jog vagyoni kár tekintetében a polgári törvénykönyv 2043. cikkében, nem vagyoni kár tekintetében pedig 2059. cikkében a jogellenes károkozással egy tekintet alá eső cselekményből eredő kár teljes körű megtérítéséhez való jogot ír elő.
- 13 Az olasz bíróságok állandó ítélezési gyakorlata szerint a nem vagyoni kár a testi és/vagy lelki épség sérelméből eredő személyi sérülést, az e sérülés miatt elszenvedett pszichés traumából eredő pszichés sérelmet, illetve a szokásos és mindennapos tevékenységek vagy akár az átlagost meghaladó személyes teljesítmény akadályoztatásából eredő maradandó károsodást foglalja magában.
- 14 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szerint a Corte Costituzionale egy 2003-as ítéletében kimondta, hogy a nem vagyoni kár egységes szerkezetet mutat, és nem osztható kategóriákra vagy osztályokra. Mindazonáltal az ítélezési gyakorlat továbbra is különbséget tesz a jelen ítélet előző pontjában meghatározott alkotóelemek között. Ezenfelül az olasz jogrend a bíróságra bízta e kár értékelését.
- 15 Márpedig az olasz jogalkotó a biztosítási szolgáltatások költségeinek korlátozása céljából a magánbiztosítási törvénykönyv 139. cikkében a közúti és hajózási baleset károsultjai által elszenvedett nem vagyoni károk címén fizetendő összegek meghatározásának különös rendszerét írta elő. E rendszer korlátozásokat ír elő a más jogviták tekintetében alkalmazandó értékelési szempontokhoz képest, valamint korlátozza a bíróság azon lehetőségét, hogy a konkrét esetre tekintettel a kártérítés összegét a magánbiztosítási törvénykönyv 139. cikke alapján meghatározott összeg egyötödével megemelhesse.
- 16 A kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy amennyiben az Enrico Petillo által elszenvedett nem vagyoni kár oka nem közúti közlekedési baleset lett volna, azt az alkalmazandó olasz jogszabályok és ítélezési gyakorlat értelmében az alábbiak szerint kellett volna értékelni:
 - a káreset időpontjában 21 éves személynek okozott 4%-os személyi sérülés: 5 407,55 euró;
 - összesen 10 napig tartó nem maradandó rokkantság, 20 napig tartó 50%-os részleges nem maradandó rokkantság és 10 napig tartó 25%-os részleges nem maradandó rokkantság: 2 250,00 euró; és
 - pszichés sérelem, amely a személyi sérülés egyharmadának felel meg: 2 252,00 euró;

azaz mindösszesen 10 210,00 euró összeg nem vagyoni kár címén, a gyógykezelés költségeinek címén fizetendő 445,00 eurón felül.

- 17 Márpedig, tekintettel arra, hogy a szóban forgó kár közúti közlekedési balesetből ered, a magánbiztosítási törvénykönyv 139. cikke alapján fizetendő összeg az alábbiak szerint számítandó:
- a) a káreset időpontjában 21 éves személynek okozott 4%-os személyi sérülés: 3 729,92 euró, és
 - b) összesen 10 napig tartó nem maradandó rokkantság, 20 napig tartó 50%-os részleges nem maradandó rokkantság és 10 napig tartó 25%-os részleges nem maradandó rokkantság: 996,00 euró,

azaz mindösszesen 4 725,00 euró összeg nem vagyoni kár címén, a gyógykezelés költségeinek címén fizetendő 445,00 eurón felül. A pszichés sérelem megtérítése ugyanis kizárt, mivel azt a magánbiztosítási törvénykönyv nem írja elő, noha e tekintetben a károsultak számára kedvezőbb ítélkezési irányvonal van alakulóban.

- 18 A különböző számítási módok alkalmazásával meghatározott összegek tehát azonos kár tekintetében 5 485,00 euró különbséget mutatnak. Továbbá a magánbiztosítási törvénykönyv 139. cikke egyáltalán nem teszi lehetővé a bíróság számára, hogy a konkrét esethez igazítsa a kártérítés összegét, mivel csak egy egyszerű matematikai számítást kell elvégeznie, ami korlátozza méltányossági hatásköre gyakorlásában.
- 19 A Tribunale di Tivoli, különösen az EFTA Bíróság E-8/07. sz., Celina Nguyen kontra The Norwegian State ügyben 2008. június 20-án hozott ítéletére (EFTA Court Report 2008., 224. o.) hivatkozva kételyeket táplál a tekintetben, hogy az első, második és harmadik irányelvvel, valamint a 2009/103 irányelvvel összeegyeztethető-e az olyan nemzeti szabályozás, amely a közúti közlekedési balesetből eredő kár megtérítése tekintetében ugyan nem zárja ki a biztosítás fedezetéből a nem vagyoni kárt, de nem teszi lehetővé a pszichés sérelem megtérítését, és a kártérítést a testi és/vagy lelki épség sérelmére korlátozza, szemben azzal, amit a nemzeti bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata kártérítés tárgyában lehetővé tesz.
- 20 A kérdést előterjesztő bíróság közelebről úgy véli, hogy a magánbiztosítási törvénykönyv 139. cikke nem tartja tiszteletben a nem vagyoni kár teljes megtérítésének az elvét, amelynek figyelembevételét egyáltalán nem szabadna a testi épség sérelmét okozó esemény jellegének függvényében korlátozni.
- 21 Ilyen körülmények között a Tribunale di Tivoli úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatal céljából:

„[A] kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást szabályozó [első, második és harmadik irányelv] és a 2009/103/EK irányelv fényében megengedett-e valamely tagállam nemzeti szabályozása számára, hogy – kizárólag a közúti balesetekből eredő károknak a törvény erejénél fogva kötelező számszerűsítése által – előírja az azon jogalanyok (a biztosítótársaságok) által fizetendő nem vagyoni károkért való felelősség tényleges korlátozását (a számszerűsítés formájában), amely jogalanyok ugyanezen irányelvek értelmében kötelesek a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás garantálására?”

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságáról

- 22 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságát vitatja az Unipol és az olasz kormány. Álláspontjuk szerint a kérdést előterjesztő bíróság nem nyújt magyarázatot arra, hogy az uniós jog szabályainak kért értelmezése mennyiben hasznos az alapeljárás megoldásához. Ezenkívül az előzetes

döntéshozatalra utaló határozat nem ad magyarázatot sem azon uniós jogi rendelkezések kiválasztása tekintetében, amelyek értelmezését kérik, sem az e rendelkezések, valamint az alapeljárás tekintetében alkalmazandó nemzeti szabályozás között fennálló kapcsolat vonatkozásában.

- 23 E tekintetben elegendő annyit megállapítani, hogy a ténybeli és jogi háttér előzetes döntéshozatalra utaló határozatban foglalt bemutatásából, amint azt a kérdést előterjesztő bíróság a Bíróság, eljárási szabályzatának 101. cikke értelmében hozzá intézett felvilágosításkérésére adott válaszul kiegészítette, továbbá azon indokok bemutatásából, amelyek a kérdést előterjesztő bíróságot a jelen kérdés előzetes döntéshozatalra való előterjesztésére vezették, az következik, hogy az e kérdésre adandó válasz hasznosnak bizonyul az előtte folyamatban lévő jogvita megoldásához, következésképpen e kérdés elfogadható.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 24 Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy, amint arra helytállóan hivatkozott a német és a spanyol kormány, az alapeljárás megindításának alapjául szolgáló baleset időpontjára tekintettel a 2009/103 irányelv *ratione temporis* nem alkalmazható az alapeljárásbeli tényállásra. Továbbá a harmadik irányelv *ratione materiae* nem alkalmazható e jogvita tekintetében, mivel C. és E. Petillo nem rendelkeznek az ezen irányelv által érintett különösen sebezhető károsultak jellemzőivel. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést tehát akként kell értelmezni, hogy az kizárólag az első és a második irányelv értelmezésére irányul.
- 25 Meg kell állapítani tehát, hogy a kérdést előterjesztő bíróság kérdésével lényegében arra keres választ, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését és a második irányelv 1. cikkének (1) és (2) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügyben szereplő szabályozás, amely a közúti közlekedési balesetekből következő könnyű testi érülésekből eredő nem vagyoni károk megtérítésének különös rendszerét írja elő, amely korlátozza e károk megtérítését ahhoz képest, amelyre a nem ilyen balesetekből eredő, ugyanilyen károk megtérítése tekintetében lehetőség van.
- 26 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az első és a második irányelv preambulumból kitűnik, hogy ezen irányelvek célja az, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítsanak a rendszerint az Unió területén üzemben tartott járműveknek és utasaiknak, másrészt – függetlenül attól, hogy az Unión belül hol történt a baleset – hasonló elbánást biztosítsanak az ilyen járművek által okozott balesetek károsultjainak (a C-300/10. sz. Marques Almeida ügyben 2012. október 23-án hozott ítélet 26. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 27 A főként a második irányelv által pontosított és kiegészített első irányelv tehát kötelezővé teszi a tagállamok számára annak garantálását, hogy a felelősségbiztosítás fedezze a rendszerint a saját területükön nyilvántartásba vett gépjárművek használatából eredő károkat, és meghatározza különösen azon kártípusokat, amelyekre a biztosításnak ki kell terjednie (a C-22/12. sz. Haasová-ügyben 2013. október 24-én hozott ítélet 38. pontja).
- 28 Emlékeztetni kell azonban arra, hogy a harmadik feleknek okozott kárt fedező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség eltér e károknak a biztosított polgári jogi felelőssége alapján történő megtérítésének mértékétől. Amíg ugyanis az előbbit az uniós szabályozás határozza meg és garantálja, addig az utóbbit alapvetően a nemzeti jog szabályozza (a C-277/12. sz. Drozdovs-ügyben 2013. október 24-én hozott ítélet 30. pontja).
- 29 E tekintetben a Bíróság már megállapította, hogy többek között az első és a második irányelv tárgyából és szövegéből az következik, hogy ezek nem a tagállamok polgári jogi felelősségre vonatkozó rendszereinek harmonizálására irányulnak, és hogy az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok

továbbra is szabadon meghatározhatják a gépjárműbalesetektől eredő károkra alkalmazandó polgári jogi felelősségre vonatkozó rendszert (a fent hivatkozott Marques Almeida ügyben hozott ítélet 29. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 30 Következésképpen és tekintettel különösen az első irányelv 1. cikkének 2. pontjára, az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok főszabály szerint továbbra is szabadon meghatározhatják polgári jogi felelősségre vonatkozó rendszereik keretében különösen a gépjárművek által okozott megtérítendő károkat, e károk megtérítésének terjedelmét és az említett kártérítésre jogosult személyek körét (a fent hivatkozott Haasová-ügyben hozott ítélet 41. pontja és a fent hivatkozott Drozdovs-ügyben hozott ítélet 32. pontja).
- 31 Mindazonáltal a Bíróság kiemelte, hogy a tagállamok kötelesek biztosítani, hogy a nemzeti joguk alapján alkalmazandó, gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség az első és a második irányelv rendelkezéseinek megfelelő biztosítással legyen fedezve (a fent hivatkozott Marques Almeida ügyben hozott ítélet 30. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 32 Ugyancsak a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, hogy a tagállamok az ezen a területen fennálló hatásköreiket az uniós jog tiszteletben tartása mellett kötelesek gyakorolni, és hogy a gépjárműbalesetektől eredő károk megtérítésére vonatkozó nemzeti rendelkezések nem akadályozhatják az első és a második irányelv hatékony érvényesülését (a fent hivatkozott Marques Almeida ügyben hozott ítélet 31. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 33 Következésképpen azt a szabadságot, amellyel a tagállamok rendelkeznek a kötelező biztosítás által fedezett károk körének, illetve feltételeinek meghatározását illetően, többek között a második irányelv szűkítette, amennyiben ezen irányelv, meghatározott minimális összegek mértékéig, kötelezővé tette a fedezetet bizonyos károk tekintetében. A kötelező fedezettel érintett károk sorában szerepelnek többek között a személyi sérülések, amint azt a második irányelv 1. cikkének (1) bekezdése meghatározza (a fent hivatkozott Haasová-ügyben hozott ítélet 46. pontja és a fent hivatkozott Drozdovs-ügyben hozott ítélet 37. pontja).
- 34 Márpedig, a személyi sérülések körébe tartozik minden kár, amennyiben annak megtérítését a jogvita tekintetében alkalmazandó nemzeti jog a biztosított polgári jogi felelőssége alapján előírja, és amely a személy testi épségének sérelméből ered, ideértve mind a testi, mind a lelki szenvedéseket (a fent hivatkozott Haasová-ügyben hozott ítélet 47. pontja és a fent hivatkozott Drozdovs-ügyben hozott ítélet 38. pontja).
- 35 Következésképpen a többek között az első és második irányelvnek megfelelően megtérítendő károk sorában szerepelnek azon, nem vagyoni károk, amelyek megtérítését a jogvita tekintetében alkalmazandó nemzeti jog a biztosított polgári jogi felelőssége alapján előírja (a fent hivatkozott Haasová-ügyben hozott ítélet 50. pontja és a fent hivatkozott Drozdovs-ügyben hozott ítélet 41. pontja).
- 36 A jelen ügyben először is a Bírósághoz benyújtott ügyiratokból kitűnik, hogy a fent hivatkozott Marques Almeida ügyben hozott ítélethez vezető körülményekhez hasonlóan, az alapeljárás tárgyát képező nemzeti szabályozás a károsultnak a biztosított polgári jogi felelőssége alapján járó kártérítéshez való joga terjedelmének a meghatározására vonatkozik, és nem korlátozza a biztosított polgári jogi felelősségének biztosítás általi fedezetét.
- 37 Az olasz jog ugyanis, amint azt a kérdést előterjesztő bíróság ismertette, egyrészt a polgári törvénykönyv 2059. cikkében a közúti közlekedési balesetektől eredő nem vagyoni kár megtérítéséhez való jog jogalapjáról, másrészt a magánbiztosítási törvénykönyv 139. cikkében a kártérítéshez való jog terjedelme meghatározásának módjáról rendelkezik többek között az ilyen balesetektől következő könnyű sérülésekből eredő egészségkárosodás vonatkozásában.

- 38 Ezen kívül, a kérdést előterjesztő bíróság a Bíróság, eljárási szabályzatának 101. cikke értelmében hozza intézett felvilágosításkérésére adott válaszul, kifejtette, amit az olasz kormány a Bíróság előtti tárgyaláson megerősített, hogy az olasz jog értelmében a biztosítottak személyek által közlekedési baleset következtében elszenvedett nem vagyoni károk tekintetében fennálló polgári jogi felelőssége nem haladhatja meg a magánbiztosítási törvénykönyv 139. cikke értelmében kötelező biztosítással fedezett összegeket.
- 39 Meg kell állapítani tehát egyrészt, hogy e nemzeti szabályozás a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti anyagi jog hatálya alá tartozik, amelyre az első és második irányelv utal (lásd analógia útján a fent hivatkozott Haasová-ügyben hozott ítélet 58. pontját), másrészt hogy e szabályozás nem olyan jellegű, amely korlátozza a biztosított felelősségbiztosításának terjedelmét (lásd analógia útján a fent hivatkozott Marques Almeida ügyben hozott ítélet 35. pontját).
- 40 Hozzá kell tenni, hogy az anyagi károknak és a személyi sérüléseknek az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelező biztosítási fedezetével kapcsolatban az ügyiratok egyike sem enged arra következtetni, hogy az érintett nemzeti szabályozás nem a második irányelv 1. cikkében rögzített minimumnak megfelelő összegeket ír elő.
- 41 Másodsorban meg kell vizsgálni, hogy e nemzeti szabályozás eredményezheti-e azt, hogy a károsult kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás általi kártérítéshez való jogát eleve kizárja vagy aránytalanul korlátozza.
- 42 E tekintetben, amint azt a főtanácsnok megállapította indítványának 69–74. pontjában, valamint 82. és 83. pontjában, a jelen ítélet 30–32. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy az első és második irányelv nem teszi kötelezővé a tagállamok számára, hogy egy meghatározott rendszer mellett döntsenek a károsultnak a biztosított polgári jogi felelőssége alapján fennálló kártérítéshez való joga terjedelmének meghatározásához.
- 43 Ezen irányelvekkel főszabály szerint nem ellentétesek tehát sem az olyan nemzeti jogszabályok, amely a nemzeti bíróságok számára kötelező erejű paramétereket írnak elő a megtérítendő nem vagyoni károk meghatározásához, sem a közlekedési balesetek jellegzetességeihez igazított különös rendszerek, még akkor sem, ha e rendszerek bizonyos nem vagyoni károk tekintetében a kártérítéshez való jog terjedelme meghatározásának a károsult számára kevésbé kedvező módját írják elő a nem gépjármű-közlekedési balesetek károsultjainak kártérítéshez való joga tekintetében alkalmazandóhoz képest.
- 44 Különösen az a körülmény, hogy a könnyű sérülésekből eredő nem vagyoni kár megtérítése összegének értékelése során a nem gépjármű-közlekedési balesetek károsultjainak nyújtott kártérítés tekintetében alkalmazandó számítás egyes elemeit egyáltalán nem vagy korlátozottan alkalmazzák, nem érinti az ilyen nemzeti szabályozás fent említett irányelvekkel való összeegyeztethetőségét, mivel az említett szabályozás nem zárja ki eleve vagy nem korlátozza aránytalanul a károsult kártérítéshez való jogát (lásd ebben az értelemben a C-409/09. sz., Ambrósio Lavrador és Olival Ferreira Bonifácio ügyben 2011. június 9-én hozott ítélet [EBHT 2011., I-4955. o.] 29. pontját és a fent hivatkozott Marques Almeida ügyben hozott ítélet 32. pontját).
- 45 Márpedig a jelen ügyben a Bírósághoz benyújtott ügyiratok egyetlen olyan elemet sem tartalmaznak, amelyből ilyen, eleve megvalósuló kizárás vagy aránytalan korlátozás fennállására lehetne következtetni. Az említett ügyiratokból ugyanis az tűnik ki mindenekelőtt, hogy a kártérítés biztosított, továbbá hogy az e kártérítés tekintetében előírt megszorítóbb számítási mód csak a könnyű sérülésekből eredő egészségkárosodással összefüggő károk tekintetében alkalmazandó, végül pedig hogy az e számításból eredő összeg arányos többek között az elszenvedett sérülés súlyosságával és az előidézett rokkantság időtartamával. Ezenfelül e rendszer lehetővé teszi a bíróság számára a nyújtandó kártérítés összegének kiigazítását, a kiszámított összeg akár egyötödét elérő emelésének biztosításával.

- 46 A fenti megfontolások fényében meg kell állapítani, hogy a jelen ügyben az uniós jogban arra vonatkozóan előírt garancia, hogy az alkalmazandó nemzeti jogban meghatározott gépjármű-felelősségre a többek között az első és második irányelvnek megfelelő biztosítás nyújtson fedezetet, nem sérül (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Marques Almeida ügyben hozott ítélet 38. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 47 Következésképpen az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését és a második irányelv 1. cikkének (1) és (2) bekezdését akként kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügyben szereplő szabályozás, amely a közúti közlekedési balesetektől következő könnyű testi sérülésekből eredő nem vagyoni károk megtérítésének különös rendszerét írja elő, amely korlátozza e károk megtérítését ahhoz képest, amire nem ilyen balesetektől eredő, ugyanilyen károk megtérítése tekintetében lehetőség van.

A költségekről

- 48 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, és a 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv 1. cikkének (1) és (2) bekezdését akként kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügyben szereplő szabályozás, amely a közúti közlekedési balesetektől következő könnyű testi sérülésekből eredő nem vagyoni károk megtérítésének különös rendszerét írja elő, amely korlátozza e károk megtérítését ahhoz képest, amire nem ilyen balesetektől eredő, ugyanilyen károk megtérítése tekintetében lehetőség van.

Aláírások