



**BELSŐ POLITIKÁK FŐIGAZGATÓSÁGA**  
**„C” TEMATIKUS FŐOSZTÁLY: ÁLLAMPOLGÁRI JOGOK ÉS**  
**ALKOTMÁNYOS ÜGYEK**

**JOGI ÜGYEK**

**Az alkalmazandó jog megválasztása  
határokon átnyúló közúti közlekedési  
balesetek esetén: a Róma II. rendelet, a  
hágai egyezmény és a gépjármű-  
biztosítási irányelv**

**ÖSSZEFOGLALÓ**

A dokumentumot az Európai Parlament Jogi Bizottsága rendelte meg.

## **SZERZŐ**

Jenny PAPETAS  
Szervezet  
Cím

## **FELELŐS TISZTVISELŐ**

Vesna NAGLIC  
„C” Tematikus Főosztály: Állampolgári jogok és alkotmányos ügyek  
Európai Parlament  
B-1047 Brüsszel  
E-mail: vesna.naglic@europarl.europa.eu

## **NYELVI VÁLTOZATOK**

Eredeti nyelv: EN  
Fordítás: BG/CS/DA/DE/EL/ES/ET/FR/IT/LV/LT/HU/MT/NL/PL/PT/RO/SK/SL/FI/SV

## **A SZERKESZTŐRŐL**

A tematikus főosztállyal a következő címen léphet kapcsolatba vagy iratkozhat fel a havi hírlevélre:

poldep-citizens@europarl.europa.eu

Európai Parlament, a kézirat lezárva: 2012. november  
© Európai Unió, 2012

A dokumentum az interneten a következő címen érhető el:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **FELELŐSSÉG KIZÁRÁSA**

Jelen dokumentumban megfogalmazott véleményért a szerző kizárólagos felelősséggel tartozik, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Parlament hivatalos álláspontját.

A dokumentum nem üzleti célú sokszorosítása és fordítása a forrás megadása és a kiadó előzetes értesítése mellett megengedett, és annak egy példányát a kiadónak meg kell küldeni.

## ÖSSZEFOGLALÓ

Az Unióban előforduló, határokon átnyúló közúti közlekedési baleset három jogi szabályrendszer alkalmazását is eredményezheti, és ezek mindegyike szabályozza az alkalmazandó jog megválasztását. E szabályrendszerek a Róma II. rendeletben<sup>1</sup>, a közúti közlekedési balesetekre alkalmazandó jogról szóló hágai egyezményben<sup>2</sup> és a gépjármű-biztosítási irányelvben<sup>3</sup> találhatók.

A gépjármű-biztosítási irányelv alkalmazható ezen jogterületre, mivel a közlekedési balesetektől eredő követelések többségét a biztosítóval, nem pedig a baleset okozójával szemben érvényesítik<sup>4</sup>. Európában a biztosítóknak a gépjármű-biztosítási irányelvben előírt szabályoknak megfelelően kell eljárniuk. Az egyik ilyen szabály kimondja, hogy a biztosítást vagy a baleset helye vagy a gépjármű rendszerinti üzemben tartásának helye szerinti jognak megfelelően kell nyújtani attól függően, hogy melyik eredményez magasabb összeget. Amennyiben a biztosítás nyújtása nem csupán az adott biztosítási kötvény által nyújtható legmagasabb összeghez kapcsolódna, hanem figyelemmel lenne a kár típusára és összegszerű meghatározására is, az előmozdítaná az irányelvnek a sértettek érdekeinek védelmére irányuló célját, függetlenül attól, hogy a baleset az Unión belül hol következik be; ugyanakkor egyben ellentmondásba kerülne a Róma II. rendelet szabályaival.

A Róma II. rendelet alkalmazása valószínűleg vagy a baleset helye szerinti<sup>5</sup>, vagy a balesetben érintett felek közös állandó lakóhelye szerinti jog alkalmazásához vezetne<sup>6</sup>. Kivételes esetben egyéb jog alkalmazását is eredményezheti, amennyiben olyan államban hatályos jogról van szó, amely nyilvánvalóan szorosabban kapcsolódik a fennálló szerződésen kívüli kötelezettséghez, mint akár a baleset helye szerinti, akár a közös állandó lakóhely szerinti állam<sup>7</sup>. A sértett lakóhelye szerinti jogon kívüli jog alkalmazása a tapasztalatok szerint esetlegesen a sértett alulkompenzálásához vagy túlkompenzálásához vezethet, illetve az elévülési és jogvesztési idő tekintetében előnyökkel vagy hátrányokkal jár<sup>8</sup>. Ezek a szabályok azonban a gépjármű-biztosítási irányelvben meghatározott kollíziós szabály hatálya alá eshetnek. Kérdéses, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvben lefektetett szabályt a Róma II. rendelet 16. cikke értelmében vett, elsőbbséget élvező kötelező rendelkezésnek kell-e tekinteni, vagy ugyanezen rendelet 27. cikke értelmében olyan közösségi jogi rendelkezésnek, amely egy adott kérdéssel kapcsolatban kollíziós szabályt állapít meg.

Habár lehetséges a két jogi norma közötti kapcsolat ilyen irányú értelmezése, ez egyben azt is jelenti, hogy az alkalmazandó jog szétdarabolódhat oly módon, hogy az egyik jog alkalmazandó a felelősség és az elévülés kérdéseire, egy másik pedig a kár típusával és mennyiségi meghatározásával kapcsolatos kérdésekre. Ennek olyan, nem kívánt következményei lehetnek, amelyek a sértett alulkompenzálásának vagy túlkompenzálásának indokolatlan fokozódásához vezethetnek.

A Róma II. rendelet 28. cikke lehetővé teszi a hágai egyezmény további alkalmazását azon tagállamok számára, amelyek a Róma II. rendelet hatálybalépésének időpontjában

<sup>1</sup> A szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról szóló 864/2007/EK rendelet

<sup>2</sup> 1971. május 4.

<sup>3</sup> 2009/103/EK irányelv

<sup>4</sup> A Demolin Brulard Barthélémy ügyvédi iroda által a Bizottságnak készített, „A határokon átnyúló közúti közlekedési balesetek áldozatainak nyújtott kártérítés az EU-ban: nemzeti gyakorlatok összehasonlítása, problémaelemzés és a határokon túli áldozatok helyzetének javítását célzó lehetőségek értékelése” című jelentés, mely a következő linken érhető el: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/insurance/docs/motor/20090129report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf)

<sup>5</sup> 4. cikk (1) bekezdés

<sup>6</sup> 4. cikk (2) bekezdés

<sup>7</sup> 4. cikk (3) bekezdés

<sup>8</sup> Lásd a fent (a 4. lábjegyzetben) említett bizottsági jelentés 22–23. és 43–44. oldalát.

annak részes felei voltak<sup>9</sup>. A két jogi norma által megállapított szabályok különböző célok és célkitűzések által vezérelt, eltérő jogválasztást eredményezhetnek. Az egyezmény általánosságban a baleset helye vagy adott esetben a gépjármű rendszerinti üzemben tartásának helye szerinti jogot írja elő.

A Róma II. rendelet és a hágai egyezmény közötti kapcsolat tisztázásra vár. Például a Róma II. rendelet 1. cikke, valamint a hágai egyezmény 1. cikke egyaránt saját hatályát határozza meg, és mindkettő a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokkal kapcsolatos felelősséget veszi alapul. Kérdéses, hogy az egyezmény 1. cikkében található szöveg értelmezésére hatással lesz-e annak az uniós tagállamok közötti alkalmazása oly módon, hogy tükrözze a szerződéses és a szerződésen kívüli kötelmi viszonyoknak a Róma I.<sup>10</sup> és a Róma II. rendeletekben használt, önálló és egymást kölcsönösen kizáró fogalom meghatározását. Ez a kérdés nem teljesen tisztázott. Nem világos továbbá az sem, hogy a jogválasztással kapcsolatos, a Róma II. rendeletben engedélyezett megállapodásokat az egyezmény is engedélyezi-e.

Ha esetleg a Róma II. rendelet és a hágai egyezmény közötti kapcsolat bizonytalan pontjai tisztázódnak is, a helyzet továbbra is bonyolult marad, és az a tény, hogy attól függően, hogy az adott esetben melyik fórumot választják, eltérőek lehetnek az eredmények, ösztönözni fogja a legkedvezőbb igazságszolgáltatási fórum kiválasztását (az ún. „forum shopping”-ot). Ez nem segít azoknak, akik a követeléseket peren kívül kívánják rendezni, mivel nem mondható meg teljesen egyértelműen, melyik jog alkalmazandó e célra.

A hágai egyezmény és a gépjármű-biztosítási irányelv tekintetében meglehetősen egyértelműnek tűnik, hogy az egyezmény nem sértheti az irányelv alkalmazását. Az egyezmény az Uniót magát nem kötelezi, és az uniós tagállamok kevesebb mint fele írta azt alá. Ha engednénk, hogy az egyezmény befolyásolja az uniós jog alkalmazását, az az uniós jog tagállamok közötti egyenlőtlen alkalmazásához vezetne, ami ellentmondana az egységesség alapelvének. Az irányelv alkalmazása ugyanakkor szintén az alkalmazandó jog szétDarabolódásának lehetőségét hordozza magában, a Róma II. rendelethez hasonlóan.

A jelenlegi helyzet nem kielégítő. Bonyolult, következetlen, és számos bizonytalansági tényező áll fenn. A közlekedési balesetekből származó követelések legnagyobb részét a sértettek és a biztosítók közvetlenül egymás között, peren kívül rendezik.<sup>11</sup> A gépjármű-biztosítási irányelv szabályai a sértettnek kedveznek ebben a helyzetben. Elismerik, hogy a kapcsolatban a sértett pozíciója a gyengébb, és olyan rendszert hoznak létre, melyben a sértett a követelést a lakóhelye szerinti államból, saját anyanyelvén tudja benyújtani. Ezek az érvek a sértett és a baleset okozója közötti viszonyban nem alkalmazhatók, mivel itt a felek azonos jogokkal rendelkeznek. Ami azonban a biztosító elleni közvetlen fellépést illeti, létezik már egy keret, amelyre lehetne alapozni a sértettek által tapasztalható, fennmaradó nehézségek kezelése érdekében.

A jelenlegi helyzet orvoslására számos lehetőség felmerült. A károokra és az elévülési időre vonatkozó anyagi jog harmonizációja megoldaná az alkalmazandó joggal kapcsolatban fennálló jelenlegi problémákat. Míg azonban fennáll a halvány lehetősége annak, hogy az elévülési idővel kapcsolatban a nem túl távoli jövőben megállapodás születik, kijelenthető, hogy a károkkal kapcsolatos jog harmonizálása rövid és középtávon nem reális célkitűzés. Bizonytalannak tűnik, hogy a belátható jövőben

<sup>9</sup> Azon uniós tagállamok, amelyek egyben a hágai egyezmény részes felei a következők: Ausztria, Belgium, Cseh Köztársaság, Franciaország, Hollandia, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxembourg, Spanyolország, Szlovákia és Szlovénia.

<sup>10</sup> A szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló 593/2008/EK rendelet

<sup>11</sup> Az angol rendszerrel kapcsolatban lásd: R. Lewis „Insurance and the Tort System” 25 Legal Studies (LS) (2005) 85–88. oldal. Lásd továbbá: E.W. Essen, Conférence de La Haye de Droit International Privé, „Actes et Documents de la XIN Session”, 1970, t.III, 200–206. old., a svájci küldöttség által a hágai konferencián bemutatott bizonyíték tekintetében, amely rámutatott arra, hogy 1000 közlekedési balesetből 995 esetben a biztosítók peren kívül rendezték az ügyet.

születik-e erről megállapodás. Az elévülési idővel kapcsolatos tájékoztatás nem oldaná meg a kollíziós szabályok bonyolultságának problémáját e területen, és a szerző véleménye szerint nem valószínű, hogy kellő befolyással bírna ahhoz, hogy orvosolja a sértetteket jelenleg érő hátrányokat.

A területen felmerülő problémákra nem létezik tökéletes megoldás. Ez a feljegyzés egy jogválasztási megoldást javasol, melyben a sértett lakóhelye szerinti jog lenne alkalmazandó azon követelések esetében, amelyeket közvetlenül a biztosítóval szemben, a gépjármű-biztosítási irányelvvel összhangban nyújtottak be. Ez a megoldás egyaránt támogatná a személyeknek az Unió határain belüli szabad mozgását, valamint a sértettek jogainak megerősítésére irányuló európai bizottsági fellépést is<sup>12</sup>. Ugyanakkor politikai döntést kellene hozni a tekintetben, hogy az említett jogot teljes körűen alkalmazva a járművezető magatartására egy olyan állam felelősségi szabályai lesznek alkalmazandók, amelyben a baleset időpontjában nem is volt jelen, vagy a jogot kettéválasztva a felelősséget a baleset helye szerinti jog szabályozná, a követelés valamennyi egyéb aspektusára azonban a sértett szokásos lakóhelye szerinti állam joga vonatkozna. Ahogy már korábban említettük, az alkalmazandó jog ilyen jellegű kettéválasztása bírálható abból a szempontból, hogy következetlen eredményeket produkál, ami fokozhatja a sértett túlkompensálását vagy alulkompensálását.

A fentiek fényében, valamint amiatt, hogy a gépjármű-biztosítási irányelvben, a Róma II. rendeletben és/vagy a hágai egyezményben lefektetett szabályok eredményeképpen a biztosítókra bármely tagállam joga alkalmazható, kijelenthetjük, hogy a sértett szokásos lakóhelye szerinti állam jogának teljes körű alkalmazása mellett érvek hozhatók fel, azzal a fenntartással, hogy a panaszosnak választania kell aközött, hogy a biztosító vagy a baleset okozója ellen indít eljárást, így elkerülendő a kapcsolódó eljárások tekintetében felmerülő problémákat.

---

<sup>12</sup> E tekintetben lásd az Európai Bizottság „A sértettek jogainak megerősítése az EU-ban” című közleményét (COM(2011)0274).