A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2018. szeptember 4.*

„Előzetes döntéshozatal – Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás – 72/166/EGK irányelv – A 3. cikk (1) bekezdése – 84/5/EGK második irányelv – Az 1. cikk (4) bekezdése – Biztosítási szerződés kötésére vonatkozó kötelezettség – Magántulajdonban lévő telken parkoló gépjármű – A kártérítési szervnek a nem biztosított gépjármű tulajdonosával szembeni keresetindítási joga”

A C-80/17. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Supremo Tribunal de Justiça (legfelsőbb bíróság, Portugália) a Bírósághoz 2017. február 14-én érkezett, 2017. február 7-i határozatával terjesztett elő

a **Fundo de Garantia Automóvel**,

és

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: K. Lenaerts elnök, M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz és J. Malenovský tanácselnökök, Juhász E., A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (előadó), M. Berger, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, M. Vilaras és E. Regan bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2018. január 30-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a portugál kormány képviseletében L. Inez Fernandes, M. Figueiredo és T. Larsen, meghatalmazotti minőségben,

– a német kormány képviseletében T. Henze és M. Hellmann, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: portugál.

– Írország képviseletében M. Browne, G. Hodge, E. Creedon és A. Joyce, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: G. Gilmore BL,

– a spanyol kormány képviseletében V. Ester Casas, meghatalmazotti minőségben,

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: P. Garofoli avvocato dello Stato,

– a lett kormány képviseletében I. Kucina és G. Bambāne, meghatalmazotti minőségben,

– az Egyesült Királyság kormánya képviseletében S. Brandon, C. Brodie, R. Fadoju és G. Brown, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: A. Bates barrister,

– az Európai Bizottság képviseletében K.-P. Wojcik és B. Rechena, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2018. április 26-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2005. L 149., 14. o.) módosított, 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.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o.; a továbbiakban: első irányelv) 3. cikkének és a 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2005. 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) 1. cikke (4) bekezdésének az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Fundo de Garantia Automóvel (gépjármű-garanciaalap, Portugália, a továbbiakban: alap) és Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana, valamint Cristiana Micaela Caetano Juliana között folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amelynek tárgya annak a kártérítésnek a visszafizettetése, amelyet az alap folyósított azon baleset károsultjainak, amelyben az A. A. Pão Mole Juliana tulajdonát képező és fia által vezetett gépjármű volt érintett.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 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.) hatályon kívül helyezte többek között az első és a második irányelvet. Mindazonáltal, tekintettel az alapügy tényállása megvalósulásának időpontjára, azokat kell tekintetbe venni.

4 Az első irányelv 1. cikke így szólt:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

1. a »gépjármű« szó minden olyan gépjárművet jelöl, amely szárazföldi közlekedésre szolgál és mechanikus erő hajt meg, de nem sínen közlekedik, valamint a pótkocsit, akkor is, ha nem egybekapcsolt;

[…]”

5 Ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezett:

„A 4. cikk értelmében [helyesen: a 4. cikk alkalmazására is figyelemmel] minden tagállam időben 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 [helyesen: helytállási kötelezettség] mértékét és a fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni.”

6 Az említett irányelv 4. cikke a következőképpen rendelkezett:

„Egy tagállam a 3. cikk rendelkezéseitől eltérhet:

(a) egyes magánjogi vagy közjogi természetes és jogi személyek esetén; amelyek jegyzékét az érintett állam készíti el, és arról a többi tagállamnak és a Bizottságnak tájékoztatást nyújt.

Az a tagállam, amely igénybe veszi ezt az eltérést, meghoz minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy az ilyen személyekhez tartozó gépjárművek által a saját területén, illetve egy másik tagállam területén okozott bármely kár vagy sérülés után a kár megtérítésre kerüljön […]

(b) bizonyos gépjárműtípusok vagy bizonyos speciális forgalmi rendszámmal ellátott gépjárművek esetében; ezeknek a gépjárműtípusoknak, illetve gépjárműveknek a jegyzékét az érintett állam készíti el, és arról a többi tagállamnak és a Bizottságnak tájékoztatást nyújt.

Ebben az esetben a tagállamok biztosítják, hogy az e pont első albekezdésében említett gépjárművek ugyanolyan bánásmódban részesüljenek, mint azok a gépjárművek, amelyek esetében a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott biztosítási kötelezettségnek nem tettek eleget […]”.

7 A második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Valamennyi tagállam létrehoz vagy felhatalmaz egy szervet, amelynek a feladata, hogy legalább azon biztosítási kötelezettség mértékéig kártérítést nyújtson, amely egy azonosítatlan gépjármű, vagy az (1) bekezdésben meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű [helyese: biztosítási kötelezettségnek meg nem felelő gépjármű] által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés következtében keletkezett.

Az első albekezdés nem érinti a tagállamoknak azt a jogát, amelynek értelmében eldönthetik, hogy a szerv által biztosított kártérítés kiegészítő vagy nem-kiegészítő jellegű, illetve amelynek értelmében rendelkezhetnek a kárigények rendezésének megosztásáról a szerv, a balesetért felelős személy vagy személyek, valamint egyéb olyan biztosítók vagy társadalombiztosítási szervek között, amelyek ugyanazon baleset vonatkozásában kötelesek kártérítést nyújtani a károsult részére. A tagállamok azonban nem engedhetik meg, hogy a szerv a kártérítés kifizetését attól a feltételtől tegye függővé, hogy a károsult bármely módon igazolja, hogy a felelős személy nem képes kártérítést fizetni, vagy azt megtagadja”.

A portugál jog

8 Az 1985. december 31-i Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 522/85. sz. rendelettörvény; *Diário da República*, I. sorozat, 301. sz., 1985. december 31-i 6. különszám) 1. cikkének (1) bekezdése az alapügy tényállása megvalósulásának hatályos változatában (a továbbiakban: 522/85. sz. rendelettörvény) akként rendelkezik, hogy minden olyan személynek, aki polgári jogi értelemben felelősnek tekinthető szárazföldi gépjármű, illetve annak pótkocsijai vagy félpótkocsijai által harmadik személynek okozott személyi sérülés és anyagi kár megtérítéséért, ahhoz, hogy a gépjármű forgalomban részt vehessen […], olyan, e rendelettörvény szerinti biztosítással kell rendelkeznie, amely fedezi e felelősséget.

9 E rendelettörvény 2. cikke értelmében a biztosítási kötelezettség főszabály szerint a gépjármű tulajdonosát terheli.

10 Az említett rendelettörvény 8. cikkének (1) és (2) bekezdése rögzíti, hogy a szerződés fedezi a biztosítottnak, a 2. cikkben említett személyeknek, akik biztosítási kötelezettséggel rendelkeznek és a gépjármű jogszerű üzemben tartóinak és vezetőinek polgári jogi felelősségét, valamint biztosítja a gépjármű lopását, rablását és önkényes elvételét elkövető személyek vagy szándékosan közlekedési balesetet okozó személyek által fizetendő kártérítések kielégítését.

11 Az 522/85. sz. rendelettörvény 21. cikke értelmében az alap feladata az e rendelettörvény rendelkezéseinek megfelelően kielégíteni a kötelező biztosítással rendelkező és különösen a Portugáliában nyilvántartott gépjárművek által okozott balesetekből származó kártérítési igényeket.

12 Az említett rendelettörvény 25. cikkéből következik, hogy a kártérítés kielégítését követően a károsult jogai átszállnak az alapra, amely jogosult továbbá a törvényes késedelmi kamatra és a követelések megállapításával, illetve a beszedéssel kapcsolatban felmerülő költségek megtérítésére is, valamint hogy azon személyeket, akik biztosítási kötelezettségük fennállása ellenére nem kötöttek semmilyen biztosítást, perelheti bíróság előtt az alap. Ez utóbbi jogosult az általa kifizetett összegek megtérítését követelni a baleset egyéb felelőseivel szemben, ha vannak ilyenek.

13 A polgári törvénykönyv 503. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy aki szárazföldi közlekedésre alkalmas gépjárművet üzemeltet, és azt saját érdekében használja, még ha meghatalmazottként jár is el, felel a gépjárműnek tulajdonítható veszélyekből eredő károkért, függetlenül attól, hogy a gépjármű forgalomban van, vagy sem.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

14 A. A. Pão Mole Juliana, egy Portugáliában nyilvántartott gépjármű tulajdonosa, egészségügyi problémák miatt felhagyott e gépjármű vezetésével, és azt házának udvarán állította le, anélkül ugyanakkor, hogy eljárt volna a gépjármű forgalomból való hivatalos kivonásának érdekében.

15 2006. november 19-én ez a gépjármű, amelyet A. A. Pão Mole Juliana fia vezetett, miután azt anyja engedélye nélkül birtokba vette, letért az útról, a gépjármű vezetőjének, valamint az utastérben utasként tartózkodó két másik személynek a halálát okozva.

16 A. A. Pão Mole Juliana ebben az időpontban nem rendelkezett az említett gépjármű tekintetében gépjármű-felelősségbiztosítással.

17 Az alap, miután a gépjármű utasai jogutódjainak megtérítette a szóban forgó balesetből eredő károkat, keresetet indított A. A. Destapado Pão Mole Julianával, valamint C. M. Caetano Julianával, a gépjármű vezetőjének lányával szemben 437 345,85 euró összeg visszatérítése iránt.

18 A. A. Pão Mole Juliana védekezésül többek között azt hozta fel, hogy nem terheli felelősség a káreseményért, és mivel gépjárműve a háza udvarán parkolt, és azt nem szándékozta forgalomba helyezni, nem volt köteles e gépjármű tekintetében gépjármű-felelősségbiztosítást kötni.

19 Az elsőfokú bíróság részben helyt adott az alap által indított keresetnek, mivel úgy ítélte meg, hogy az, hogy a tulajdonos a gépjárművet nem kívánta forgalomba helyezni, és hogy a baleset anélkül történt, hogy felróható lenne felelőssége a káresemény tekintetében, nem zárja ki a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés kötésére vonatkozó kötelezettséget. E bíróság szerint e szerződés biztosítja a kártérítés közlekedési baleset károsultjainak való megfizetését még a gépjármű ellopásának esetén is.

20 A. A. Pão Mole Juliana fellebbezést nyújtott be az elsőfokú bíróság ítéletével szemben a Tribunal da Relação (fellebbviteli bíróság, Portugália) előtt.

21 E bíróság megállapította, hogy nem áll fenn sem az érintett gépjármű vonatkozásában gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés kötésére vonatkozó kötelezettség, sem A. A. Pão Mole Juliana felelőssége, hatályon kívül helyezte az elsőfokú bíróság ítéletét, és elutasította az alap által indított keresetet.

22 A Supremo Tribunal de Justiça (legfelsőbb bíróság, Portugália) előtt benyújtott kérelme alátámasztásául az alap azt állítja, hogy léteznek olyan, a gépjárműveknek tulajdonítható kockázatok, amelyek megalapozzák az ezeket érintő felelősségbiztosítás kötésére vonatkozó felelősséget még akkor is, ha e gépjárművek nincsenek forgalomban. Az alap azt kéri továbbá, hogy terjesszenek kérdést a Bíróság elé arra vonatkozóan, hogy a jogok átszállása, amelyet az 522/85. sz. rendelettörvény 25. cikke ismer el a számára, független-e a felelősségviselés polgári törvénykönyv 503. cikkének (1) bekezdésében előírt nemzeti rendszerétől.

23 A Supremo Tribunal de Justiça (legfelsőbb bíróság) megjegyzi, hogy az előtte benyújtott fellebbezés felveti annak a kérdését, hogy a tulajdonos gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés kötésére vonatkozó kötelezettsége abból az egyszerű tényből ered-e, hogy ő a gépjármű feletti tulajdonjog jogosultja, vagy e kötelezettség nem áll fenn, amennyiben a gépjármű a tulajdonos elhatározásából közterületen kívül áll.

24 E bíróság szerint a Bíróság 2014. szeptember 4-i Vnuk ítéletéből (C-162/13, EU:C:2014:2146) az következik, hogy „a gépjármű forgalomban való részvétele” első irányelv 3. cikke (1) bekezdésében előírt fogalmának hatálya alá tartozik a gépjárművek minden olyan használata, amely összeegyeztethető e gépjármű szokásos funkciójával.

25 Az alapügy mindazonáltal eltér az említett ítélethez vezető ügytől, amennyiben a jelen esetben nem kötöttek biztosítási szerződést, és a gépjármű, tulajdonosa elhatározásából, magántulajdonban lévő területen állt, és azt anélkül helyezték forgalomba, hogy az említett tulajdonos arról tudomással bírt volna, vagy arra engedélyt adott volna.

26 Úgy tűnik, a kérdést előterjesztő bíróság azon a véleményen van, hogy ilyen helyzetben nem áll fenn a szóban forgó gépjármű tekintetében gépjármű-felelősségbiztosítás kötésére vonatkozó kötelezettség.

27 Álláspontja szerint az említett kötelezettség ugyanis kizárólag akkor áll fenn, ha egyrészt az érintett gépjármű tulajdonosa azt forgalomba vagy olyan állapotba helyezi, amely a gépjármű-forgalomban való részvételből eredő kockázatot hordoz magában, másrészt ha e tulajdonos polgári jogi értelemben felelősséggel tartozhat harmadik személyek irányában a gépjármű forgalomban való részvételéből eredő károkért. Aránytalan lenne úgy tekinteni, hogy ugyanezen kötelezettség terheli a tulajdonost, amennyiben úgy határozott, hogy gépjárművét kivonja a forgalomból, és a baleset e gépjármű jogellenes eltulajdonítását követően, annak a tulajdonos hozzájárulása nélkül történő vezetése során következett be.

28 Ugyanakkor, mivel a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében említett szerv általi kártérítést e rendelkezés csak olyan esetre írja elő, ha a károkat olyan gépjármű okozta, amely tekintetében nem tettek eleget az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében előírt biztosítási kötelezettségnek, annak megállapítása, hogy egy A. A. Pão Mole Juliana helyzetéhez hasonló helyzetben lévő személy nem tartozik e kötelezettség hatálya alá, azt jelentené, hogy az alapnak nem kell kártérítést fizetnie az alapügy körülményeihez hasonló körülmények között.

29 Egyébként a második irányelv 1. cikke (4) bekezdésének második albekezdése kételyt kelt a tekintetben, hogy a gépjármű tulajdonosának felelőssége megállapítható-e önmagában tulajdonosi minősége folytán, vagy e felelősség az olyan esetekre korlátozódik, amikor a tulajdonost polgári jogi felelősség terheli a balesetből eredő károk tekintetében.

30 Közelebbről felmerül az a kérdés, hogy az alap a károsultaknak folyósított kártérítés visszatérítettése céljából indíthat-e keresetet a gépjármű tulajdonosával szemben, amennyiben az nem tett eleget a gépjármű tekintetében a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés kötésére vonatkozó kötelezettségének, attól függetlenül, hogy az e tulajdon feletti polgári jogi felelősség a szóban forgó baleset folytán őt terheli, vagy ez kizárólag akkor jöhet szóba, ha e felelősség megállapításának feltételei, különösen a polgári törvénykönyv 503. cikkének (1) bekezdésében a gépjármű irányítására vonatkozóan előírt feltétel, teljesülnek.

31 E körülmények között a Supremo Tribunal de Justiça (legfelsőbb bíróság, Portugália) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni az [első irányelv] 3. cikkét, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás olyan esetekre is kiterjed, amelyekben a tulajdonos döntése alapján a gépjárművet magántulajdonban lévő telken, közúton kívül tárolják;

vagy

[úgy kell-e értelmezni e rendelkezést, hogy] ilyen körülmények között a jármű tulajdonosát a Fundo de Garantia Automóvel által a károsult harmadik személyekkel szemben vállalt felelősségtől függetlenül, különösen a gépjármű jogosulatlan használata esetén, nem terheli biztosítási kötelezettség?

2) Úgy kell-e értelmezni a [második irányelv] 1. cikkének (4) bekezdését, hogy a Fundo de Garantia Automóvel – amely a felelősség biztosítására vonatkozó szerződés hiányában károsult harmadik személyeknek kifizette a vonatkozó kártérítést egy olyan gépjármű okozta közlekedési baleset miatt, amelyet a tulajdonos engedélye és tudta nélkül elvittek arról a magántulajdonban lévő területről, ahol azt elhelyezték – jogosult a kártérítés átvállalását a jármű tulajdonosával szemben érvényesíteni, ez utóbbinak a balesetért fennálló felelősségétől függetlenül;

vagy

úgy kell-e értelmezni [e rendelkezést], hogy a Fundo de Garantia Autmóvel által a kártérítés átvállalásának a tulajdonossal szembeni érvényesítése a polgári jogi felelősség fennállásától függ, különösen azon ténytől, hogy a baleset bekövetkezésének időpontjában a tulajdonos tényleges irányítással rendelkezett a jármű felett?”

32 A Bíróság Hivatalához 2017. augusztus 28-án érkezett levelével Írország az Európai Unió Bírósága alapokmánya 16. cikkének harmadik bekezdése alapján kérte, hogy a Bíróság nagytanácsa járjon el.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

33 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötése kötelező, amennyiben az érintett gépjármű, kizárólag a tulajdonos döntése alapján, aki többé nem szándékozik azt vezetni, egy magántulajdonban lévő telken parkol.

34 Ez a kérdés azon az előfeltevésen nyugszik, miszerint az alap A. A. Pão Mole Julianától a 522/85. sz. rendelettörvény 25. cikke alapján kérte az azon baleset károsultjai jogutódainak folyósított kártérítés visszatérítését, amelyben gépjárműve érintett volt, azzal az indokkal, hogy egyrészt e személyt terhelte e gépjármű tekintetében a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötésére vonatkozó kötelezettség, másrészt e kötelezettségének nem tett eleget. A kérdést előterjesztő bíróság részéről ebben az összefüggésben merül fel lényegében az a kérdés, hogy a fenti pontban jellemzett helyzetben az ilyen biztosításnak fedeznie kell-e az említett gépjárművet.

35 Ennek pontosítását követően emlékeztetni kell arra, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében ezen irányelv 4. cikke alkalmazásának sérelme nélkül minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.

36 Az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése, amelynek megfogalmazása igen általános, azt írja tehát elő a tagállamok számára, hogy belső jogrendjükben általános gépjármű-biztosítási kötelezettséget vezessenek be (lásd ebben az értelemben: 2013. július 11-i Csonka és társai ítélet, C-409/11, EU:

37 C:2013:512, 24. pont).

38 Tehát minden tagállamnak gondoskodnia kell arról, hogy az ezen irányelv 4. cikkében szereplő eltérési lehetőségek kivételével a területén nyilvántartásba vett gépjárművek tulajdonosai vagy üzembentartói szerződést kössenek valamely biztosítótársasággal az említett gépjárműhöz kapcsolódó polgári jogi felelősségnek az uniós jog által meghatározott keretek között történő biztosítására (lásd ebben az értelemben: 2013. július 11-i Csonka és társai ítélet, C-409/11, EU:C:2013:512, 28. pont).

39 A „gépjármű” fogalmát az első irányelv 1. cikkének 1. pontja akként határozza meg, mint „olyan gépjármű […], amely szárazföldi közlekedésre szolgál”. Ez a meghatározás független attól, hogy a szóban forgó gépjárművet mire használják, vagy mire használhatják (2014. szeptember 4-i Vnuk ítélet, C-162/13, EU:C:2014:2146, 38. pont; 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 29. pont).

40 Amint azt a főtanácsnok kiemelte indítványának 63–65. pontjában, e meghatározás a „gépjármű” fogalmának objektív felépítése mellett szól, amely független a tulajdonos vagy más személy azon szándékától, hogy a gépjárművet ténylegesen használja.

41 Hangsúlyozni kell egyébiránt, hogy ellentétben többek között a 2014. szeptember 4-i Vnuk ítélethez (C-162/13, EU:C:2014:2146), a 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908) ítélethez és a 2017. december 20-i Núñez Torreiro ítélethez (C-334/16, EU:C:2017:1007) vezető ügyekkel, amelyekben a Bíróságnak gépjármű-felelősségbiztosítással rendelkező gépjárművek vonatkozásában kellett pontosítania a biztosított gépjármű használatának azon eseteit, amelyek a megkötött biztosítás fedezete alá tartoznak, az alapügy ettől eltérő, az ilyen biztosítás megkötésére vonatkozó kötelezettség terjedelmét érintő kérdésre vonatkozik, amelyet jogbiztonsági okokból előre, azaz az érintett gépjárműnek egy balesetben való esetleges érintettségét megelőzően meg kell határozni.

42 Következésképpen az, hogy a Bíróság lényegében úgy ítélte meg az előző pontban hivatkozott ítéletekben, hogy csak a biztosított gépjármű használatának azon esetei alapozhatják meg az e gépjármű gépjármű-felelősségbiztosítási szerződése címén a biztosító általi felelősségvállalást az e gépjármű által okozott kár tekintetében, amelyek közlekedési eszközként való használatának körébe, és ennélfogva a „gépjármű forgalomban való részvétele” első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése vagy a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdése szerinti fogalma alá tartoznak, egyáltalán nem jelenti azt, hogy az ilyen biztosítás kötésére vonatkozó kötelezettség fennállását a szóban forgó gépjármű közlekedési eszközként, egy adott pillanatban való használatának függvényében kellene meghatározni.

43 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy egy olyan gépjármű, amely szerepel a nyilvántartásban, tehát amelyet nem vontak ki szabályosan a forgalomból, és amely alkalmas a forgalomban való részvételre, megfelel a „gépjármű” első irányelv 1. cikkének 1. pontja szerinti fogalmának, következésképpen nem szűnik meg tekintetében az ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében kimondott biztosítási kötelezettség azon egyetlen oknál fogva, hogy tulajdonosának többé nincs szándékában azt vezetni, és azt egy magántulajdonban lévő telekre állítja.

44 A fenti értelmezést nem kérdőjelezi meg a német kormánynak, Írországnak, az olasz kormánynak és az Egyesült Királyság kormányának azon érve, amely szerint nem szükséges az általános biztosítási kötelezettség terjedelmét tágan meghatározni, amennyiben az alapügy körülményeihez hasonló körülmények között felmerülő károkat megtéríthetné a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése szerinti szerv.

45 Ugyanis, amint az e rendelkezés szövegéből következik, az arra kötelezi a tagállamokat, hogy olyan szervet hozzanak létre, amely legalább azon biztosítási kötelezettség mértékéig kártérítést nyújt, amely egy többek között a biztosítási kötelezettségnek meg nem felelő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés következtében keletkezett.

46 Az e szervezet általi kártérítést tehát végső, kizárólag az e rendelkezésben említett esetre előírt megoldásnak szánták, és az nem tekinthető gépjármű-felelősségbiztosítási garanciarendszer létrehozásának az említett eseteken kívül (lásd ebben az értelemben: 2013. július 11-i Csonka és társai ítélet, C-409/11, EU:C:2013:512, 30–32. pont).

47 Amint arra a főtanácsnok rámutatott indítványának 34. pontjában, a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése szerinti kártérítési szerv általi kötelező kártérítés terjedelme tehát, azonosított gépjárművek által okozott károk esetén, egybeesik az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében kimondott általános biztosítási kötelezettség terjedelmével. Az e szerv által, ilyen helyzetben való kötelező kártérítés nem terjedhet tehát ki azokra az esetekre, amikor a balesetben érintett gépjármű nem tartozik a biztosítási kötelezettség hatálya alá.

48 Jelen esetben az ezen ítélet 38–42. pontjában bemutatott értelmezés lehetővé teszi a gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak védelmére irányuló, a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelvek által követett cél megvalósításának biztosítását, amelyet az uniós jogalkotó folyamatosan biztosított és erősített (2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 32. és 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ez az értelmezés biztosítja ugyanis, hogy e károsultak mindenképpen kártérítésben részesüljenek vagy a biztosító által, az erre vonatkozóan kötött szerződés alapján, vagy a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése szerinti szerv által abban az esetben, ha a balesetben érintett gépjármű biztosítására vonatkozó kötelezettségnek nem tettek eleget, vagy ha e gépjárművet nem azonosították.

49 Az alapügyben a Bíróság előtt benyújtott ügyiratokból kitűnik, hogy A. A. Pão Mole Juliana gépjárműve szokásos üzembetartásának helye az egyik tagállam, nevezetesen Portugália területén volt. E gépjármű ugyanis az alapügy tényállásának idején még mindig e tagállamban volt nyilvántartva.

50 Ezenkívül e gépjármű működőképes állapotban volt, amint azt bizonyítja az a tény, hogy A. A. Pão Mole Juliana fia a gépjárművet vezette, amikor a baleset történt.

51 Ilyen körülmények között a gépjármű az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében kimondott biztosítási kötelezettség hatálya alá tartozott.

52 Amint az a fenti megfontolásokból következik, e tekintetben nem bír relevanciával, hogy A. A. Pão Mole Juliana gépjárműve magántulajdonban lévő telken, háza udvarán parkolt, mielőtt fia birtokba vette volna, és hogy neki nem állt szándékában azt vezetni.

53 A fenti megfontolások összességének fényében az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötése kötelező, amennyiben az érintett gépjármű még mindig valamely tagállamban van nyilvántartva, és alkalmas a forgalomban való részvételre, ám, kizárólag a tulajdonos döntése alapján, aki többé nem szándékozik azt vezetni, egy magántulajdonban lévő telken parkol.

A második kérdésről

54 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely azt írja elő, hogy az e rendelkezésben említett szerv jogosult igényét érvényesíteni azon személlyel szemben, akit az azon gépjárműre vonatkozó gépjármű-felelősségbiztosítás kötésére vonatkozó kötelezettség terhelt, amely az e szerv által átvállalt károkat okozta, de aki nem kötött ilyen szerződést, akkor is, ha e személy nem tartozna polgári jogi felelősséggel azon balesetért, amelynek során e károk keletkeztek.

55 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése kifejezetten nyitva hagyja a tagállamok számára azt a lehetőséget, hogy az említett szerv általi kártérítést kiegészítő jelleggel ruházzák fel, és lehetővé teszi a számukra, hogy rendelkezzenek az ugyanezen szervek és a káresemény felelősei közötti igények rendezéséről, valamint a károsultnak ugyanazon káresemény tekintetében kártérítést biztosítani köteles más biztosítók vagy szervek közötti jogviszonyokról (lásd ebben az értelemben: 2003. december 4-i Evans ítélet, C-63/01, EU:C:2003:650, 32. pont).

56 Noha az uniós jogalkotó fenn kívánta tartani a tagállamok azon jogát, hogy rendelkezzenek a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése szerinti kártérítési szervet többek között a „káresemény felelősével vagy felelőseivel” szemben megillető igényeinek rendezéséről, ugyanakkor nem harmonizálta az ilyen szerv igényeinek rendezésére vonatkozó különböző aspektusokat, különösen annak meghatározását, hogy az ilyen igény mely további személyekkel szemben érvényesíthető, ekként, amint azt a Bizottság hangsúlyozta, ezen aspektusok minden tagállam nemzeti jogának hatálya alá tartoznak.

57 Tehát valamely nemzeti szabályozás rendelkezhet akként, hogy amennyiben a balesetben érintett gépjármű tulajdonosa nem teljesítette az e gépjármű biztosítása tekintetében a nemzeti jog alapján őt terhelő kötelezettséget, mint a jelen ügyben, az említett kártérítési szerv igényét érvényesítheti a káresemény felelősén vagy felelősein kívül e tulajdonossal szemben is, függetlenül attól, hogy fennáll-e ez utóbbi polgári jogi felelőssége a baleset bekövetkeztében.

58 A fenti megfontolások összességére tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdését akként kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely azt írja elő, hogy az e rendelkezésben említett szerv jogosult igényét érvényesíteni, a káresemény felelősén vagy felelősein túl, azon személlyel szemben is, akit az azon gépjárműre vonatkozó gépjármű-felelősségbiztosítás kötésére vonatkozó kötelezettség terhelt, amely az e szerv által átvállalt károkat okozta, de aki nem kötött ilyen szerződést, akkor is, ha e személy nem tartozna polgári jogi felelősséggel azon balesetért, amelynek során e károk keletkeztek.

A költségekről

59 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 (nagytanács) a következőképpen határozott:

1) **A 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, 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 akként kell értelmezni, hogy gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötése kötelező, amennyiben az érintett gépjármű még mindig valamely tagállamban van nyilvántartva, és alkalmas a forgalomban való részvételre, ám, kizárólag a tulajdonos döntése alapján, aki többé nem szándékozik azt vezetni, egy magántulajdonban lévő telken parkol.**

2) **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 (4) bekezdését akként kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely azt írja elő, hogy az e rendelkezésben említett szerv jogosult igényét érvényesíteni, a káresemény felelősén vagy felelősein túl, azon személlyel szemben is, akit az azon gépjárműre vonatkozó gépjármű felelősségbiztosítás kötésére vonatkozó kötelezettség terhelt, amely az e szerv által átvállalt károkat okozta, de aki nem kötött ilyen szerződést, akkor is, ha e személy nem tartozna polgári jogi felelősséggel azon balesetért, amelynek során e károk keletkeztek.**

Aláírások