A BÍRÓSÁG VÉGZÉSE (tizedik tanács)

2021. október 29.*

„Előzetes döntéshozatal – A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke – Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás – 2009/103/EK irányelv – A 3. cikk első bekezdése – Biztosítási szerződés kötésének kötelezettsége – Terjedelem – A forgalomban való részvételre nem alkalmas, nyilvántartásba nem vett és a forgalomból szabályosan kivont gépjármű”

A C-688/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Sąd Rejonowy w Opatowie (opatówi kerületi bíróság, Lengyelország) a Bírósághoz 2020. december 17-én érkezett, 2020. október 14-i határozatával terjesztett elő a

HG,

TC

és

az **Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny**

között,

a **Prokuratura Okręgowa w Kielcach**

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (tizedik tanács),

tagjai: C. Lycourgos, a negyedik tanács elnöke, a tizedik tanács elnökeként eljárva, I. Jarukaitis (előadó) és M. Ilešič bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint a Bíróság az eljárási szabályzatának 99. cikke alapján, indokolt végzéssel határoz,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: lengyel.

Végzést

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 irányelv (HL 2009. L 263., 11. o.) 3. cikkének az értelmezésére irányul.

2 E kérelmet a HG és TC, valamint az Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (biztosítási garanciaalap, Lengyelország; a továbbiakban: garanciaalap) közötti, az alapügy felpereseire háruló azon esetleges kötelezettség tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztettek elő, hogy ez utóbbiaknak gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kell kötniük egy olyan jármű vonatkozásában, amely nem alkalmas a forgalomban való részvételre, nem rendelkezik forgalmi rendszámmal, és ideiglenesen kivonták a forgalomból.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. pontja a következő meghatározást tartalmazza:

„Ezen irányelv alkalmazásában

1) »gépjármű«: minden szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő gépjármű, valamint a pótkocsi, akkor is, ha nincs a gépjárműhöz kapcsolva […]”

4 Ezen irányelv „Gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség” című 3. cikkének első bekezdése ekképp rendelkezik:

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

5 Az említett irányelvnek „A gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség alóli kivételek” című 5. cikke írja elő azokat a feltételeket, amelyek mellett a tagállamok eltérhetnek ezen irányelv de 3. cikkének rendelkezésitől egyes természetes és magánjogi vagy közjogi jogi személyek, illetve bizonyos gépjárműtípusok vagy bizonyos speciális forgalmi rendszámmal ellátott gépjárművek esetében.

A lengyel jog

6 A 2003. május 22-i ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (a kötelező biztosításról, a biztosítási garanciaalapról és a lengyel gépjármű-felelősségbiztosítók hivataláról szóló törvény) alapeljárásra alkalmazandó változatának (Dz. U. 2018., 473. sz.; a továbbiakban: a kötelező biztosításról szóló törvény) 3. cikkének (1) bekezdése úgy határozza meg a „kötelező biztosítás” fogalmát, hogy az „egy személy felelősségbiztosítására vagy valamely vagyontárgy biztosítására vonatkozik, amennyiben törvény vagy a Lengyel Köztársaság által ratifikált nemzetközi egyezmény biztosítási szerződés kötésére vonatkozó kötelezettséget ír elő”.

7 A kötelező biztosításról szóló törvény 4. cikkének 1. pontja előírja, hogy a gépjármű üzembentartóját terhelő felelősség biztosítása kötelező az ilyen gépjárművek közlekedéséből eredő károk tekintetében.

8 E törvény 23. cikkének (1) bekezdése értelmében a gépjármű üzembentartójának kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kell kötnie a birtokában lévő gépjármű használatából eredő károk tekintetében.

9 Az említett törvény 88. cikke előírja:

„(1) Az a személy, aki nem tett eleget a kötelező biztosítási szerződés megkötésére vonatkozó kötelezettségének, a [jelen] törvényben meghatározott feltételek szerint köteles illetéket fizetni.

(2) Az (1) bekezdésben említett illeték összege minden évben a következő:

1) kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés esetén:

[…]
b) teherautók, traktorok és autóbuszok esetében a minimálbér háromszorosának ellenértéke;

[…]

[…]

(3) Azon gépjárművek üzembentartói esetében, akik nem tettek eleget a [gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó] biztosítási szerződés megkötésére vonatkozó kötelezettségnek e biztosítás feltételeinek megfelelően, a jogosultság összege attól az időtartamtól függ, amelynek során az üzembentartó biztosítási fedezet nélkül volt, minden egyes év tekintetében, és amelynek összege:

[…]

3) a (2) bekezdés 1. pontjában meghatározott illeték 100%-a – amennyiben ez az időszak meghaladja az 14 napot.

[…]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

10 2014. szeptember 1-jén az alapeljárás felperesei egy tehergépkocsit vásároltak (a továbbiakban: vitatott gépjármű). E gépjárművet a 2015. október 29. és 2019. október 29. közötti időszakban ideiglenesen kivonták a forgalomból a Starosta Ostrowiecki (Ostrowiec körzet elöljárója, Lengyelország) egymást követő határozatai alapján, és a gépjármű forgalmi engedélyt és rendszámtábláit ez utóbbinál letétben helyezték. A vitatott gépjárművet ugyanezen hatóság 2019. március 20-i határozata alapján ideiglenesen újból nyilvántartásba vették.

11 A forgalomból való ideiglenes kivonás időszaka alatt e gépjármű műszaki állapota miatt nem volt alkalmas a közlekedésre.

12 Mivel az említett gépjárművet nem fedezte kötelező gépjármű-biztosítási szerződés a 2017. szeptember 15. és 2019. március 20. közötti időszakban (a továbbiakban: vitatott időszak), a garanciaalap 2019. május 20-i levelében tájékoztatta az alapeljárás felpereseit, hogy megsértették biztosítási kötelezettséget, és felhívta őket arra, hogy nyújtsák be azokat az iratokat, amelyek azt igazolják, hogy tiszteletben tartották e kötelezettséget, illetve nem állt fenn ilyen kötelezettség. Ugyanezen levélben 6750 lengyel zloty (PLN) (hozzávetőleg 1500 euró) bírság került kiszabásra velük szemben a kötelezettség megsértése miatt.

13 E felperesek keresetet indítottak a kérdést előterjesztő bíróság, a Sąd Rejonowy w Opatowie (opatówi kerületi bíróság, Lengyelország) előtt annak megállapítása érdekében, hogy a vitatott időszakban nem állt fenn a vitatott gépjármű felelősségbiztosítására vonatkozó kötelezettség. E kereset alátámasztása érdekében arra hivatkoznak, hogy egy ilyen biztosítási szerződés kötésére vonatkozó kötelezettség előírása egy olyan időszak tekintetében, amelynek során a gépjárművet ideiglenesen kivonták a forgalomból, és e kötelezettség be nem tartása esetén a bírság kiszabása „jogellenes és sérti az állampolgárok jogait”.

14 A garanciaalap e kereset elutasítását kéri. Hangsúlyozza, hogy a kötelező felelősségbiztosításra vonatkozó biztosítási szerződés megkötésével kapcsolatos, a kötelező felelősségbiztosításról szóló törvény 23. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelezettség pusztán azon tény alapján terheli a gépjárművek üzembentartóit, hogy a gépjárművet üzemben tartják, az üzemben tartás teljes időtartama alatt, a gépjármű nyilvántartásból való törlése napjáig, függetlenül e gépjármű megszerzésének módjától, műszaki állapotától vagy használatának mértékétől. A gépjármű forgalomból való ideiglenes kivonása tehát nem mentesíti a tulajdonosát az ilyen szerződés megkötésének kötelezettsége alól. Következésképpen e jogszabályi kötelezettség tiszteletben nem tartása igazolja a kötelező biztosításról szóló törvény 88. cikkében előírt szankció kiszabását.

15 A kérdést előterjesztő bíróság kiemeli, hogy a kötelező biztosításról szóló törvény 23. cikkének (1) bekezdésében előírt, a gépjármű üzembentartóját terhelő, a gépjármű közlekedéséből eredő károkra vonatkozó felelősségbiztosítási szerződés megkötésével kapcsolatos kötelezettség abszolút jellegű, magának a gépjármű birtoklásának a tényéhez kapcsolódik, és független annak műszaki jellegétől, közlekedésre való alkalmasságától, használatának módjától vagy attól a körülménytől, hogy azt hatáskörrel rendelkező hatóság határozata alapján kivonták-e a forgalomból. E bíróság megjegyzi továbbá, hogy a lengyel jog által az e kötelezettség megsértése esetén előírt szankciók azonosak, a kötelezettség megsértésének körülményeitől függetlenül.

16 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a gépjárműhasználatból eredő károkra vonatkozó felelősségbiztosítási szerződés kötésével kapcsolatos kötelezettség ilyen értelmezése túl tág, és túlmegy azon, amit a 2009/103 irányelv célja, nevezetesen a közúti balesetek károsultjainak védelme megkövetel.

17 A Bíróság azon ítélkezési gyakorlatára tekintettel ugyanis, amely a „gépjármű forgalomban való részvételének” az ezen irányelv keretében használt jelentéssel bíró fogalmára vonatkozik, a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés kötésére vonatkozó kötelezettség előírása a közlekedésre alkalmatlan és a hatáskörrel rendelkező hatóságok határozatai alapján a forgalomból kivont járművek üzembentartói tekintetében nem igazolt, mivel egy ilyen gépjárművel kapcsolatos esetleges kár nem minősülhet az ezen ítélkezési gyakorlat értelmében vett, „gépjármű forgalomban való részvételéből” eredő kárnak. Mivel az ilyen biztosítás által fedezett kockázat így nem következhet be, sem a közlekedésre alkalmatlan gépjármű üzembentartója, sem az esetleges károsult személy nem fedezett e biztosítás által, a biztosítási szerződés megkötése és az ahhoz

kapcsolódó biztosítási díj megfizetése ellenére sem. Felesleges teherről van tehát szó. Ezenfelül az ilyen szerződés megkötésére vonatkozó kötelezettség tiszteletben nem tartásának szankciója szigorú.

18 E körülmények között a Sąd Rejonowy w Opatowie (opatówi kerületi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a [2009/103 irányelv] 3. cikkét, hogy gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kell kötni akkor is, ha a gépjármű nem alkalmas a közlekedésre, és azt a hatáskörrel rendelkező hatóság által elfogadott határozat alapján a jognak megfelelően, ideiglenesen kivonják a forgalomból?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

19 A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke értelmében, ha az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre adandó válasz egyértelműen levezethető az ítélkezési gyakorlatból, a Bíróság az előadó bíró javaslatára és a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor indokolt végzéssel határozhat.

20 A jelen ügyben ezt a rendelkezést kell alkalmazni.

21 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdését, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötése azon időszak tekintetében is kötelező, amely során az érintett gépjármű műszaki állapota miatt nem alkalmas a közlekedésre, nem került nyilvántartásba vételre, és az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően ideiglenesen kivonták a forgalomból.

22 Amint azt a Bíróság már többször megállapította, e 3. cikk első bekezdése, amelynek megfogalmazása igen általános, azt írja elő a tagállamok számára, hogy belső jogrendjükben általános gépjármű-biztosítási kötelezettséget vezessenek be (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 39. pont).

23 Következésképpen minden tagállamnak gondoskodnia kell arról, hogy az ezen irányelv 5. 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 közt (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 40. pont).

24 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. pontja úgy határozza meg a gépjármű fogalmát, hogy „gépjármű minden szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő gépjármű, valamint a pótkocsi, akkor is, ha nincs a gépjárműhöz kapcsolva”.

25 Ez a meghatározás független attól, hogy az érintett gépjárművet mire használják vagy mire használhatják (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2021. április 29, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 42. pont).

26 Ezenfelül e meghatározás a „gépjármű” fogalmának objektív felfogása mellett szól, amely független a tulajdonos vagy más személy azon szándékától, hogy a gépjárművet ténylegesen használja (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 39. pont; 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 43. pont).

27 A Bíróság egyébiránt már hangsúlyozta, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítás megkötésére vonatkozó kötelezettség terjedelmét érintő kérdést jogbiztonsági okokból előre, azaz az érintett gépjárműnek egy balesetben való esetleges érintettségét megelőzően kell meghatározni (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 40. pont; 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 44. pont).

28 A Bíróság ebből azt a következtetést vonta le, hogy az a tény, hogy a 2014. szeptember 4-i Vnuk ítéletben (C-162/13, EU:C:2014:2146), a 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítéletben (C-514/16, EU:C:2017:908) és a 2017. december 20-i Núñez Torreiro ítéletben (C-334/16, EU:C:2017:1007) lényegében úgy ítélte meg, 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” 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 tényleges használatának függvényében kellene meghatározni (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 41. pont).

29 E tényezőkre tekintettel a Bíróság úgy ítélte meg, hogy egy gépjármű, amelyet nyilvántartásba vettek, és nem vontak ki szabályosan a forgalomból, „gépjármű forgalomban való részvételének” a 2009/103 irányelv 3. cikke első bekezdése szerinti fogalma alá tartozik, ezért gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés megkötése az említett irányelv 3. cikkének első bekezdése alapján kötelező, amennyiben az érintett gépjármű még mindig nyilván van tartva valamely tagállamban, és alkalmas a forgalomban való részvételre, ám kizárólag a tulajdonos döntése alapján, aki többé nem szándékozik azt vezetni, egy magántulajdonban lévő telken parkol (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 42. és 52. pont).

30 Ugyanezen tényezőkre tekintettel a Bíróság azt is kimondta, hogy főszabály szerint ugyanennek kell vonatkoznia az olyan, valamely tagállamban nyilvántartásba vett gépjárműre, amelyet magántulajdonban lévő területen tárolnak, és amelyet tulajdonosának döntése alapján megsemmisítésre szánnak, még akkor is, ha e gépjármű adott időpontban a műszaki állapota miatt nem üzemképes (2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 47. pont).

31 A Bíróság mindazonáltal megállapította, hogy bár a gépjármű nyilvántartásba vétele főszabály szerint az üzemképességét, és így azt igazolja, hogy közlekedési eszközként használható, nem zárható ki, hogy egy nyilvántartásba vett gépjármű objektíve végérvényesen üzemképtelen legyen a rossz műszaki állapota miatt. A Bíróság azt is hozzátette, hogy ahhoz, hogy az ilyen gépjárművet kizárják a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdése szerinti biztosítási kötelezettség alól, az

szükséges, hogy az alkalmazandó nemzeti szabályozás alapján hivatalosan kivonják a forgalomból (lásd ebben az értelemben: 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 58. pont).

32 A Bíróság ebből azt a következtetést vonta le, hogy egy tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű továbbra is a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdésében előírt biztosítási kötelezettség hatálya alá tartozik mindaddig, amíg azt az alkalmazandó nemzeti szabályozásnak megfelelően szabályosan ki nem vonják a forgalomból (2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 60. pont).

33 Ezen ítélkezési gyakorlatból egyértelműen levezethető, hogy amennyiben egy gépjármű műszaki állapota miatt nem alkalmas a forgalomban való részvételre, nincs nyilvántartásba véve, és azt az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően szabályosan kivonták a forgalomból, az nem tartozik a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdésében előírt biztosítási kötelezettség hatálya alá. A forgalomból való ilyen szabályos kivonás objektíve megállapítja, hogy az érintett gépjármű nem vehet részt a forgalomban, és ily módon nem használható közlekedési eszközként, tehát nem rendelkezik a „gépjárműnek” a 2009/103 irányelv 1. cikke 1. pontja értelmében vett minőségével (lásd analógia útján: 2021. április 29i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 58. és 59. pont). E tekintetben nincs jelentősége annak a ténynek, hogy e kivonás ideiglenes, mivel semmi nem utal arra, hogy egy ilyen körülmény hatással lenne az érintett gépjármű forgalomból való kivonásának tényleges jellegére, a kivonás időtartama alatt.

34 A fenti megfontolások összességére figyelemmel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdését úgy kell értelmezni, hogy nem kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kötni azon időszakra vonatkozóan, amelynek során az érintett gépjármű műszaki állapota miatt nem alkalmas a forgalomban való részvételre, nem vették nyilvántartásba, és azt az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően ideiglenesen kivonták a forgalomból.

A költségekről

35 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.

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

A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének első bekezdését úgy kell értelmezni, hogy nem kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kötni azon időszakra vonatkozóan, amelynek során az érintett gépjármű műszaki állapota miatt nem alkalmas a forgalomban való részvételre, nem vették nyilvántartásba, és az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően ideiglenesen kivonták a forgalomból.

Aláírások