A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2021. június 10.*

„Előzetes döntéshozatal – Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás – 2009/103/EK irányelv – Az 1. cikk 1. és 2. pontja – A 3. cikk első, második és utolsó bekezdése – A »gépjármű« fogalma – Anyagi kár fedezésére vonatkozó kötelezettség – Terjedelem – Olyan nyerges jármű részvételével bekövetkező közlekedési baleset, amelynek elemei külön kötelező biztosítás tárgyát képezik – A félpótkocsiban azon vontatójármű által okozott károk, amelyhez e félpótkocsi e baleset bekövetkezésekor volt kapcsolva – Azon nemzeti szabályozás értelmezése, amely e károkat kizárja az ezen közúti vontatójárműre vonatkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetből”

A C-923/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság, Spanyolország) a Bírósághoz 2019. december 17-én érkezett, 2019. november 28-i határozatával terjesztett elő

a **Van Ameyde España SA**

és

a **GES Seguros y Reaseguros SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: E. Regan tanácselnök, M. Ilešič, Juhász E., C. Lycourgos és I. Jarukaitis (előadó) bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Van Ameyde España SA képviseletében M. I. Castizo Reyes procuradora és V. Muñoz Mundina abogado,

– a GES Seguros y Reaseguros SA képviseletében A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros procurador és J. A. Moreno Martínez de Azcoytia abogado,

– a spanyol kormány képviseletében M. J. Ruiz Sánchez, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: spanyol.

– az Európai Bizottság képviseletében H. Tserepa-Lacombe és J. Rius, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. február 23-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

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.) 1. cikkével együttesen értelmezett 3. cikke utolsó bekezdésének értelmezésére irányul.

2 E kérelmet a Van Ameyde España SA (a továbbiakban: Van Ameyde) és a GES Seguros y Reaseguros SA (a továbbiakban: GES Seguros) között egy nyerges jármű részvételével bekövetkezett közúti baleset során a félpótkocsiban keletkezett vagyoni károk megtérítése iránti kérelem tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2009/103 irányelv (1)–(3) és (20) preambulumbekezdése kimondja:

„(1) A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelvet [(HL 1972. L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o.)], a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelvet [(HL 1984. L 8., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o.)], a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelvet [(HL 1990. L 129., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o.)], a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, szóló, 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (negyedik gépjármű-biztosítási irányelv) [(HL 2000. L 181., 65. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 331. o.)] több alkalommal […] jelentős mértékben módosították. Az átláthatóság és észszerűség érdekében ezt a négy irányelvet, továbbá a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó [72/166], [84/5], 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a [2000/26] európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet [(HL 2005. L 149., 14. o.)] kodifikálni kell.

(2) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak, akár baleset károsultjai. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az [az Európai Unióban] a nem életbiztosítási piac fontos részét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás hatással van a személyek és járművek szabad mozgására is. […]

(3) Valamennyi tagállamnak meg kell tennie minden hasznos intézkedést annak biztosítására, hogy a szokásosan a területén üzemben tartott gépjárművek felelősségbiztosítással rendelkezzenek. A fedezett felelősség mértékét és a fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni.

[…]

(20) A gépjárműbalesetek károsultjai számára hasonló bánásmódot kell biztosítani függetlenül attól, hogy [az Unión] belül a balesetek hol következnek be.”

4 Ezen irányelv 1. cikke a következő fogalommeghatározásokat 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;

2. »károsult«: minden, gépjármű okozta kár vonatkozásában kártérítésre jogosult személy;

[…]”

5 Ezen irányelv „Gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség” című 3. cikke a következőképpen 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.

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

[…]

Az első bekezdésben említett biztosítás kötelezően kiterjed mind az anyagi kárra, mind a személyi sérülésre.”

6 Ugyanezen irányelvnek „A gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség alóli kivételek” című 5. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A tagállamok eltérhetnek a 3. cikk rendelkezéseitől egyes természetes és magánjogi vagy közjogi jogi személyek esetén; ezek jegyzékét az eltérést alkalmazó állam készíti el, és arról tájékoztatja a többi tagállamot és a Bizottságot.

[…]

(2) A tagállamok eltérhetnek a 3. cikk rendelkezéseitől bizonyos gépjárműtípusok vagy bizonyos speciális forgalmi rendszámmal ellátott gépjárművek esetében; ezeknek a gépjárműtípusoknak, illetve gépjárműveknek a jegyzékét az eltérést alkalmazó állam készíti el, és arról a többi tagállamnak és a Bizottságnak tájékoztatást nyújt.

[…]”

7 A 2009/103 irányelvnek „A károsultak egyes csoportjai” című 12. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 13. cikk (1) bekezdése második albekezdésének sérelme nélkül a 3. cikkben említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre.

(2) Baleset esetén a biztosított személy, a gépjármű vezetője vagy bármely más, a magánjog értelmében felelős személy családtagjai, akik felelősségét a 3. cikkben említett biztosítás fedezi, e családi kapcsolat miatt a személyi sérülés tekintetében nem zárhatók ki a biztosítás köréből.

(3) A 3. cikkben említett biztosítás kiterjed az olyan gyalogosokat, kerékpárosokat és a közút többi, nem motorizált használóját 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."

A nemzeti jog

8 A 2004. október 29-i 8/2004 Real Decreto Legislativóval (8/2004. sz. királyi törvényerejű rendelet, a BOE 2004. november 5-i 267. száma, 36662. o.) kodifikált Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (a gépjárművek közlekedésével kapcsolatban fennálló polgári jogi felelősségről és biztosításról szóló törvény, a továbbiakban: gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény) alapeljárásra alkalmazandó változatának „Felelősségbiztosítás" című 1. cikke (1) bekezdésében a következőket írja elő:

„A gépjármű vezetője a gépjármű vezetésével előidézett kockázatra tekintettel felelős a közlekedés folytán keletkezett személyi és vagyoni károkért.

[…]

Vagyoni kár esetén a gépjármű vezetője felelősséget visel a harmadik személyekkel szemben, amennyiben a Código Civil [polgári törvénykönyv] 1902. és azt követő cikkeinek, a Código Penal [büntető törvénykönyv] 109. és azt követő cikkeinek, valamint a jelen törvénynek a rendelkezései alapján fennáll a polgári jogi értelemben vett felelőssége.

[…]

Amennyiben a gépjárművet nem a tulajdonosa vezette, ez utóbbi felel a vezető által okozott személyi és vagyoni károkért, ha a tulajdonos és a vezető a [polgári törvénykönyv] 1093. cikkében vagy a [büntető törvénykönyv] 120. cikkének (5) bekezdésében meghatározott kapcsolatban áll egymással. A tulajdonos mentesül e felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kár megelőzése érdekében kellő gondossággal járt el.

[…]"

9 A gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény „Biztosítási kötelezettség" című 2. cikke (1) bekezdésének első albekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„Minden olyan gépjármű-tulajdonos, akinek a gépjárművét szokásosan Spanyolországban tartják üzemben, köteles a tulajdonát képező minden egyes gépjármű után olyan biztosítási szerződést kötni és hatályában fenntartani, amely a kötelező felelősségbiztosítás összeghatáráig fedezi az 1. cikkben hivatkozott polgári jogi felelősséget. A tulajdonos azonban mentesül e kötelezettség alól, ha olyan más személy kötött biztosítási szerződést, akinek ahhoz érdeke fűződik, és megjelölte, hogy azt milyen célból kötötte."

10 E törvény „Tárgyi hatály és kizárások" című 5. cikkének (2) bekezdése előírja:

„A kötelező biztosítás azon anyagi károkat sem fedezi, amelyek a biztosított gépjárműben, az abban fuvarozott dolgokban, illetve azon árukban következtek be, amelyek jogosultja a szerződő, a biztosított, a tulajdonos vagy a vezető, annak házastársa, valamint a velük legfeljebb harmadfokú vérrokonsági vagy hozzátartozói viszonyban álló rokonok."

11 A 2008. szeptember 12-i 1507/2008 Real Decretóval (1507/2008. sz. királyi rendelet; a BOE 2008. szeptember 13-i 222. száma, 37487. o.) kodifikált Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló rendelet, a továbbiakban: kötelező gépjárműbiztosításról szóló rendelet) 1. cikkének (1) bekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„Gépjárműnek minősül – a gépjárműhasználat tekintetében fennálló polgári jogi felelősség és biztosítási kötelezettség szempontjából – minden olyan gépjármű, amely alkalmas a felszíni közlekedésre és motor hajtja, ideértve a segédmotoros kerékpárokat, különleges rendeltetésű járműveket, pótkocsikat és félpótkocsikat, […] Mentesülnek a biztosítási kötelezettség alól azok a pótkocsik, félpótkocsik és speciális vontatott járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 750 kg-ot […]”

12 A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló rendelet „Több káresemény és több károkozó személy” című 19. cikkének (2) bekezdése a következőket írja elő:

„Ha két vagy több kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással rendelkező gépjárművet érintő ugyanazon káresemény következtében harmadik személyeket kár ér, a felelős gépjárművek biztosítóinak mindegyike hozzájárul a jogszabályi kötelezettségek teljesítéséhez, figyelembe véve az egyes érintett gépjárművek felelősségét, amennyiben az megállapítható, vagy – ellenkező esetben – a biztosítótársaságok megállapodásaiban megállapítottakkal összhangban; ennek hiányában minden biztosító hozzájárulása az érintett járművek teljesítményével arányos.

Ha a két részt vevő gépjárművet egy vontatójármű és az ahhoz kapcsolt pótkocsi vagy félpótkocsi, illetve két pótkocsi vagy félpótkocsi alkotja, és az egyes említett járművek tekintetében fennálló felelősség mértéke nem határozható meg, mindegyik biztosító a biztosítótársaságok közötti megállapodásokban foglaltak szerint járul hozzá az említett kötelezettségek teljesítéséhez, vagy ennek hiányában a biztosítási kötvényben megjelölt egyes gépjárművekre vonatkozó éves biztosítási díj összege arányában.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

13 2014. április 3-án egy közúti vontatóból (a továbbiakban: közúti vontató) és egy félpótkocsiból (a továbbiakban: félpótkocsi) álló nyerges jármű részvételével közlekedési baleset következett be, amelynek során a félpótkocsit kár érte. Megállapítást nyert, hogy e balesetet a közúti vontató vezetőjének gondatlansága okozta, és a félpótkocsiban okozott károk kizárólag neki tudhatók be.

14 A közúti vontató a Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda portugál jog szerint létrejött társaság tulajdonában állt, és a szintén portugál jog szerint létrejött – Spanyolországban a Van Ameyde által képviselt – Açoreana társaságnál rendelkezett kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással. A félpótkocsi a Caixarenting SAU tulajdonában állt, amely azt pénzügyi lízing keretében bérbe adta a Primafrío SL részére. Az utóbbi a félpótkocsit érő anyagi károk fedezése céljából biztosítást kötött a GES Segorosnál, a félpótkocsi kötelező gépjármű-felelősségbiztosítását pedig a Seguros Bilbao SA-nál kötötték meg, amely nem vesz részt félként a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárásban.

15 Azt követően, hogy a GES Seguros a félpótkocsiban okozott károk megtérítése címén 34 977,33 euró összeget fizetett ki a Primafrío részére, 2015. március 13-án keresetet indított a Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (La Palma del Condadoi 1. sz. elsőfokú bíróság, Spanyolország) előtt a Van Ameyde arra való kötelezése iránt, hogy kártérítés címén fizesse meg a fenti összeget, annak törvényes kamataival együtt. E kereset alátámasztására a GES Seguros többek között azt állította, hogy az alapügy tényállása idején hatályos szabályozásnak megfelelően a közúti vontató és a félpótkocsi önálló gépjárműveknek minősültek, amelyek különböző tulajdonosokhoz tartoztak, és

amelyek mindegyikére kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás vonatkozott, így a félpótkocsi nem tekinthető a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény 5. cikkének (2) bekezdése értelmében a vontató rakományának vagy általa fuvarozott dolognak. Következésképpen a GES Seguros szerint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetből való, e rendelkezésben előírt kizárás nem volt alkalmazható. A Van Ameyde vitatta a fenti keresetet.

16 Mivel e keresetet 2016. július 14-én ítélettel elutasították azzal az indokkal, hogy a félpótkocsit a közúti vontató rakományának vagy általa fuvarozott dolognak kell tekinteni, a GES Seguros fellebbezést nyújtott be az Audiencia Provincial de Huelva-hoz (hauelvai tartományi bíróság, Spanyolország), amely 2016. december 22-i ítéletében e fellebbezésnek helyt adott.

17 E bíróság úgy ítélte meg, hogy nem alkalmazható a biztosított gépjárműben fuvarozott dolgokban bekövetkezett anyagi károk biztosítási fedezetből való, a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény 5. cikkének (2) bekezdésében előírt kizárása, és hogy ennek következtében a félpótkocsiban okozott károkra kiterjed a közúti vontató kötelező gépjármű-felelősségbiztosítása. Az említett bíróság szerint ugyanis a félpótkocsit nem lehet a közúti vontató rakományának tekinteni, mivel többek között az érintett kizárás nem a biztosítással rendelkező jármű „által” fuvarozott dolgokban, hanem a biztosított „járműben” fuvarozott árukban okozott károkra utal.

18 A Van Ameyde felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a fenti 2016. december 22-i ítélettel szemben a Tribunal Supremóhoz (legfelsőbb bíróság, Spanyolország), azaz a kérdést előterjesztő bírósághoz, azt állítva, hogy az említett 5. cikk (2) bekezdése alapján a félpótkocsiban okozott károk nem tartoznak a közúti vontató kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetébe. E tekintetben a Van Ameyde többek között azt állítja, hogy a baleset bekövetkezésekor a közúti vontató és a félpótkocsi „funkcionális egységet” alkotott.

19 A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy bár a közúti vontató és a félpótkocsi önálló gépjárműnek minősül, és ilyenként külön biztosítási kötelezettség alá tartozik, a 2009/103 irányelv nem tartalmaz kifejezett rendelkezést arra vonatkozóan, hogy milyen módon kell meghatározni a felelősséget, akár harmadik személyek irányában, akár egymáshoz való viszonyukban abban az esetben, ha e két elemből álló, nyerges jármű részvételével következik be baleset. Mindazonáltal pontosítja, hogy saját ítélkezési gyakorlata szerint a nyerges jármű különböző elemei által okozott kárért való felelősség egyetemleges a károsult harmadik személyekkel szemben, és hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló rendelet 19. cikkének (2) bekezdése szabályozza a felelősség megosztásának módját. E rendelkezés ugyanakkor nem határozza meg, hogy a nyerges járművet alkotó különböző járművek biztosítóinak hogyan kell megosztaniuk maguk között a felelősséget akkor, ha – mint az előtte folyamatban lévő ügyben is – az egyikükben okozott károk kizárólag a másiknak tudhatók be. Az említett rendelkezés tehát nem ad választ arra a kérdésre, hogy a félpótkocsiban bekövetkezett vagyoni károkat fedeznie kell-e a vontató kötelező gépjármű-felelősségbiztosításának.

20 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény 5. cikkének (2) bekezdésére hivatkozik, és rámutat, hogy e rendelkezésnek a jelen esetben első fokon és a fellebbezési eljárásban elfogadott ellentétes értelmezése megtalálható az Audiencia Provinciales (tartományi bíróságok) ítélkezési gyakorlatában is. Ezen ellentét feloldása érdekében arra keresi a választ, hogy az említett rendelkezés olyan értelmezése, amely szerint az kizárja a közúti vontatóra vonatkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetből a vontatóhoz kapcsolt félpótkocsiban olyan körülmények között okozott károkat, mint amelyek az előtte folyamatban lévő ügy tárgyát képezik, azzal az indokkal, hogy e félpótkocsi az említett közúti vontató rakományával vagy az általa fuvarozott dolgokkal egyenértékűnek tekinthető, vagy pedig azzal az indokkal, hogy e közúti vontató és e félpótkocsi olyan egyetlen járművet alkot, amelynek a kötelező biztosításai csak a harmadik feleknek, nem pedig az említett egyes járművek tulajdonosainak okozott anyagi károkat fedezik, meghiúsítja vagy csökkenti-e a 2009/103 irányelv 1. cikkével összefüggésben értelmezett 3. cikkének utolsó bekezdésében előírt, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás által az anyagi károkra vonatkozóan biztosított fedezetet.

21 E körülmények között a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Ellentétes-e a [2009/103 irányelv] 3. cikkének utolsó bekezdésével ezen irányelv 1. cikkével összefüggésben a nemzeti szabályozás ([a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény] 5. cikke (2) bekezdésének) olyan értelmezése, amely az alapjogvitához hasonló esetekben úgy ítéli meg, hogy a félpótkocsiban bekövetkezett károk ki vannak zárva a [hozzá kapcsolt közúti vontató] kötelező biztosítása alól, azon okból, hogy a félpótkocsit a [közúti vontatóban] fuvarozott dolgokkal egyenértékűnek kell tekinteni, vagy akár azon okból, hogy a vagyoni károk szempontjából a félpótkocsi a [közúti vontatóval] egyetlen járművet alkot?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

22 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. és 2. pontjával összefüggésben értelmezett 3. cikkének utolsó bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes a nemzeti szabályozás olyan értelmezése, amely kizárja a közúti vontatóra vonatkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás által biztosított fedezetből, és ebből következően az e biztosítás alapján nyújtott kártérítésből az említett közúti vontató által a baleset bekövetkezésekor hozzá kapcsolt félpótkocsiban okozott anyagi károkat, azzal az indokkal, hogy e károk megtérítése szempontjából e félpótkocsi az említett közúti vontató által fuvarozott dolognak vagy úgy tekinthető, mint amely e közúti vontatóval egyetlen járművet alkot.

23 Elöljáróban rá kell mutatni, hogy a 2009/103 irányelv, amint az az (1) preambulumbekezdéséből kitűnik, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló korábbi irányelveket kodifikálta, azok lényegi módosítása nélkül. Az e korábbi irányelvekre vonatkozó ítélkezési gyakorlat következésképpen átültethető a 2009/103 irányelv megfelelő rendelkezéseinek értelmezésére is (2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 35. pont).

24 A 2009/103 irányelv 3. cikke első bekezdésének megfelelően ezen irányelv 5. cikkére is figyelemmel minden tagállam időben köteles megtenni a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek biztosítással. Az említett irányelv 3. cikkének második [bekezdése] azt írja elő, hogy a biztosítással fedezett károk mértékét és a biztosítás szabályait az e 3. cikk első bekezdésben említett intézkedések alapján kell meghatározni. Ugyanezen irányelv 3. cikkének utolsó bekezdése pontosítja, hogy az első bekezdésben említett biztosítás kötelezően kiterjed mind az anyagi kárra, mind a személyi sérülésre. Ezen 5. cikk (2) bekezdése pedig többek között előírja, hogy az e rendelkezésben meghatározott feltételek mellett a tagállamok bizonyos gépjárműtípusok tekintetében eltérhetnek az említett 3. cikk rendelkezéseitől.

25 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy amint azt a Bíróság már megállapította, a 2009/103 irányelv 3. cikkének 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).

26 Tehát 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 között történő biztosítására (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 A 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. pontja úgy határozza meg a „gépjármű” fogalmát, mint amely „minden szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő gépjármű, valamint a pótkocsi, akkor is, ha nincs a gépjárműhöz kapcsolva”.

28 E rendelkezések szövegéből egyértelműen kitűnik, hogy mind a közúti vontató, mind a pótkocsi, illetve félpótkocsi e rendelkezés értelmében külön-külön „gépjárműnek” minősül, és következésképpen mindegyikre vonatkozóan – kivéve, ha a szokásos üzemben tartásuk helye szerinti tagállam él az ezen irányelv 5. cikkében előírt eltérési lehetőséggel – szerződést kell kötni valamely biztosítótársasággal az említett gépjárműhöz kapcsolódó polgári jogi felelősségnek az uniós jog által meghatározott keretek között történő biztosítására.

29 Ami azt a kérdést illeti, hogy amennyiben a pótkocsi vagy félpótkocsi közúti vontatóhoz kapcsolódik, elveszíti-e a 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. pontja értelmében vett „gépjármű” minősítését, vagy amennyiben e vontatóhoz kapcsolódik, az e közúti vontatóból és e pótkocsiból vagy félpótkocsiból álló egység e rendelkezés értelmében csak egyetlen gépjárművet alkot, és ily módon az említett pótkocsira vagy félpótkocsira e minősítés ebben az esetben sem vonatkozik, rá kell mutatni egyrészről, hogy az említett 1. cikk 1. pontjának szövege egyáltalán nem teszi lehetővé e feltételezések alátámasztását. Az a pontosítás ugyanis, amely szerint a „a pótkocsi, akkor is, ha nincs a gépjárműhöz kapcsolva” az említett 1. cikk 1. pontja értelmében vett „gépjármű” fogalma alá tartozik, és az e fogalom meghatározásának két része közötti „valamint” kötőszó használata egyértelműen arra utal, hogy mind a pótkocsik, mind a félpótkocsik az e rendelkezés értelmében vett „gépjárművek” önálló kategóriáját alkotják, amely elkülönül a „minden szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő gépjármű” kategóriájától, és azok ekként való minősítése független attól, hogy e rendelkezés értelmében kapcsolódnak-e más gépjárműhöz.

30 Másrészt annak megállapítása, hogy amennyiben vontatójárművel van összekapcsolva, a pótkocsi vagy félpótkocsi az e vontatójárművel fuvarozott dolognak minősül-e, vagy azzal egyetlen járművet alkot, és ily módon elveszíti a saját – a 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. pontja értelmében vett – „gépjármű” minőségét, összeegyeztethetetlen lenne azzal a ténnyel, hogy a „gépjármű” e rendelkezés értelmében vett fogalma független attól, hogy az érintett gépjárművet hogyan használják vagy használhatják, és ily módon ellentétes lenne e fogalom objektív felépítésével (lásd ebben az értelemben: 2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 38. és 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ez szintén összeegyeztethetetlen lenne azzal, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítás megkötésére vonatkozó kötelezettség terjedelmét jogbiztonsági okokból előre, azaz az érintett gépjármű valamely balesetben való esetleges érintettségét megelőzően kell meghatározni (2018. szeptember 4-i Juliana ítélet, C-80/17, EU:C:2018:661, 40. pont).

31 Ha ugyanis egy pótkocsi vagy félpótkocsi elveszítené a 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. pontja értelmében vett „gépjármű” minőségét abban az esetben, ha azt vontatójárműhöz kapcsolják, az sértené az említett irányelv 3. cikkének első bekezdésében előírt biztosítási kötelezettség előreláthatóságát, stabilitását és folyamatosságát, amelynek tiszteletben tartása mindazonáltal szükséges a jogbiztonság biztosításához (lásd analógia útján: 2021. április 29-i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny z siedzibą ítélet, C-383/19, EU:C:2021:337, 52. pont).

32 Ebből következik, hogy nem egyeztethető össze e rendelkezéssel az a megállapítás, hogy ha a pótkocsit vagy félpótkocsit közúti vontatóhoz kapcsolják, az a közúti vontató által fuvarozott dolognak minősül vagy azzal egyetlen járművet képez, és így elveszíti a 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. pontja értelmében vett „gépjármű” minőségét. Következésképpen – a 2009/103 irányelv 5. cikkében biztosított lehetőségnek az e lehetősséggel érintett pótkocsi vagy félpótkocsi szokásos üzemben tartásának helye szerinti tagállam általi gyakorlását kivéve – minden pótkocsi vagy félpótkocsi a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdésében előírt biztosítási kötelezettség hatálya alá tartozik, függetlenül attól, hogy azt másik gépjárműhöz kapcsolták-e, vagy sem.

33 A jelen ügyben azonban a Bíróság rendelkezésére álló iratokból kitűnik, hogy bár az alapeljárás egy félpótkocsi abban az esetben való minősítéséhez kapcsolódik, ha azt közúti vontatóhoz kapcsolják, e minősítés nem függ össze a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdésében előírt biztosítási kötelezettséggel, abban a formában, ahogyan azt a spanyol jogba átültették. Egyébiránt nem vitatott, hogy az alapügyben szóban forgó mindkét gépjármű rendelkezett kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással. Ezzel szemben ezen iratokból az is kitűnik, hogy az említett minősítés, amely az alapügyben szóban forgó nemzeti szabályozás értelmezéséből következik, azzal a joghatással jár, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló körülmények között károsodott félpótkocsi tulajdonosának vagy birtokosának nem téríti meg a kárát az a biztosító, amelynél a félpótkocsit a baleset bekövetkezésekor vontató gépjármű gépjármű-felelősségbiztosítását kötötték. Ez az értelmezés tehát – a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő vizsgálat függvényében – a károsultak azon jogának terjedelmére vonatkozik, hogy a biztosított polgári jogi felelőssége alapján kártérítésben részesüljenek.

34 Következésképpen, másodszor emlékeztetni kell arra, hogy a 2009/103 irányelv preambulumából kitűnik, hogy ezen irányelv, az azt megelőző, gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvekhez hasonlóan egyrészt arra irányul, hogy szabad mozgást biztosítson a szokásosan az Unió területén üzemben tartott járműveknek és utasaiknak, másrészt – függetlenül attól, hogy az Unión belül hol történt a baleset – hasonló elbánást biztosítson az ilyen gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak (2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 35. pont).

35 A 2009/103 irányelv tehát kötelezővé teszi a tagállamok számára annak garantálását, hogy a rendszerint a területükön üzemben tartott járművek használatával kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítással fedezve legyen, és meghatározza azon kártípusokat és harmadik fél károsultakat, amelyekre és akikre a biztosításnak ki kell terjednie (2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 36. pont).

36 A harmadik feleknek okozott kárt fedező gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség mindazonáltal elkülönül e károknak a biztosított felelősségbiztosítása alapján történő megtérítésének mértékétől. Amíg ugyanis az előbbit az uniós szabályozás határozza meg és garantálja, addig az utóbbit alapvetően a nemzeti jog szabályozza (2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 46. pont).

37 A 2009/103 irányelv tárgyából és szövegéből, az általa kodifikált irányelvekhez hasonlóan ugyanis az következik, hogy az nem a tagállamok felelősségbiztosítási rendszereinek harmonizálására irányul, és hogy az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok továbbra is szabadon határozhatják meg a gépjárműbalesetekből eredő károkra alkalmazandó felelősségbiztosítási rendszert (2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 47. pont).

38 Következésképpen és tekintettel különösen a 2009/103 irányelv 1. cikkének 2. pontjára, az uniós jog jelenlegi állapotában a tagállamok főszabály szerint továbbra is szabadon határozhatják meg a polgári jogi felelősségre vonatkozó rendszereik keretében különösen a gépjárművek által okozott megtérítendő károkat, e károk megtérítésének terjedelmét és az említett kártérítésre jogosult személyek körét (2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 32. pont; 2014. január 23-i Petillo ítélet, C-371/12, EU:C:2014:26, 30. pont).

39 Következésképpen a tagállamok kötelesek biztosítani, hogy a nemzeti joguk alapján alkalmazandó, gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősséget a 2009/103 irányelv rendelkezéseinek megfelelő biztosítás fedezze (2014. január 23-i Petillo ítélet, C-371/12, EU:C:2014:26, 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. szeptember 7-i Neto de Sousa ítélet, C-506/16, EU:C:2017:642, 30. pont).

40 A tagállamok továbbá az ezen a területen fennálló hatásköreiket az uniós jog tiszteletben tartása mellett kötelesek gyakorolni, és a gépjárműveket érintő káreseményekből eredő károk megtérítésére vonatkozó nemzeti rendelkezések nem akadályozhatják ezen irányelv hatékony érvényesülését (2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 48. pont).

41 Ami a gépjárművek által okozott azon károkra vonatkozó kötelező biztosítási fedezetet illeti, amelyeket a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti jog szerint kell megtéríteni, meg kell állapítani, hogy bár a 2009/103 irányelv 3. cikkének második bekezdése kétségtelenül a tagállamokra hagyja a kötelező biztosítás által fedezett károk körének, illetve feltételeinek meghatározását, e szabadságot az említett irányelv annyiban szűkíti, hogy bizonyos károk tekintetében meghatározott minimális összegek mértékéig kötelezővé teszi biztosítási fedezet nyújtását. A kötelező fedezettel érintett károk sorában szerepelnek többek között az „anyagi károk”, amint azt a 2009/103 irányelv 3. cikkének utolsó bekezdése meghatározza (lásd analógia útján: 2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 34. és 37. pont).

42 Mindazonáltal, ahhoz hogy a kérdést előterjesztő bíróság számára a jelen ügyben hasznos választ lehessen adni, nem szükséges pontosítani a 2009/103 irányelv 3. cikkének utolsó bekezdése értelmében vett „anyagi kár” fogalmának terjedelmét, hanem elegendő emlékeztetni arra, hogy azon kérdést illetően, hogy mely személyek jogosultak az anyagi károk megtérítésére, egyrészt az említett irányelv 1. cikkének 2. pontjából és 3. cikkének első bekezdéséből az következik, hogy az ezen irányelv alapján biztosítandó védelem kiterjed minden olyan személyre, aki a polgári jogi felelősségre vonatkozó nemzeti jog alapján jogosult a gépjárművek által okozott kár megtérítésére (2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 42. pont).

43 Másrészt, bár kétségtelen, hogy a 2009/103 irányelv 12. cikkében meghatározza a károsultak különös kategóriáit, és előírja, hogy a biztosítási fedezetnek kötelezően ki kell terjednie az e cikk (1) és (2) bekezdésében meghatározott kategóriákba tartozó személyek személyi sérüléseire, valamint az említett cikk (3) bekezdésében meghatározott kategóriákba tartozó személyek személyi sérüléseire és anyagi kárára, amennyiben az utóbbi személyek a nemzeti polgári jog értelmében kártérítésre jogosultak, és bár ezen irányelvnek nem célja a védelem alatt álló személyek körének szűkítése, hanem épp ellenkezőleg: kötelezővé tette bizonyos, különösen sérülékenynek tekintett személyek kárának fedezését (2013. október 24-i Drozdovs ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 43. pont), meg kell állapítani, hogy az alapügyben felmerülő körülmények között károsodott félpótkocsi tulajdonosa vagy birtokosa nem tartozik a károsultak e kategóriáiba, amelyek esetében az említett irányelv előírja a kárt okozó gépjármű gépjármű-felelősségbiztosítását nyújtó biztosító fellépését.

44 Ráadásul, bár a Bíróság több alkalommal megállapította, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó uniós jogi rendelkezések hatékony érvényesülésének biztosítása érdekében e rendelkezéseket úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétesek az e hatékony érvényesülést sértő azon nemzeti szabályozások, mivel azzal, hogy hivatalból kizárják vagy aránytalanul korlátozzák a károsult kötelező gépjármű-felelősségbiztosításból eredő kártérítéshez való jogát, meghiúsítják a közlekedési balesetek károsultjainak védelmére irányuló, az uniós jogalkotó által folyamatosan követett és megerősített cél megvalósítását (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 38. és 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), nem ez a helyzet az alapügyben szóban forgóhoz hasonló nemzeti szabályozás értelmezése esetében.

45 Az alapügyben szóban forgóhoz hasonló körülmények között károsodott félpótkocsi tulajdonosát vagy birtokosát nem lehet az uniós jogalkotó által különösen sebezhetőnek tekintett személyekkel egyenértékűnek tekinteni, és a károsultakhoz sem lehet hasonlítani, ami az uniós jog ilyen értelmezését igazolná.

46 A fenti megfontolások összességére tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2009/103 irányelv 1. cikkének 1. és 2. pontjával összefüggésben értelmezett 3. cikkének első, második és utolsó bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes a nemzeti szabályozás olyan értelmezése, amely kizárja a közúti vontatóra vonatkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetből, és ebből következően az annak alapján nyújtott kártérítésből az említett közúti vontató által a baleset bekövetkezésekor hozzá kapcsolt félpótkocsiban okozott anyagi károkat.

A költségekről

47 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 (ötödik 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 1. cikkének 1. és 2. pontjával összefüggésben értelmezett 3. cikkének első, második és utolsó bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes a nemzeti szabályozás olyan értelmezése, amely kizárja a közúti vontatóra vonatkozó kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezetből, és ebből következően az annak alapján nyújtott kártérítésből az említett közúti vontató által a baleset bekövetkezésekor hozzá kapcsolt félpótkocsiban okozott anyagi károkat.

Aláírások