A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2024. szeptember 19.*

„Előzetes döntéshozatal – Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás – 2009/103/EK irányelv – 3. és 13. cikk – A szokásos vezetőre vonatkozó szándékosan tett valótlan nyilatkozat alapján kötött biztosítási szerződés – A biztosítottnak is minősülő »károsult utassal« szemben, a biztosítási szerződésnek a megkötésének időpontjában a biztosított által szándékosan tett valótlan nyilatkozatból eredő semmissége érvényesíthetőségét megállapító nemzeti szabályozás – Joggal való visszaélés – A biztosított ellen a szándékosan tett valótlan nyilatkozata miatti felelősségének megállapítása iránt indított kereset”

A C-236/23. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Cour de cassation (semmítőszék, Franciaország) a Bírósághoz 2023. április 7-én érkezett, 2023. március 30-i határozatával terjesztett elő

a **Mutuelle assurance des travailleurs mutualistes (Matmut)**

és

TN,

a **MAAF assurances SA**,

a **Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO)**,

PQ

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Arabadjiev tanácselnök (előadó), T. von Danwitz, P. G. Xuereb, A. Kumin és I. Ziemele bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

* Az eljárás nyelve: francia.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Mutuelle assurance des travailleurs mutualistes (Matmut) képviseletében F. Rocheteau avocat,

– a Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) képviseletében E. Trichet avocate,

– TN képviseletében J.-P. Caston avocat,

– a francia kormány képviseletében, J.-L. Carré, B. Fodda és B. Herbaut, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében G. Goddin és H. Tserepa-Lacombe, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2024. június 27-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.) 3. és 13. cikkének értelmezésére irányul.

2 E kérelmet a Mutuelle assurances des travailleurs mutualistes (Matmut) és TN, a MAAF assurances SA, a Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) és PQ között, PQ és a Matmut között létrejött gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés semmisségének PQ-val szembeni érvényesíthetősége tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2009/103 irányelv (1), (2) 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 ésszerűség érdekében ezt a négy irányelvet, továbbá a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó 72/166/EGK, 84/5/EGK, 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a 2000/26/EK 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 a Közösségben a nem életbiztosítási piac fontos részét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás hatással van a személyek és járművek szabad mozgására is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén a közösségi fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.

[…]

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

4 A 2009/103 irányelv 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.”

5 Ezen irányelv 10. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Valamennyi tagállam létrehoz vagy felhatalmaz egy szervezetet, amelynek feladata, hogy legalább a biztosítási kötelezettség mértékéig megtérítse azt a kárt, amely egy azonosítatlan gépjármű, vagy a 3. cikkben meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő 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 szervezet által biztosított kártérítés kiegészítő vagy nem kiegészítő jellegű, illetve amelynek értelmében rendelkezhetnek a kárigényeknek a szervezet, a balesetért felelős személy vagy személyek, valamint egyéb olyan biztosítók vagy szociális biztonsági szervek közötti rendezéséről, amelyek ugyanazon baleset vonatkozásában kötelesek kártérítést nyújtani a károsult részére. A tagállamok azonban nem engedhetik meg, hogy a szervezet közreműködését attól a feltételtől tegye függővé, hogy a károsult bármely módon igazolja, hogy a felelős személy nem képes vagy nem hajlandó kártérítést fizetni.”

6 Az említett irányelv 12. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő:

„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.”

7 Ugyanezen irányelv 13. cikke értelmében:

„(1) Valamennyi tagállam megtesz minden megfelelő intézkedést annak érdekében, hogy a 3. cikk alkalmazása szempontjából érvénytelennek minősüljön a balesetet szenvedett harmadik fél kárigénye tekintetében a 3. cikknek megfelelően kiállított biztosítási kötvényben szereplő valamennyi olyan jogszabályi rendelkezés, illetve szerződéses kikötés, amely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, amikor a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki:

a) e tevékenységhez nem rendelkezik kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel;

b) nem rendelkezik az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal;

c) megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, jogszabályi műszaki előírásokat.

Mindazonáltal az első albekezdés a) pontjában említett rendelkezés vagy kikötés érvényesíthető olyan személyekkel szemben, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt okozta, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt.

A tagállamoknak lehetőségük van rá – a saját területükön bekövetkezett károk tekintetében –, hogy ne alkalmazzák az első albekezdésben szereplő rendelkezést, amennyiben és amilyen mértékben az elszenvedett kárért a károsult valamely szociális biztonsági szervtől kártérítést kaphat.

(2) Lopott vagy erőszakkal eltulajdonított gépjárművek esetében a tagállamok rendelkezhetnek arról, hogy a 10. cikk (1) bekezdésében meghatározott szervezet térítse meg a kárt a biztosító helyett az e cikk (1) bekezdésében megállapított feltételek mellett. Amennyiben a gépjármű szokásos üzembentartási helye egy másik tagállam területén található, e szervezet e tagállamban nem nyújthat be kárigényt semmilyen szervezethez.

Azok a tagállamok, amelyek lopott vagy erőszakkal eltulajdonított gépjárművek esetében úgy rendelkeznek, hogy a 10. cikk (1) bekezdésében említett szervezet térítse meg a kárt, anyagi kár esetére a károsultat terhelő 250 [eurót] nem meghaladó önrészt írhatnak elő.

(3) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy bármely jogszabályi rendelkezés vagy a biztosítási kötvényben található szerződéses kikötés, amely a biztosítás köréből azon az alapon zár ki egy utast, hogy tudta vagy tudnia kellett volna, hogy a gépjármű vezetője a baleset idején alkohol vagy más kábító hatású anyag befolyása alatt állt, érvénytelennek minősüljön az ilyen utas kárigénye vonatkozásában.”

A francia jog

8 A code des assurances (a biztosításokról szóló törvénykönyv) L. 113–8. cikke úgy rendelkezik, hogy a biztosítási szerződés semmis, ha a biztosított valamely tényt szándékosan elhallgat vagy valótlan nyilatkozatot tesz, ha ez az elhallgatás vagy nyilatkozat megváltoztatja a kockázat tárgyát, vagy azt a biztosító számára a valósnál kedvezőbb színben tünteti fel, még akkor is, ha a biztosított által elhallgatott vagy eltorzított kockázat nem volt hatással a káreseményre.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

9 PQ 2012. október 5-én gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kötött a Matmuttal, és e szerződéskötéskor úgy nyilatkozott, hogy ő az egyetlen, aki a biztosított gépjárművet vezeti.

10 2013. szeptember 28-án e gépjármű, amelyet az ittas állapotban lévő TN vezetett, közlekedési balesetben volt érintett, egy másik, a MAAF assurances által biztosított gépjárművel együtt. PQ, aki az első gépjármű utasa volt, e balesetben megsérült.

11 A tribunal correctionnel (büntetőbíróság, Franciaország) az előtte büntetőeljárás alá vont TN-t bűnösnek találta többek között „szárazföldi gépjármű vezetőjeként ittas állapotban [PQ] terhére elkövetett, három hónapot meghaladó munkaképtelenséggel járó személyi sérülés gondatlan okozásában”.

12 A büntetőtárgyaláson e bíróság előtt, amelynek során PQ polgári jogi kártérítés iránti kérelmeket terjesztett elő, a Matmut a biztosítási szerződésnek az érintett gépjármű szokásos vezetője személyére vonatkozó, a biztosított által tett valótlan nyilatkozat miatti semmisségére vonatkozó kifogást adott elő, és kérte a perből való elbocsátását, valamint azt, hogy a PQ-nak járó kártérítést az FGAO-ból térítsék meg, amely a biztosításokról szóló törvénykönyv értelmében az olyan közlekedési balesetek károsultjainak kártérítésével megbízott szervezet, amelyek vonatkozásában a felelős személy nem rendelkezik biztosítással.

13 2018. december 17-i ítéletével a tribunal correctionnel (büntetőbíróság) megállapította a Matmut és PQ között létrejött biztosítási szerződésnek az utóbbi által szándékosan tett valótlan nyilatkozat miatti semmisségét. Következésképpen a bíróság elbocsátotta a Matmutot az eljárásból, kötelezte TN-t, hogy térítse meg az érintett közlekedési baleset károsultjai által elszenvedett károkat, és ezen ítéletet az FGAO-val szemben érvényesíthetőnek nyilvánította.

14 Az FGAO, a MAAF assurances és TN fellebbezést nyújtott be ezen ítélettel szemben a cour d’appel de Lyonhoz (lyoni fellebbviteli bíróság, Franciaország). 2020. október 21-i ítéletével e bíróság helybenhagyta az említett ítéletet abban a részében, amelyben az megállapította a PQ és a Matmut közötti biztosítási szerződés semmisségét. Az említett fellebbviteli bíróság megállapította, hogy a biztosítási szerződés PQ általi megkötésekor TN volt az érintett gépjármű tulajdonosa és annak szokásos vezetője. Így ugyanez a bíróság megállapította, hogy PQ szándékosan valótlan nyilatkozatot tett a szokásos vezető kilétéről, ami megváltoztatta a biztosítót érintő kockázat megítélését, tekintettel arra, hogy TN-t korábban ittas járművezetés miatt elítélték.

15 A cour d’appel de Lyon (lyoni fellebbviteli bíróság) ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó biztosítási szerződés semmissége nem érvényesíthető PQ-val szemben, és elutasította a Matmut perből való elbocsátását azzal az indokkal, hogy az európai uniós jognak a nemzeti joggal szembeni elsőbbségéből az következik, hogy a biztosítási szerződésnek a biztosított által

szándékosan tett valótlan nyilatkozat miatti, a biztosításokról szóló törvénykönyv L. 113-8. cikkében előírt semmisségére nem lehet hivatkozni a közlekedési baleset károsultjaival vagy azok jogutódaival szemben. Az említett bíróság pontosította, hogy az a tény, hogy a károsult a balesetet okozó gépjármű utasa, a biztosított vagy e gépjármű tulajdonosa volt, nem foszthatja meg őt a harmadik fél károsulti minőségtől.

16 A Matmut felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a Cour de cassationhoz (semmítőszék), amely a kérdést előterjesztő bíróság, a cour d'appel de Lyon (lyoni fellebbviteli bíróság) ítéletével szemben, arra hivatkozva, hogy ez utóbbi tévesen állapította meg, hogy az alapügy tárgyát képező biztosítási szerződés semmissége PQ-val szemben nem érvényesíthető.

17 A kérdést előterjesztő bíróság emlékeztet arra, hogy a biztosításokról szóló törvénykönyv L. 113–8. cikke szerint a biztosítási szerződés semmis, ha a biztosított valamely tényt szándékosan elhallgat vagy valótlan nyilatkozatot tesz, ha ez az elhallgatás vagy nyilatkozat megváltoztatja a kockázat tárgyát, vagy azt a biztosító számára a valósnál kedvezőbb színben tünteti fel, még akkor is, ha a biztosított által elhallgatott vagy eltorzított kockázat nem volt hatással a káreseményre.

18 E tekintetben e bíróság megjegyzi, hogy a nemzeti ítélkezési gyakorlat szerint a biztosítási szerződés semmissége a szándékosan tett valótlan nyilatkozat időpontjában áll be. Következésképpen, ha az ilyen nyilatkozatot a szerződés megkötésének időpontjában teszik, a semmisség visszaható hatállyal semmissé teszi e szerződést, amelyet tehát úgy kell tekinteni, mint amely soha nem létezett.

19 A kérdést előterjesztő bíróság pontosítja, hogy egy 2019. augusztus 29-i ítéletig, amely megváltoztatta az ítélkezési gyakorlatát, akként ítélkezett, hogy valamely szerződésnek a biztosított valótlan nyilatkozatából eredő semmisségére hivatkozni lehet a károsulttal szemben. Ezen ítélettől kezdve a kérdést előterjesztő bíróság lényegében úgy ítéli meg, hogy a biztosításokról szóló törvénykönyv 2009/103 irányelv 3. és 13. cikkével összefüggésben értelmezett L. 113–8. cikkéből arra lehet következtetni, hogy az e rendelkezésben foglalt semmisségre nem lehet hivatkozni a közlekedési baleset károsultjaival vagy jogutódjaival szemben, és az FGAO-t nem lehet arra kötelezni, hogy ilyen esetben kártérítést fizessen a károsultnak.

20 A kérdést előterjesztő bíróság továbbá rámutat, hogy annak érdekében, hogy a biztosításokról szóló törvénykönyvet összhangba hozza az uniós joggal, a francia jogalkotó 2019-ben beiktatta e törvénykönyvbe az L. 211–7-1. cikket, amelynek értelmében egyrészt a gépjármű-biztosítási szerződés semmissége nem érvényesíthető a közlekedési baleset károsultjaival vagy azok jogutódaival szemben, és ilyen esetben az érintett gépjárműre vonatkozó felelősségbiztosítást nyújtó biztosító köteles kártérítést fizetni nekik, másrészt a kártérítésre jogosultnak a balesetért felelős személlyel szembeni jogai átszállnak a biztosítóra, az általa kifizetett összegek erejéig.

21 Mindemellett az említett bíróság hangsúlyozza, hogy bár a Bíróságnak a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó releváns ítélkezési gyakorlatából lényegében az következik, hogy az a tény, hogy a gépjármű közlekedési baleset károsultjának minősülő utasa egyben az e balesetben érintett gépjármű biztosítása által fedezett személy is, nem foszthatja meg őt a harmadik fél károsulti minőségétől, az alapügy felveti azt a kérdést, hogy a biztosítási szerződés semmisségére hivatkozni lehet-e a károsult utassal szemben, ha ő egyben a biztosított és az e szerződés semmisségét eredményező valótlan nyilatkozatot szándékosan tevő személy.

22 A kérdést előterjesztő bíróság arra is keresi a választ, hogy abban az esetben, ha a biztosítási szerződés semmisségére nem lehet hivatkozni a biztosítást megkötő károsulttal szemben, a biztosító az uniós jog megsértése nélkül keresetet indíthat-e ezen károsulttal szemben a szerződés megkötésekor megvalósított szándékos vétkes magatartása alapján azon összegek teljes megtérítése érdekében, amelyeket e szerződés teljesítéseként megfizetett neki.

23 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság pontosítja, hogy a vonatkozó nemzeti ítélkezési gyakorlat szerint a biztosító megállapíthatja a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés azon szerződőjének felelősségét, aki szándékosan valótlan nyilatkozatot tett, és e szerződésnek a szándékosan tett valótlan nyilatkozat miatti megsemmisítése esetén a szerződő köteles megtéríteni a biztosítónak az általa a közlekedési baleset károsultjának megfizetett kártérítést.

24 Ezzel szemben abban az esetben, ha hivatkozni lehet a biztosított károsulttal szemben a biztosítási szerződés semmisségére, a nemzeti szabályozás előírja, hogy az FGAO téríti meg a károsultnak fizetendő kártérítést.

25 E körülmények között határozott úgy a Cour de cassation (semmítőszék), hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a [2009/103 irányelv] 3. és 13. cikkét, hogy azokkal ellentétes a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés semmisségének a károsult utassal szembeni megállapítása, ha ő az, aki a szerződés megkötésének időpontjában szerződő félként az e semmisséget okozó szándékosan valótlan nyilatkozatot tette?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

26 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárás keretében a Bíróság feladata, hogy a nemzeti bíróságnak az előtte folyamatban lévő ügy eldöntéséhez hasznos választ adjon. Ennek érdekében adott esetben a Bíróságnak át kell fogalmaznia az elé terjesztett kérdéseket. Az a körülmény, hogy valamely nemzeti bíróság az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést formálisan bizonyos uniós jogi rendelkezésekre hivatkozva fogalmazta meg, nem akadálya annak, hogy a Bíróság megadja e bíróság számára az uniós jog értelmezésének minden olyan elemét, amely hasznos lehet az utóbbi előtt lévő ügy megítéléséhez, akár hivatkozott ezekre a kérdéseinek megfogalmazásában, akár nem. E tekintetben a Bíróságnak kell a nemzeti bíróság által szolgáltatott információk összessége, és különösen az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolása alapján meghatározni az uniós jog azon rendelkezéseit, amelyeknek az értelmezése a jogvita tárgyára figyelemmel szükséges (2024. február 22-i Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date ítélet, C-491/21, EU:C:2024:143, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 A jelen ügyben, tekintettel a kérdést előterjesztő bíróság által szolgáltatott valamennyi információra, valamint a TN, a Matmut, az FGAO, a francia kormány és az Európai Bizottság által előterjesztett észrevételekre, annak érdekében, hogy e bíróság számára hasznos értelmezési támpontokkal lehessen szolgálni, át kell fogalmazni az előterjesztett kérdést.

28 Így meg kell állapítani, hogy kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdését és 13. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely lehetővé teszi egyrészt a

közlekedési balesetben érintett gépjármű utasával szemben, aki e baleset károsultja és egyúttal a biztosított is, a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésnek az e biztosított által az érintett gépjármű szokásos vezetőjének személyére vonatkozó, e szerződés megkötésekor tett valótlan nyilatkozatból eredő semmisségére való hivatkozást, másrészt pedig azt, hogy a biztosító – abban az esetben, ha ilyen semmisségre ilyen károsult utassal szemben ténylegesen nem lehet hivatkozni – az ezen utasnak a biztosítási szerződés teljesítéseként általa megfizetett teljes összeg megtérítését igényelje az ezen utas által az e szerződés megkötésekor megvalósított szándékos vétkes magatartáson alapuló, utóbbival szemben benyújtott kereset útján.

29 E tekintetben emlékeztetni kell arra, amint a 2009/103 irányelv (1) preambulumbekezdése azt kimondja, hogy előbbi a 72/166 irányelvet, a 84/5 második irányelvet, a 90/232 harmadik irányelvet, a 2000/26 irányelvet és a 2005/14 irányelvet kodifikálta. Ezek az irányelvek fokozatosan pontosították a tagállamok kötelező felelősségbiztosítással kapcsolatos kötelezettségeit. Az volt a céljuk, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítsanak az Európai Unió területén szokásosan üzemben tartott járműveknek és utasaiknak, másrészt az, hogy hasonló elbánást biztosítsanak az ilyen gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak, függetlenül attól, hogy az Unión belül hol történt a baleset (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 54. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

30 A 2009/103 irányelv (2) és (20) preambulumbekezdéséből továbbá következik, hogy ez az irányelv ugyanazokat a célokat követi, mint az említett irányelvek (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 55. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

31 Az uniós szabályozásnak a kötelező felelősségbiztosítás területén végbement fejlődéséből következik, hogy az uniós jogalkotó folyamatosan biztosította és erősítette az e gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak védelmére irányuló célkitűzést (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 A 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdése arra kötelezi a tagállamokat, hogy az 5. cikkre is figyelemmel időben tegyék meg a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területükön szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.

33 E tekintetben az említett irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első albekezdése értelmében a gépjármű-felelősségbiztosítással foglalkozó biztosítótársaság nem tagadhatja meg a kártérítést a biztosított gépjármű által okozott baleset harmadik fél károsultjaitól olyan biztosítási kötvényben szereplő jogszabályi rendelkezésre vagy szerződéses kikötésre hivatkozva, amelyek kizárják a gépjármű-felelősségbiztosítás köréből a harmadik fél károsultaknak a gépjármű használatára vagy vezetésére engedéllyel, e gépjármű vezetésére vezetői engedéllyel nem rendelkező, vagy olyan személyek által okozott károkat, akik megszegték az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, jogszabályi műszaki előírásokat (lásd ebben az értelemben: 2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 58. és 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

34 Ezen első albekezdéstől eltérve a 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének második albekezdése úgy rendelkezik, hogy a biztosítótársaság megtagadhatja bizonyos károsultak kártérítését, figyelembe véve a saját maguk által okozott helyzetet, nevezetesen abban az esetben, ha a kárt okozó gépjárművet olyan személy használta vagy vezette, aki ehhez nem rendelkezett kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel, és olyan esetben, ha a harmadik fél károsult a saját

akaratából szállt be ebbe a gépjárműbe, tudva, hogy a gépjármű lopott volt (lásd ebben az értelemben: 2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 60. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

35 Ezen irányelv 12. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik, hogy a 13. cikke (1) bekezdése második albekezdésének sérelme nélkül az említett irányelv 3. cikkében említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre.

36 A Bíróság megállapította, hogy a károsultak védelmére vonatkozó célkitűzéssel ellentétes az, hogy egy nemzeti szabályozás indokolatlanul leszűkítse a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás által fedezett utas fogalmát (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 42. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

37 A közlekedési baleset áldozatának, a biztosítottnak, illetve az e balesetben érintett gépjármű tulajdonosának minőségét illetően ugyanis a Bíróság azt állapította meg, hogy e célkitűzés megköveteli, hogy a balesetben nem vezetőként, hanem utasként részt vevő gépjármű-tulajdonos jogi helyzete megegyezzen az említett balesetet elszenvedő gépjármű többi „károsult utasáéval” (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

38 A Bíróság azt is megállapította, hogy az említett célkitűzés megköveteli, hogy annak a személynek a jogi helyzete, aki biztosított volt a gépjármű vezetése tekintetében, de aki e jármű utasa volt ugyanezen baleset időpontjában, az e baleset valamennyi más „károsult utasának” jogi helyzetével egyenértékű legyen, és hogy ennél fogva az a tény, hogy egy személy biztosított volt az említett balesetet okozó gépjármű vezetése tekintetében, nem teszi lehetővé e személy kizárását a 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első albekezdése szerinti „harmadik fél károsult” fogalmából, mivel ő e gépjármű utasa, és nem vezetője volt (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 43. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

39 Így az a tény, hogy egy közlekedési baleset során utas volt a biztosított, nem teszi lehetővé e személy kizárását a 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első albekezdése szerinti „harmadik fél károsult” fogalmából (lásd analógia útján: 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

40 Az a körülmény, hogy az utas egyben a biztosított is volt, a jelen ítélet 31. pontjában említett, az ezen irányelv által követett, védelemre vonatkozó ugyanezen célkitűzésre tekintettel nem igazolhatja az eltérő bánásmódot (lásd analógia útján: 2017. szeptember 14-i Delgado Mendes ítélet, C-503/16, EU:C:2017:681, 45. pont).

41 Ugyanez érvényes azon körülményt illetően is, amikor a biztosított nem a balesetben érintett jármű szokásos vezetője (2017. július 20-i Fidelidade-Companhia de Seguros ítélet, C-287/16, EU:C:2017:575, 28. pont).

42 Ebből következik, hogy a jelen ügyben az a körülmény, hogy a közlekedési baleset bekövetkezésének időpontjában PQ, a biztosított, az érintett gépjármű utasa volt, nem befolyásolja a 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első albekezdése értelmében vett „harmadik fél károsulti” minőségét.

43 Ami a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésnek az érintett gépjármű szokásos vezetőjének személyére vonatkozó, a szerződés megkötésekor tett valótlan nyilatkozatából eredő semmisségének PQ-val szembeni érvényesíthetőségét illeti, a jelen ítélet 34. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy a jogalkotó a 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében kizárólag egy eltérést írt elő a biztosítótársaságoknak valamely közlekedési baleset harmadik fél károsultjaira vonatkozó kártérítési kötelezettségük alól.

44 Az ítélkezési gyakorlatból az is következik, hogy ezt az eltérést szigorúan kell értelmezni (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 61. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

45 Minden más értelmezés lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy bizonyos esetekben korlátozzák a közlekedési balesetek harmadik fél károsultjai számára nyújtandó kártérítést, holott a 2009/103 irányelvnek éppen ezt kell megakadályoznia (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 62. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

46 Így ezen irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első és második albekezdését úgy kell értelmezni, hogy közlekedési baleset harmadik fél károsultjaival szemben csak akkor érvényesíthető az olyan biztosítási kötvényben szereplő jogszabályi rendelkezés vagy szerződéses kikötés, amely kizárja a biztosítás köréből a gépjármű olyan személyek általi használatát vagy vezetését, akik ehhez kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel nem rendelkeznek, ha a kárt okozó gépjárművet ilyen személy használta vagy vezette, és ha a harmadik fél károsult a saját akaratából szállt be ebbe a gépjárműbe, tudva, hogy a gépjármű lopott volt (lásd ebben az értelemben: 2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 63. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

47 Ebből az következik, hogy az a körülmény, hogy a biztosítótársaság ezt a biztosítási szerződést a biztosított hiányos adatainak vagy valótlan nyilatkozatainak alapján kötötte meg, nem teszi lehetővé e társaság számára, hogy a szerződés semmisségére vonatkozó jogszabályi rendelkezésre vagy szerződéses kikötésre hivatkozzon, és azt kifogásként hozza fel a harmadik fél károsulttal szemben, annak érdekében, hogy mentesítse magát a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdéséből eredő azon kötelezettsége alól, miszerint meg kell térítenie e személynek a biztosított jármű által okozott balesetből eredő kárt (lásd ebben az értelemben: 2017. július 20-i Fidelidade-Companhia de Seguros ítélet, C-287/16, EU:C:2017:575, 27. pont).

48 Ezt az értelmezést nem kérdőjelezheti meg annak a lehetősége, hogy az FGAO kártérítést fizet a károsultnak. A 2009/103 irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében említett szerv beavatkozása ugyanis végső megoldásként került kidolgozásra, kizárólag arra az esetre, amikor a kárt az ezen irányelv 3. cikkében meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tévő gépjármű okozta, vagyis olyan gépjármű, amelynek tekintetében nem létezik biztosítási szerződés (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 69. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

49 A jelen ügyben mindazonáltal meg kell állapítani, hogy a 2017. július 20-i Fidelidade-Companhia de Seguros ítélet (C-287/16, EU:C:2017:575) és a 2021. október 13-i Liberty Seguros végzés (C-375/20, EU:C:2021:861) alapjául szolgáló ügyektől eltérően a jelen ügyben PQ nem csupán az alapügyben szóban forgó közlekedési baleset „károsult utasa”, aki kártérítést igényel, hanem egyben a biztosított is, aki a biztosítási szerződés semmisségét eredményező, szándékosan valótlan nyilatkozatot tette.

50 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a 2009/103 irányelv nem tartalmaz a biztosított részéről tanúsított esetleges joggal való visszaélést szabályozó rendelkezéseket.

51 Mindazonáltal az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az uniós jogban létezik olyan általános jogelv, amely szerint a jogalanyok nem hivatkozhatnak csalárd módon vagy visszaélésszerűen az uniós jogi normákra (2023. december 21-i BMW Bank és társai ítélet, C-38/21, C-47/21 és C-232/21, EU:C:2023:1014, 281. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

52 A jogalanyok kötelesek tiszteletben tartani ezt az általános elvet. Az uniós jogi szabályozás alkalmazását ugyanis nem lehet oly módon kiterjeszteni, hogy az vonatkozzon az abból a célból végrehajtott ügyletekre, hogy csalárd módon vagy visszaélésszerűen részesüljenek az uniós jog által biztosított előnyökből (2023. december 21-i BMW Bank és társai ítélet, C-38/21, C-47/21 és C-232/21, EU:C:2023:1014, 282. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

53 Így az említett elvből az következik, hogy a tagállamnak még az ennek megtagadását előíró nemzeti jogi rendelkezések hiányában is meg kell tagadnia egy adott személytől az uniós jogi rendelkezések alkalmazását, ha azokra nem e rendelkezések célkitűzéseinek megvalósítása érdekében hivatkozik, hanem azért, hogy az uniós jog által biztosított előnyben részesüljön, noha az uniós jog által előírt, a kért előny megszerzéséhez szükséges objektív feltételek csak formálisan teljesülnek (2023. december 21-i BMW Bank és társai ítélet, C-38/21, C-47/21 és C-232/21, EU:C:2023:1014, 283. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

54 Amint a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, a visszaélésszerű magatartás bizonyításához egyrészt objektív körülmények együttese szükséges, amelyből az következik, hogy az uniós szabályozás által előírt feltételek formális tiszteletben tartása ellenére nem valósul meg e szabályozás célja, másrészt pedig egy szubjektív elem szükséges, amely azon szándékban áll, hogy az uniós szabályozáson alapuló előnyt az annak megszerzéséhez szükséges feltételek mesterséges módon való megteremtése útján szerezzék meg (2023. december 21-i BMW Bank és társai ítélet, C-38/21, C-47/21 és C-232/21, EU:C:2023:1014, 285. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

55 A visszaélésszerű magatartás fennállásának vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróságtól megköveteli, hogy az adott ügy valamennyi tényét és körülményét figyelembe vegye, beleértve a visszaélésszerűnek vélt ügyletet követő tényeket és körülményeket is (2023. december 21-i BMW Bank és társai ítélet, C-38/21, C-47/21 és C-232/21, EU:C:2023:1014, 286. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

56 A kérdést előterjesztő bíróság feladata tehát, hogy a bizonyításra vonatkozó nemzeti jogi szabályoknak megfelelően – amennyiben nem sérül az uniós jog tényleges érvényesülése – megvizsgálja, hogy a visszaélésszerű magatartásnak a jelen ítélet 54. pontjában hivatkozott tényállási elemei fennállnak-e az alapügyben. Mindazonáltal a Bíróság az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálása során szükség esetén pontosításokat adhat, amelyek célja, hogy iránymutatásul szolgáljanak a nemzeti bíróságnak az értelmezés során (2023. december 21-i BMW Bank és társai ítélet, C-38/21, C-47/21 és C-232/21, EU:C:2023:1014, 287. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

57 E tekintetben, ami egyrészt azt a kérdést illeti, hogy a jelen ügyben megvalósul-e a 2009/103 irányelv célja, meg kell állapítani, amint arra a főtanácsnok az indítványának 67. és 68. pontjában lényegében rámutatott, hogy – a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő vizsgálatra is figyelemmel – úgy tűnik, hogy megvalósul a közlekedési balesetek károsultjainak védelmére vonatkozó cél, mivel PQ az érintett baleset azon károsultja, aki kártérítést kíván kapni.

58 Márpedig ami másrészt az uniós szabályozáson alapuló előny megszerzésére irányuló szándékban megjelenő szubjektív elemet illeti, azáltal, hogy mesterséges módon teremtik meg az előny megszerzéséhez szükséges feltételeket, az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapügyben szóban forgó valótlan nyilatkozat célja annak elkerülése volt, hogy TN-nek biztosítási szerződést kelljen kötnie, tekintettel arra, hogy TN-t korábban ittas járművezetés miatt elítélték. Így PQ annak érdekében tette e valótlan nyilatkozatot, hogy TN gépjárműve biztosított legyen, kedvezőbb biztosítási díjat élvezve annál, mint amelyet akkor kellett volna fizetni, ha e gépjármű szokásos vezetőjének személyét a biztosító ismerte volna.

59 E tekintetben, amint arra a főtanácsnok az indítványának 77. pontjában lényegében rámutatott, nem állapítható meg – a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő vizsgálatra is figyelemmel –, hogy PQ azzal az elsődleges céllal tett volna valótlan nyilatkozatot, hogy ő maga hivatkozzon a 2009/103 irányelv 3. és 13. cikkére, és megkerüljön egy, a biztosítási szerződés semmisségének jogszabályi feltételeire vonatkozó nemzeti rendelkezést.

60 E körülmények között – a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő vizsgálatra is figyelemmel – nem állapítható meg, hogy a jelen ügyben fennállnak a visszaélésszerű magatartásnak a jelen ítélet 54. pontjában hivatkozott tényállási elemei.

61 Így, amennyiben PQ nem sértette meg a joggal való visszaélés tilalmának elvét, meg kell állapítani, hogy az alapügyben szóban forgó gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésnek az e szerződés megkötésekor tett valótlan nyilatkozatából eredő semmisségére vele szemben nem lehet hivatkozni.

62 Másodszor, ami a biztosító azon lehetőségét illeti, hogy ilyen esetben PQ-tól a biztosítási szerződés teljesítéseként általa megfizetett teljes összeg megtérítését igényelje az utóbbi által az e szerződés megkötésekor megvalósított szándékos vétkes magatartásán alapuló kereset útján, meg kell állapítani, hogy valamely biztosítási szerződés érvényességére, valamint a biztosítottnak a biztosítási szerződés megkötésének időpontjában tett valótlan nyilatkozat miatti felelősségének megállapítására vonatkozó törvényi feltételeket nem az uniós jog, hanem a tagállamok joga szabályozza (lásd ebben az értelemben: 2017. július 20-i Fidelidade-Companhia de Seguros ítélet, C-287/16, EU:C:2017:575, 31. pont).

63 E tekintetben a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy a tagállamok az ezen a területen fennálló hatásköreiket az uniós jog tiszteletben tartása mellett kötelesek gyakorolni, és hogy a gépjárműbalesetekből eredő károk megtérítésére vonatkozó nemzeti rendelkezések nem akadályozhatják a 2009/103 irányelv hatékony érvényesülését (lásd analógia útján: 2017. július 20-i Fidelidade-Companhia de Seguros ítélet, C-287/16, EU:C:2017:575, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

64 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 (2021. június 10-i Van Ameyde España ítélet, C-923/19, EU:C:2021:475, 44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

65 E körülmények között, amint arra a főtanácsnok az indítványának 105. és 110. pontjában lényegében rámutatott, meg kell állapítani, hogy az olyan nemzeti szabályozás, amely az alapügyben szóban forgóhoz hasonló körülmények között lehetővé teszi a biztosító számára, hogy a „károsult utassal” szemben, aki egyben a biztosított és az a személy, aki a biztosítási szerződés megkötésekor valótlan nyilatkozatot tett, kereset útján az e szerződés teljesítéseként az említett „károsult utas” részére megfizetett „teljes” összeg megtérítését igényelje, alkalmas arra, hogy véglegesen és aránytalanul megfossza e személyt a 2009/103 irányelv által az ilyen balesetek károsultjainak biztosított védelemtől, és következésképpen megsértse ezen egyénnek a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításon alapuló kártérítéshez való jogát.

66 A fenti indokok összességére tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdését és 13. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes – kivéve ha a kérdést előterjesztő bíróság joggal való visszaélés fennállását állapítja meg – az olyan nemzeti szabályozás, amely lehetővé teszi egyrészt a közlekedési balesetben érintett gépjármű utasával szemben, aki e baleset károsultja és egyúttal a biztosított is, a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésnek az e biztosított által az érintett gépjármű szokásos vezetőjének személyére vonatkozó, e szerződés megkötésekor tett valótlan nyilatkozatból eredő semmisségére való hivatkozást, másrészt pedig azt, hogy a biztosító – abban az esetben, ha ilyen semmisségre ilyen „károsult utassal” szemben ténylegesen nem lehet hivatkozni – az ezen utasnak a biztosítási szerződés teljesítéseként általa megfizetett teljes összeg megtérítését igényelje az ezen utas által az e szerződés megkötésekor megvalósított szándékos vétkes magatartáson alapuló, utóbbival szemben benyújtott kereset útján, amennyiben az ilyen megtérítés teljesen megfosztaná ezen irányelv rendelkezéseit a hatékony érvényesüléstől, aránytalanul korlátozva a károsult kötelező gépjármű-felelősségbiztosításon alapuló kártérítéshez való jogát.

A költségekről

67 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 (első 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 és 13. cikkének (1) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

azokkal ellentétes – kivéve ha a kérdést előterjesztő bíróság joggal való visszaélés fennállását állapítja meg – az olyan nemzeti szabályozás, amely lehetővé teszi egyrészt a közlekedési balesetben érintett gépjármű utasával szemben, aki e baleset károsultja és egyúttal a

biztosított is, a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésnek az e biztosított által az érintett gépjármű szokásos vezetőjének személyére vonatkozó, e szerződés megkötésekor tett valótlan nyilatkozatból eredő semmisségére való hivatkozást, másrészt pedig azt, hogy a biztosító – abban az esetben, ha ilyen semmisségre ilyen „károsult utassal” szemben ténylegesen nem lehet hivatkozni – az ezen utasnak a biztosítási szerződés teljesítéseként általa megfizetett teljes összeg megtérítését igényelje az ezen utas által az e szerződés megkötésekor megvalósított szándékos vétkes magatartáson alapuló, utóbbival szemben benyújtott kereset útján, amennyiben az ilyen megtérítés teljesen megfosztaná ezen irányelv rendelkezéseit a hatékony érvényesüléstől, aránytalanul korlátozva a károsult kötelező gépjármű-felelősségbiztosításon alapuló kártérítéshez való jogát.

Aláírások