A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (hatodik tanács)

2017. július 20.*

„Előzetes döntéshozatal – Gépjármű-felelősségbiztosítás – 72/166/EGK irányelv – A 3. cikk (1) bekezdése – 84/5/EGK második irányelv – A 2. cikk (1) bekezdése – A jármű tulajdonára és annak szokásos vezetője azonosságára vonatkozó hamis nyilatkozatok alapján kötött biztosítási szerződés – Biztosított – Az e szerződés megkötéséhez fűződő gazdasági érdek hiánya – A biztosítási szerződés abszolút semmissége – Kifogásolhatóság harmadik személy károsultakkal szemben”

A C-287/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Supremo Tribunal de Justiça (legfelsőbb bíróság, Portugália) a Bírósághoz 2016. május 23-án érkezett, 2016. május 4-i határozatával terjesztett elő

a **Fidelidade-Companhia de Seguros SA**

és

a **Caisse Suisse de Compensation**,

a **Fundo de Garantia Automóvel**,

Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,

Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,

Catarina Ferreira Seemann,

José Batista Pereira,

Teresa Rosa Teixeira között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (hatodik tanács),

tagjai: E. Regan tanácselnök, A. Arabadjiev (előadó) és C. G. Fernlund bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

* Az eljárás nyelve: portugál.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

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

– az Európai Bizottság képviseletében P. Costa de Oliveira és K.-Ph. Wojcik, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv (HL 1972. L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o.; a továbbiakban: első irányelv) 3. cikke (1) bekezdésének, a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv (HL 1984. L 8., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o.; a továbbiakban: második irányelv) 2. cikke (1) bekezdésének, valamint a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv (HL 1990. L 129., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o.; a továbbiakban: harmadik irányelv) 1. cikkének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a **Fidelidade-Companhia de Seguros SA** és a Caisse Suisse de Compensation, a Fundo de Garantia Automóvel (gépjármű-garanciaalap), Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, Catarina Ferreira Seemann, valamint José Batista Pereira és Teresa Rosa Teixeira között annak tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, hogy összeegyeztethető-e az említett rendelkezésekkel az a nemzeti szabályozás, amely azon biztosítási szerződés abszolút semmisségét írja elő, amelyet a gépjármű tulajdonosának és szokásos vezetőjének személyazonossága tekintetében hamis nyilatkozatok alapján kötöttek meg.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 Az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„[…] minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkeznek gépjármű-felelősségbiztosítással. A fedezett felelősség mértékét és a fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni.”

4 A második irányelv hatodik és hetedik preambulumbekezdése a következőket mondja ki:

„mivel szükséges rendelkezni egy olyan szerv létrehozásáról, amely garantálja, hogy a balesetet elszenvedő abban az esetben sem marad kártérítés nélkül, ha a balesetet okozó gépjármű nem rendelkezik biztosítással, vagy ha a gépjármű azonosítatlan; mivel fontos biztosítani, hogy az ilyen balesetet elszenvedő személy közvetlenül ehhez a szervhez fordulhasson, anélkül hogy módosításra kerülnének azok a rendelkezések, amelyeket a tagállamok az e szerv által megfizetett kártérítés

kiegészítő vagy nem kiegészítő jellegének vonatkozásában, valamint a jogátruházás szabályainak vonatkozásában alkalmaznak; mivel ugyanakkor a tagállamok számára biztosítani kell annak a lehetőségét, hogy bizonyos korlátozott kizárásokat alkalmazzanak az e szerv általi kifizetések tekintetében, valamint hogy egy azonosítatlan gépjármű által okozott anyagi kár megtérítését korlátozhassák vagy kizárhassák a visszaélések veszélyére való tekintettel;

mivel a balesetet elszenvedők érdeke azt kívánja, hogy bizonyos kizárási záradékok csak a biztosító és a balesetben felelős személy közötti viszonyt szabályozzák; mivel ugyanakkor lopott vagy erőszakkal eltulajdonított gépjárművek esetében a tagállamok előírhatják, hogy a fent említett szerv fizesse meg a kártérítést."

5 A második irányelv 1. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy valamennyi tagállam létrehoz vagy felhatalmaz egy szervet, amelynek a feladata az, hogy kártérítést biztosítson, legalább annak a biztosítási kötelezettségnek az erejéig, amely egy azonosítatlan gépjármű vagy meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés esetén áll fenn (a továbbiakban: nemzeti szerv). E rendelkezés harmadik albekezdése értelmében:

„[…] [A] tagállamok kizárhatják a kártérítés e szerv általi kifizetését azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a szerv bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva."

6 A második irányelv 2. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Valamennyi tagállam megtesz minden szükséges intézkedést, amely garantálja, hogy bármely törvényi rendelkezést vagy bármely szerződési záradékot, amely az [első irányelv 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiállított biztosítási kötvényben szerepel, és amely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, amikor a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki:

– ezen tevékenységhez nem rendelkezik kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel,

vagy

– nem rendelkezik az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal,

vagy

– megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, törvény által megszabott műszaki előírásokat.

[az első] irányelv 3. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában érvénytelennek [helyesen: hatálytalannak] tekintsenek olyan harmadik fél kárigényének vonatkozásában, aki balesetet szenvedett el.

Mindazonáltal az első francia bekezdésben említett rendelkezés vagy előírás felhasználható olyan személyek ellenében, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt.

[…]"

7 A harmadik irányelv negyedik preambulumbekezdése kimondja:

„mivel a gépjárműbalesetek károsultjai számára összehasonlítható szintű bánásmódot kell biztosítani függetlenül attól, hogy a Közösségen belül a balesetek hol következnek be."

8 Ezen irányelv 1. cikkének első bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A [második] irányelv 2. cikke (1) bekezdése második albekezdésének sérelme nélkül [az első] irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre.”

A portugál jog

9 Az első irányelvet az 1985. december 31-i Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 522/85. sz. rendelettörvény) ültette át a portugál jogba. A 2003. április 14-i Decreto-Lei nº 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatórióval (a kötelező biztosításról szóló törvényt tartalmazó 72-A/2003. sz. rendelettörvény) módosított, e rendelettörvénynek az alapügy tényállásának megvalósulása idején hatályos változata (a továbbiakban: 522/85. sz. rendelettörvény) 1. cikke (1) bekezdése a következő megfogalmazásban írja elő a gépi meghajtású szárazföldi járművek biztosítási kötelezettségét:

„Bármely személynek, akit polgári jogi felelősség terhelhet harmadik személyeknek valamely gépi meghajtású szárazföldi jármű, annak vontatmánya vagy félpótkocsija által okozott károkból eredő vagyoni és nem vagyoni károk megtérítéséért, ahhoz, hogy e járművek részt vehessenek a forgalomban, olyan biztosítás általi fedezettel kell rendelkeznie, amely a jelen rendelettörvénynek megfelelően garantálja e felelősséget.”

10 A 522/85. sz. rendelettörvénynek a biztosítási kötelezettség alanyaira vonatkozó 2. cikke értelmében:

„ 1 – A biztosítási kötelezettség a jármű tulajdonosát terheli, kivéve a jármű haszonélvezetének, tulajdonjogi fenntartással történő eladásának, valamint lízingjének esetét, amikor az említett kötelezettség a haszonélvezőt, a vásárlót vagy a lízingbevevőt terheli.

2 – Ha bármely más személy köt a járművet illetően a jelen rendelettörvény rendelkezéseinek megfelelő biztosítási szerződést, az (1) bekezdésben felsorolt személyek kötelezettsége teljesítettnek tekinthető az említett szerződés érvényességének időtartama alatt.

[…]”

11 Ugyanezen rendelettörvénynek a károsultakkal szemben felhozható kifogásokra vonatkozó 14. cikke ekképp rendelkezik:

„A jelen rendelettörvényben megállapított kizárásokon és semmisségi okokon felül, a biztosítótársaság csak akkor hivatkozhat jogszerűen a károsultakkal szemben a szerződésnek az előző cikk (1) bekezdése szerinti hatálytalanságára, illetve annak általa történő egyoldalú megszüntetésére vagy semmisségére, ha az megelőzi a káresemény bekövetkeztének időpontját.”

12 A portugál kereskedelmi kódex XV. címe foglalkozik a biztosításokkal. 428. és 429. cikke értelmében:

„428. cikk Kinek a nevében köthető a biztosítási szerződés

A biztosítási szerződés saját vagy más érdekében köthető.

1. Semmis a biztosítás, ha annak a személynek, akinek az érdekében vagy nevére kötötték, nem fűződik érdeke a biztosított vagyontárgyhoz.

2. Ha a biztosítási kötvényben nem szerepel az a nyilatkozat, hogy a biztosítást más érdekében kötötték, úgy kell tekinteni, hogy a szerződést a szerződést megkötő személy érdekében kötötték meg.

[…]

429. cikk A biztosítás semmissége pontatlanságok vagy hiányosságok miatt

Minden olyan pontatlan nyilatkozat, valamint a biztosítottal, illetve a szerződést megkötő személlyel kapcsolatos tényekkel vagy körülményekkel kapcsolatos olyan hiányosság, amely hatással lehetnek a szerződés fennállására vagy feltételeire, a biztosítás semmisségét vonja maga után.

Egyetlen bekezdés. Ha a nyilatkozatokat tévő fél rosszhiszeműen járt el, a biztosítótársaság követelheti a biztosítási díjat.”

Az alapügy tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

13 2004. május 20-án közlekedési baleset történt, amelyben egyrészt a Crystello Pinto Moreira Pereira tulajdonát képező és Teixeira Pereira által vezetett gépjármű, másrészt pedig egy, a tulajdonos, E. Seemann által vezetett motorkerékpár volt részes. A balesetben mindkét sofőr meghalt.

14 A Caisse Suisse de Compensation 2010. január 11-én keresetet nyújtott be a Fundo de Garantia Automóvellel (gépjármű-garanciaalap), valamint Crystello Pinto Moreira Pereirával szemben, amely keresetben az általa biztosított E. Seemann családjának kifizetett 285 980,54 euró összeg visszatérítését kérte.

15 Az említett alperesek azon tényre alapított, passzív legitimációjuk hiányára vonatkozó kifogásra hivatkoztak, miszerint a baleset időpontjában létezett érvényes biztosítási szerződés, amelyet a jelenlegi Fidelidade-Companhia de Seguros, SA-val (a továbbiakban: biztosítótársaság) kötöttek. E társaság tárgyaláson való megjelenésre való idézést követően arra hivatkozott, hogy a gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés érvénytelen, mert a biztosítást kötő fél, a balesetért felelős vezető édesapja, a szerződéskötéskor valótlanul nyilatkozott arról, hogy ő a gépjármű tulajdonosa és szokásos vezetője.

16 Az első fokon eljáró bíróság úgy döntött, hogy a biztosítási szerződés érvénytelen volt, és ezen érvénytelenség kifogás lehet a károsultakkal szemben. A Tribunal da Relação do Porto (portói fellebbviteli bíróság, Portugália), amelyhez fellebbezést nyújtottak be, úgy döntött, hogy a szerződés érvénytelen volt, de ezen érvénytelenségre nem lehet hivatkozni a károsultakkal szemben. A biztosítótársaság felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a Tribunal da Relação do Porto (portói fellebbviteli bíróság) ítéletével szemben a Supremo Tribunal de Justiçához (legfelsőbb bíróság, Portugália) a szóban forgó biztosítási szerződés abszolút semmisségére hivatkozva, valamint arra, hogy e semmisség kifogásként hozható fel a károsulttal, E. Seemann-nal, valamint a Caisse Suisse de Compensation-nal szemben.

17 A gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó első, második és harmadik irányelvet illetően a kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli meg, hogy kétségek merültek fel azon kérdéssel kapcsolatban, hogy felhozható-e kifogásként a károsultakkal szemben a biztosítási szerződés olyan jellegű abszolút semmissége, mint amelyet a portugál kereskedelmi kódex 428. cikkének (1) bekezdése ír elő.

18 Nincs ugyanis egységes értelmezés a Supremo Tribunal de Justiça (legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlatában. Az egyik irányvonal alapján hozott ítéletek szerint a biztosítási szerződés abszolút semmis, ha a biztosított abból a célból nyilatkozza hamisan, hogy ő a gépjármű tulajdonosa és annak szokásos vezetője, hogy elérje a biztosítótársaságnál, hogy gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kössenek és/vagy a biztosított számára előnyösebb anyagi feltételek mellett. Az abszolút semmisség elsősorban azon alapul, hogy hiányzik a biztosított „érdekére” vonatkozó, a portugál kereskedelmi kódex 428. cikkének (1) bekezdésében megkövetelt törvényi feltétel. Ezen ítélkezési irányvonal szerint

az 522/85. sz. rendelettörvény 14. cikkének értelmében az abszolút semmisség felhozható kifogásként a károsultakkal szemben. E megközelítés figyelembe veszi azt a tényt, hogy a károsultat továbbra is védi a gépjármű-garanciaalap.

19 A másik irányzat szerint annak lehetősége, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést harmadik személy kösse meg, a biztosított „érdekére" vonatkozó, említett törvényi feltételtől való eltérésnek minősül. Következésképpen a kérdéskört a biztosítási szerződés megkötésének keretében tett hamis nyilatkozatokra alkalmazandó különös szabályozás fényében kell megoldani, amely szabályozás kizárólag a károsulttal szemben kifogásként fel nem hozható abszolút semmisséget írja elő.

20 Ilyen körülmények között a Supremo Tribunal de Justiça (legfelsőbb bíróság, Portugália) úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„Ellentétes-e az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésével, a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével és a harmadik irányelv 1. cikkével az a nemzeti szabályozás, amely a gépjármű tulajdonjogára és a szokásos vezetőjének meghatározására vonatkozó nyilatkozatok valótlan tartalmát a biztosítási szerződés semmisségével szankcionálja, ha a szerződést kötő személynek nem fűződik anyagi érdeke a gépjármű forgalomban való részvételéhez és a közreműködő alanyok (szerződő fél, tulajdonos és szokásos vezető) csalárd szándéka arra irányul, hogy a közlekedésből eredő kockázatok fedezését biztosítsák: i. olyan szerződés megkötésével, amelyet a biztosítótársaság nem kötne meg, ha ismerné a biztosított valódi személyét; ii. olyan biztosítási díj megfizetésével, amely a szokásos vezető életkora szerint fizetendő díjnál alacsonyabb mértékű?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

21 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdését, illetve a harmadik irányelv 1. cikkét, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely azt a joghatást keletkezteti, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló körülmények között a károsultakkal szemben kifogásként hozható fel valamely gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés semmissége, amely a biztosítottnak az érintett jármű tulajdonosának és szokásos vezetőjének személyazonosságát illetően a szerződés megkötésekor tett hamis nyilatkozataiból, illetve azon körülményből ered, hogy annak a személynek, akinek javára vagy akinek nevében e biztosítási szerződést megkötötték, nem fűződik gazdasági érdeke az említett szerződés megkötéséhez.

22 Emlékeztetni kell arra, hogy az első és a második irányelv preambulumából kitűnik, hogy ezen irányelvek célja az, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítsanak a rendszerint az Unió területén üzemben tartott járműveknek és utasaiknak, másrészt – függetlenül attól, hogy az Európai Unión belül hol történt a baleset – hasonló elbánást biztosítsanak az ilyen járművek által okozott balesetek károsultjainak (2012. október 23-i Marques Almeida ítélet, C-300/10, EU:C:2012:656, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

23 Az első irányelv 3. cikkének a második és a harmadik irányelvben kifejtett és kiegészített (1) bekezdése tehát kötelezővé teszi a tagállamok számára annak garantálását, hogy a rendszerint a területükön tartózkodó járművekre vonatkozó felelősség biztosítással fedezve legyen, illetve e bekezdés többek között meghatározza azon kártípusokat és harmadik fél károsultakat, amelyekre és akikre a biztosításnak ki kell terjednie (2011. december 1-jei Churchill Insurance Company Limited és Evans ítélet, C-442/10, EU:C:2011:799, 28. pont).

24 A harmadik fél károsultak jogait illetően a Bíróság megállapította, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésébe ütközik az a rendelkezés, miszerint a biztosító törvényi rendelkezésre vagy bármely szerződési záradékra hivatkozással megtagadhatja a kártérítést a biztosított gépjárművel okozott baleset harmadik fél károsultjaitól (2011. december 1-jei Churchill Insurance Company Limited és Evans ítélet, C-442/10, EU:C:2011:799, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

25 A Bíróság továbbá úgy határozott, hogy a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének első albekezdése csak az e cikkben előírt biztosítási szerződésben szereplő olyan jogszabályi rendelkezéseket vagy szerződési záradékokat illetően vonatkozik erre a kötelezettségre, amelyek kizárják a gépjármű-felelősségbiztosítás köréből az azon okból a harmadik károsult félnek okozott károkat, amikor a biztosított gépjárművet olyan személy használta vagy vezette, aki nem rendelkezett engedéllyel e gépjármű vezetésére, nem rendelkezett jogosítvánnyal, vagy olyan személy, aki megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, törvény által megszabott műszaki előírásokat (2011. december 1-jei Churchill Insurance Company Limited és Evans ítélet, C-442/10, EU:C:2011:799, 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

26 Nem vitatott, hogy e kötelezettségtől eltérve a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdése előírja, hogy – tekintettel arra, hogy maguk idézték elő a helyzetet – a biztosítótársaságnak nem kell megtérítenie bizonyos személyek kárát, nevezetesen azokét, akik önként szálltak be a balesetet okozó gépjárműbe, és a biztosító képes bizonyítani, hogy e személyek tudták, hogy a gépjármű lopott volt. Mindazonáltal, és amint azt a Bíróság is megállapította, a második irányelv 2. cikke (1) bekezdésének második albekezdésétől kizárólag e sajátos tényállás esetén lehet eltérni (2011. december 1-jei, Churchill Insurance Company Limited és Evans ítélet, C-442/10, EU:C:2011:799, 35. pont).

27 Következésképpen meg kell állapítani, hogy az a körülmény, hogy a biztosítótársaság ezt a szerződést a biztosított hiányos adatainak vagy hamis nyilatkozatainak alapján kötötte meg, nem olyan jellegűek, hogy lehetővé tegye számára, a szerződés semmisségére vonatkozó rendelkezésekre hivatkozzon, és azt kifogásként hozza fel a harmadik személy károsulttal szemben, annak érdekében, hogy mentesítse magát az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdéséből eredő azon kötelezettsége alól, miszerint meg kell térítenie e személynek a biztosított jármű által okozott balesetből eredő kárt.

28 Ugyanez érvényes azon körülményt illetően is, amikor a biztosított nem a jármű szokásos vezetője.

29 A Bíróság ugyanis már megállapította, hogy az a körülmény, hogy valamely járművet az erre vonatkozó biztosítási szerződésben meg nem jelölt személy vezetett, különösen az első, a második és a harmadik irányelvnek a balesetek károsultjai védelmére irányuló célkitűzésére figyelemmel, nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy az ilyen gépjármű nem volt biztosítva a szóban forgó rendelkezés értelmében (2011. december 1-jei Churchill Insurance Company Limited és Evans ítélet, C-442/10, EU:C:2011:799, 40. pont).

30 Ezen összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság arra is választ vár a Bíróságtól, hogy valamely biztosítótársaságnak joga van-e arra, hogy egy létező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés esetén, annak érdekében kivonja magát a biztosított jármű által okozott baleset károsultjai részére történő kártérítési kötelezettsége alól, egy olyan törvényi rendelkezésre hivatkozzon, mint a portugál kereskedelmi kódex 428. cikkének (1) bekezdése, amely előírja, hogy a biztosítási szerződés semmis abban az esetben, ha annak a személynek, akinek javára vagy akinek nevében a szerződést megkötötték, nem fűződik gazdasági érdeke e szerződés megkötéséhez.

31 Meg kell állapítani, hogy az ilyen jellegű, a biztosítási szerződés érvényességének törvényi feltételeire vonatkozó kérdést nem az uniós jog, hanem a tagállamok joga szabályozza.

32 Ez utóbbiak kötelesek mindazonáltal biztosítani, hogy a nemzeti joguk alapján alkalmazandó polgári jogi felelősség a fent említett három irányelv rendelkezéseinek megfelelő biztosítással legyen fedezve. A Bíróság ítélkezési gyakorlatából az is 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 az első, a második és a harmadik irányelv hatékony érvényesülését (2012. október 23-i Marques Almeida ítélet, C-300/10, EU:C:2012:656, 30. és 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 Márpedig, amint arra az Európai Bizottság is rámutatott, a baleset károsultjainak kártérítéshez való jogát érinthetik a biztosítási szerződés érvényességének olyan feltételei, mint például a portugál kereskedelmi kódex 428. cikkének (1) bekezdésében és 429. cikkének első bekezdésében előírt általános feltételek.

34 Az ilyen rendelkezések a harmadik személy károsultak kártérítésének elmaradását vonhatják maguk után, következésképpen sértik az említett irányelvek hatékony érvényesülését.

35 E megállapítást az a lehetőség sem teszi vitathatóvá, hogy a gépjármű-garanciaalap kártérítést fizethet a károsultnak. A nemzeti szervezetnek a második irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében előírt beavatkozása végső megoldásként került kidolgozásra, kizárólag arra az esetre, amikor az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tévő gépjármű okozta, vagyis olyan gépjármű, amelynek tekintetében nem létezik biztosítási szerződés. Az ilyen korlátozást az indokolja, hogy a fent említett rendelkezés, amint az a jelen ítélet 23. pontjában is megállapításra került, minden tagállam részére előírja, hogy gondoskodjon arról, hogy az említett első irányelv 4. cikkében szereplő eltérési lehetőségek kivételével a területén nyilvántartásba vett gépjárművek tulajdonosai vagy üzembentartói szerződést kössenek valamely biztosítótársasággal az említett gépjárműhöz kapcsolódó polgári jogi felelősségnek az uniós jog által meghatározott keretei között történő biztosítására.(lásd ebben az értelemben: 2013. július 11-i Csonka és társai ítélet, C-409/11, EU:C:2013:512, 30. és 31. pont).

36 Márpedig, amint az a jelen ítélet 29. pontjában is megállapításra került, az a körülmény, hogy valamely járművet olyan személy vezet, akit nem tüntettek fel az e járműre vonatkozó biztosítási kötvényben, nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy e személy nem biztosított a második irányelv 1. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése értelmében.

37 A fenti megfontolások összességére figyelemmel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését és a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely azt a joghatást keletkezteti, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló körülmények között a károsultakkal szemben kifogásként hozható fel valamely gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés semmissége, amely a biztosítottnak az érintett jármű tulajdonosának és szokásos vezetőjének személyazonosságát illetően a szerződés megkötésekor tett hamis nyilatkozataiból, illetve azon körülményből ered, hogy annak a személynek, akinek javára vagy akinek nevében e biztosítási szerződést megkötötték, nem fűződik gazdasági érdeke az említett szerződés megkötéséhez.

A költségekről

38 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 (hatodik tanács) a következőképpen határozott:

A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelv 3. cikkének (1) bekezdését, valamint a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely azt a joghatást keletkezteti, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló körülmények között a károsultakkal szemben kifogásként hozható fel valamely gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés semmissége, amely a biztosítottnak az érintett jármű tulajdonosának és szokásos vezetőjének személyazonosságát illetően a szerződés megkötésekor tett hamis nyilatkozataiból, illetve azon körülményből ered, hogy annak a személynek, akinek javára vagy akinek nevében e biztosítási szerződést megkötötték, nem fűződik gazdasági érdeke az említett szerződés megkötéséhez.

Aláírások