



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2014. szeptember 4.\*

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás — 72/166/EGK irányelv — A 3. cikk (1) bekezdése — A »gépjármű forgalomban való részvételének« fogalma — Farm udvarán pótkocsis traktorral okozott baleset”

A C-162/13. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Vrhovno sodišče (Szlovénia) a Bírósághoz 2013. március 29-én érkezett, 2013. március 11-i határozatával terjesztett elő az előtte

**Damijan Vnuk**

és

a **Zavarovalnica Triglav d.d.**

között folyamatban lévő eljárásban

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: M. Ilešič tanácselnök, C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader és E. Jarašiūnas (előadó) bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a német kormány képviseletében T. Henze, J. Kemper és J. Möller, meghatalmazotti minőségben,
- Írország képviseletében A. Joyce, E. Creedon és L. Williams, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: C. Toland BL,
- az Európai Bizottság képviseletében B. Rous Demiri és K.-Ph. Wojcik, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2014. február 26-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

\* Az eljárás nyelve: szlovén.

## 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 L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o.; a továbbiakban: első irányelv) 3. cikke (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a Damijan Vnuk és a Zavarovalnica Triglav d.d. (a továbbiakban: Zavarovalnica Triglav) között kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (a továbbiakban: kötelező biztosítás) alapján történő kártérítés fizetése tárgyában folyamatban lévő ügyben terjesztették elő.

### Jogi háttér

#### *Az uniós jog*

- 3 Az első irányelv (5)–(7) preambulumbekzdése szerint:

„mivel kívánatos, hogy [...] további intézkedéseket [hozzanak] a tagállamok között közlekedő személyek és gépjárművek mozgására vonatkozó szabályozások liberalizálására [helyesen: mivel kívánatos, hogy [...] intézkedéseket [hozzanak] a tagállamok között közlekedő személyek és gépjárművek mozgására vonatkozó szabályozások további liberalizálására]; [...]

mivel az utasok mozgására vonatkozó szabályozások ilyen jellegű lazítása újabb lépést jelent a tagállamok piacainak kölcsönös megnyitása és egy belső piachoz hasonló feltételek megteremtése felé;

mivel a zöldkártya ellenőrzésének megszüntetését azon gépjárműveknek esetében, amelyeket az egyik tagállamban vettek nyilvántartásba, és egy másik tagállam területére lépnek, [...] végre lehet hajtani [...]”

- 4 Az első irányelv 1. cikke így szól:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

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

[...]”

- 5 Ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerint:

„A 4. cikk értelmében minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkeznek [helyesen: rendelkezzenek] gépjármű-felelősségbiztosítással. A fedezett felelősség mértékét és a fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni.”

- 6 Az említett irányelv 4. cikke előírja:

„Egy tagállam a 3. cikk rendelkezéseitől eltérhet:

[...]

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

[...]

7 A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv (HL L 8., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o.; a továbbiakban: második irányelv) 1. cikkének (1) bekezdése előírja:

„A[z első] irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás kötelezően mind az anyagi kárra, mind pedig a személyi sérülésre kiterjed.”

8 Az említett cikk (2) bekezdése meghatározta azokat a kártérítési minimumösszegeket, amelyeket a kötelező biztosításnak garantálnia kell. 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 irányelv (HL L 149.,14. o.) újraértékelte ezeket az összegeket, illetve a második irányelvbe olyan rendelkezést illesztett be, amelynek célja ezen összegeknek a harmonizált fogyasztói árindex változása alapján történő rendszeres felülvizsgálata.

9 A második irányelv 1. cikke (4) bekezdésének első albekezdése értelmében „[v]alamennyi 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 az (1) bekezdésben meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés esetén áll fenn”. E rendelkezés negyedik albekezdése előírja továbbá, hogy „[a] tagállamok korlátozhatják vagy kizárhatják a kártérítés e szerv általi kifizetését minden olyan esetben, amikor azonosítatlan gépjármű anyagi kárt okozott”. Ennek lehetőségét azonban később a 2005/14 irányelvben kizárták, „[a]mennyiben [...] a szerv súlyos személyi sérülésért kártérítést nyújtott ugyanazon baleset bármely károsultjának, amelyben azonosítatlan jármű anyagi kárt okozott”.

10 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:

– e 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, jogszabályi műszaki előírásokat.

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

[...]

11 A második irányelv 3. cikke értelmében:

„Baleset esetén a biztosított személy, sofőr vagy bármely más, a magánjog értelmében felelős személy családtagjai, akik felelősségét az 1. cikk (1) bekezdésében említett biztosítás fedezi, a családi kapcsolatra való hivatkozással a személyi sérülés vonatkozásában nincsenek automatikusan kizárva a biztosítás köréből.”

12 A 2005/14 irányelvvel módosított, a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv (HL L 129., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o.; a továbbiakban: harmadik irányelv) 1. cikke szerint:

„A[z első] irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre.

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.

[...]”

13 A harmadik irányelv 1a. cikke a következőképpen rendelkezik:

A[z első] irányelv 3. cikke (1) bekezdésében 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. [...]”

14 Ezen irányelv 4c. cikke szerint:

„A[z első] irányelv 3. cikke (1) bekezdésében említett biztosítást illetően a biztosítóintézetek nem alkalmazhatnak önrészt a balesetben sérült féllel szemben.”

15 A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, valamint a Tanács 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelveinek módosításáról szóló, 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (negyedik gépjármű-biztosítási irányelv) (HL L 181., 65. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 331. o.) „Közvetlen kereseti jog” című 3. cikkében a következőket mondja ki:

„Valamennyi tagállam biztosítja, hogy [...] a balesetekben károsult felek közvetlen kereseti jogot élveznek a felelős személy felelősségbiztosítását nyújtó biztosítóintézetével szemben.”

16 Másrészt az 1984. december 10-i 84/641/EGK tanácsi irányelvvel (HL L 339., 21. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 14. o.) módosított, az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosítási tevékenység megkezdésére és gyakorlására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1973. július 24-i 73/239/EGK első tanácsi irányelv (HL L 228., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 109. o.) az 1. cikkében előírja:

„(1) Ez az irányelv a közvetlen biztosítás önálló tevékenységként történő megkezdésével és folytatásával [...] foglalkozik, amelyet olyan vállalkozások folytatnak, amelyek valamely tagállam területén letelepedtek, vagy ott kívánnak letelepedni.

[...]

(3) Az e cikkben említett tevékenységek ágazatonkénti besorolása a mellékletben található.”

17 Ezen irányelv melléklete szerint:

„A kockázatok biztosítási ágazatok szerinti osztályozása [...]

10. *Szárazföldi gépjárművekkel kapcsolatos felelősség* A szárazföldi gépjárművek használatából származó felelősség (beleértve a fuvarozó felelősségét). [...]

*A szlovén jog*

18 A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu; a továbbiakban: ZOZP) 15. cikke előírja:

„A gépjármű tulajdonosa köteles gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést kötni azokra a károkra, amelyeket gépjárművének használatával harmadik személyeknek okoz: halál, személyi sérülés, egészségkárosodás, vagyontárgyak megsemmisülése vagy megrongálódása [...], azon vagyontárgyakban történt kár kivételével, amelyek szállítását vállalta. [...]

#### **Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés**

- 19 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból következik, hogy 2007. augusztus 13-án szénabáláknak egy csűr padlására történő betárolása közben egy pótkocsis traktor, amely a farm udvarára tolatott be, hogy a pótkocsival beálljon a csűrbe, felborította azt a létrát, amelyen D. Vnuk állt, amelyről az említett személy ennek következtében leesett. D. Vnuk nem vagyoni kára megtérítése címén keresetet nyújtott be a Zavarovalnica Triglavval biztosítótársasággal szemben – amelynél a traktor tulajdonosa a gépjárművére kötelező biztosítást kötött – 15 944,10 euró késedelmi kamattal növelt összeg megfizetése iránt.
- 20 Az elsőfokú bíróság elutasította ezt a kérelmet. A másodfokú bíróság elutasította a D. Vnuk által a fent hivatkozott ítélettel szemben benyújtott fellebbezést arra hivatkozva, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási kötvény fedezetet nyújt azokra a károkra, amelyet a traktor közlekedési eszközként történő használatával okoztak, azonban nem terjed ki azokra a károkra, amelyek a traktor munkagépként vagy vontatóként történő használata során keletkeztek.
- 21 A kérdést előterjesztő bíróság engedélyezte D. Vnuk számára, hogy felülvizsgálati kérelmet terjesszen elő ez utóbbi határozattal szemben a traktor ZOZP 15. cikke értelmében vett „gépjárműként” való használatára vonatkozó kérdés tekintetében.
- 22 A kérdést előterjesztő bíróság előtt D. Vnuk arra hivatkozik, hogy a „gépjármű forgalomban való használatának” fogalmát nem lehet a közúton történő közlekedésre korlátozni, illetve hogy ezenkívül az alapeljárás tárgyát képező káresemény idején a traktor és annak pótkocsija által alkotott egész valóban a forgalomban részt vevő gépjárműnek minősült, és a traktor útjának ez volt a végállomása. A Zavarovalnica Triglav ezzel szemben azt állítja, hogy az alapeljárás a traktornak nem a közúti forgalomban való közlekedésre szánt gépjárműként történő, hanem egy farm csűrje előtti munka keretében való használatára vonatkozott.

- 23 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a ZOZP nem határozza meg a „gépjárművek használatának” fogalmát, de ezt a hiányosság keltette úrt az ítélkezési gyakorlat kitöltötte. E tekintetben megjegyzi, hogy a kötelező biztosítás ZOZP szerinti fő célja a kockázat kölcsönös megosztása, valamint a közúti közlekedés körében a károsult személyek és az utasok szükségleteiről való gondoskodás szükségessége. A kérdést előterjesztő bíróság álláspontja szerint a szlovén ítélkezési gyakorlat alapján annak értékelésénél, hogy a kötelező biztosítás fedez-e valamely adott kárt, ugyanakkor nem döntő szempont, hogy az közúton következett-e be. A kötelező biztosítás azonban nem fedezi azt az esetet, amikor a gépjárművet munkagépként használják, például mezőgazdasági területen, mivel ilyen esetben nem beszélhetünk közúti közlekedésről.
- 24 A kérdést előterjesztő bíróság rámutat arra, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó különböző irányelvek – tudniillik az első, második és harmadik, a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv, valamint a 2005/14 irányelv (a továbbiakban együttesen: kötelező felelősségbiztosításra vonatkozó irányelvek) – hivatkoznak a „közlekedésre”, a „közúti közlekedésre” vagy a „közút használóira”, azonban nem határozzák meg, hogy mi tekinthető a „gépjármű forgalomban való részvételének”, és mi a döntő szempont e tekintetben. Ily módon úgy lehet tekinteni, hogy a kötelező biztosítás kizárólag a közúti közlekedés keretében gépjárművel okozott károkra terjed ki, vagy hogy a gépjármű használatához vagy működtetéséhez bármilyen módon kapcsolódó bármely kárra kiterjed, függetlenül attól, hogy a helyzet közúti közlekedési helyzetnek minősíthető-e.
- 25 E körülmények között a Vrhovno sodišče (legfelsőbb bíróság) úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a »gépjármű [...] forgalomban való részvételének« a [72/166] irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezés szerinti fogalmát, hogy az nem foglalja magában a jelen ügy körülményeit – amikor is az alperes biztosította a pótkocsis traktorjával nekiütközött egy létrának, amelyen a felperes állt, amikor egy pajtába szénabálákat tároltak be – mivel a káresemény nem a közúti forgalommal összefüggésben következett be.”

### **A szóbeli szakasz újbóli megnyitására irányuló kérelmekről**

- 26 A Bíróság Hivatalához 2014. március 28-án benyújtott beadványával Írország azt kérte, hogy a Bíróság eljárási szabályzatának 83. cikke alapján rendeljék el az eljárás fent hivatkozott szóbeli szakaszának újbóli megnyitását. Kérelmének alátámasztására e tagállam arra hivatkozik, hogy amennyiben a Bíróság követné a főtanácsnok indítványában előadottakat, korlátozni kell a meghozandó ítélet időbeli hatályát, és következésképpen újból meg kell nyitni az eljárás szóbeli szakaszát, hogy előadhassa érveit az ítélet időbeli hatályának korlátozása iránti kérelme alátámasztása érdekében.
- 27 A Bíróság Hivatalához 2014. március 15-én, illetve 21-én benyújtott beadványaikkal az Egyesült Királyság Kormánya, illetve a német kormány szintén azt kérte, hogy a Bíróság eljárási szabályzatának 83. cikke alapján rendeljék el az eljárás fent hivatkozott szóbeli szakaszának újbóli megnyitását. Kérelmének alátámasztására az Egyesült Királyság Kormánya arra hivatkozik, hogy a főtanácsnok indítványa számos hibában szenved, amelyek vonatkozásában észrevételeket kíván tenni. A német kormány a maga részéről előadja, hogy a fent hivatkozott indítvány kitér egy olyan érvre – tudniillik az első irányelvben található esetleges joghézagra, amelyet ki kell tölteni – amely nem került megvitatásra a felek között, valamint hogy a Bíróság nem rendelkezik elegendő információval a határozathozatalhoz.
- 28 Eljárási szabályzatának 83. cikke alapján a Bíróság a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor elrendelheti az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását, különösen, ha úgy ítéli meg, hogy az ügy körülményei nincsenek kellően feltárva, vagy ha a fél e szakasz befejezését követően

a Bíróság határozatára nézve döntő jelentőségű új tényt hoz fel, illetve ha az ügyet olyan érv alapján kellene eldönteni, amelyet a felek, illetve az Európai Unió Bírósága alapokmányának 23. cikke szerinti érdekeltek nem vitattak meg.

- 29 A jelen ügyben a Bíróság a főtanácsnok meghallgatását követően úgy ítéli meg, hogy minden olyan információval rendelkezik, amely szükséges a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdés megválaszolásához, illetve hogy az ügyet nem kell olyan érv alapján vizsgálni, amely a határozatára nézve döntő jelentőségű új tényt hoz fel, vagy amelyet előtte nem vitattak meg.
- 30 Másfelől a főtanácsnok indítványára vonatkozó kritikákat illetően emlékeztetni kell egyrészt arra, hogy a Bíróság alapokmánya és eljárási szabályzata nem teszi lehetővé, hogy az érdekeltek felek a főtanácsnoki indítványra válaszként észrevételeket tegyenek (Emesa Sugar végzés, C-17/98, EU:C:2000:69, 2. pont és Döhler Neuenkirchen ítélet, C-262/10, EU:C:2012:559, 29. pont).
- 31 Másrészt az EUMSZ 252. cikk második bekezdése értelmében a főtanácsnok feladata, hogy teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva, nyilvános tárgyaláson indokolással ellátott indítványt terjesszen elő azokban az ügyekben, amelyek esetében a Bíróság alapokmánya szerint a főtanácsnok részvételére van szükség. E tekintetben a Bíróságot nem köti sem a főtanácsnok indítványa, sem pedig az annak alapjául szolgáló indokolás. Következésképpen az, ha az érdekelt fél nem ért egyet a főtanácsnok indítványával, bármilyen kérdéseket is vizsgáljon a főtanácsnok az indítványban, önmagában nem indokolhatja a szóbeli szakasz újbóli megnyitását (Hogan Lovells International ítélet, C-229/09, EU:C:2010:673, 26. pont, E.ON Energie kontra Bizottság ítélet, C-89/11 P, EU:C:2012:738, 62. pont és Weber-ítélet, C-438/12, EU:C:2014:212, 30. pont).
- 32 A német kormánynak, Írországnak és az Egyesült Királyság Kormányának a szóbeli szakasz újbóli megnyitására irányuló kéréseit következésképpen el kell utasítani.

### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről**

- 33 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az alapügybelihez hasonló körülmények, tudniillik traktorral valamely tanya udvarán végrehajtott olyan manőver, amellyel e traktor a pótkocsijával egy pajtába betolat, a „gépjármű forgalomban való részvételének” fogalma hatálya alá tartoznak.
- 34 A német kormány és Írország azt állítják, hogy az első irányelv (3) cikkének (1) bekezdésében előírt biztosítási kötelezettség csak a közúti közlekedési helyzeteket szabályozza, és ebből következően nem alkalmazandó az alapeljáráshoz hasonló körülmények között.
- 35 Ezzel szemben a Bizottság véleménye szerint ezt a rendelkezést a gépjárművek közlekedési eszközként vagy gépként való, bármely olyan, akár köz-, akár magánterületen történő használatára alkalmazni kell, ahol a gépjárművek használatából fakadó kockázatok megvalósulhatnak, akár mozgásban volt a jármű, akár nem.
- 36 Az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerint ezen irányelv 4. cikke értelmében minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.
- 37 A gépjármű fogalmát a fent hivatkozott irányelv 1. cikkének 1. pontja határozza meg, amely szerint ezen irányelv értelmében „a »gépjármű« szó minden olyan gépjárművet jelöl, amely szárazföldi közlekedésre szolgál, és mechanikus erő hajt meg, de nem sínen közlekedik, valamint a pótkocsit, akkor is, ha nem egybekapcsolt”.

- 38 Meg kell állapítani, hogy a pótkocsis traktor megfelel ennek a meghatározásnak. E tekintetben fontos hangsúlyozni, hogy ez a meghatározás független attól, hogy a szóban forgó gépjárművet mire használják, vagy mire használhatják. Ebből következően az, hogy valamely traktor, amely esetlegesen pótkocsival van felszerelve, bizonyos körülmények között mezőgazdasági gépként használható, nem befolyásolja azt a megállapítást, hogy az ilyen gépjármű megfelel az első irányelv 1. cikkének 1. pontjában szereplő „gépjármű” fogalmának.
- 39 Mindebből azonban nem következik, hogy a pótkocsis traktor a fent hivatkozott irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelező felelősségbiztosításra vonatkozó kötelezettség alá esik. Ugyanis egyrészt e rendelkezés értelmében e gépjárművet valamely tagállam területén kell üzemben tartani, amely feltételt nem vitatták az alapeljárásban. Másrészt az e rendelkezés 4. cikkének b) pontja alapján a tagállamok eltérhetnek a 3. cikk rendelkezéseitől bizonyos gépjárműtípusok vagy bizonyos speciális forgalmi rendszámmal ellátott gépjárművek esetében, amelyek jegyzékét az érintett állam készíti el, és arról a többi tagállamnak és a Bizottságnak tájékoztatást nyújt.
- 40 Ebből következően a pótkocsis traktor az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében előírt kötelező felelősségbiztosításra vonatkozó kötelezettség alá esik, mivel azt olyan tagállam területén tartották üzemben, amely nem zárta ki e járműtípust ezen rendelkezés hatálya alól.
- 41 Annak eldöntését illetően, hogy a traktorral valamely tanya udvarán végrehajtott olyan manővert, amellyel e traktor a pótkocsijával egy pajtába betolat, az e rendelkezésben szereplő „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalmának hatálya alá tartozónak kell-e tekinteni, előzetesen meg kell állapítani, hogy e fogalom meghatározása nem bízható az egyes tagállamok mérlegelésére.
- 42 Ugyanis sem az első irányelv 1. cikke, sem annak 3. cikkének (1) bekezdése, sem pedig a kötelező biztosításra vonatkozó ezen vagy másik irányelv bármely más rendelkezése nem utal vissza a tagállamok jogára e fogalom meghatározása tekintetében. Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az uniós jog egységes alkalmazásának követelményéből és az egyenlőség elvéből az következik, hogy a jelentésének és hatályának meghatározása érdekében a tagállami jogokra kifejezett utalást nem tartalmazó uniós jogi rendelkezést az egész Európai Unióban önállóan és egységesen kell értelmezni, figyelembe véve nemcsak annak kifejezéseit, hanem szöveggörnyezetét, illetve annak a szabályozásnak a céljait, amelynek az a részét képezi (lásd ebben az értelemben: Omejc-ítélet, C-536/09, EU:C:2011:398, 19. és 21. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 43 Az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében használt fogalmakat illetően először is e rendelkezés különböző nyelvi változatainak összehasonlító vizsgálatából következik, hogy e rendelkezés az általa előírt biztosítási kötelezettség által szabályozott helyzetek típusa tekintetében eltéréseket mutat, amely eltérések egyébként ezen irányelvnek magának a címében is szerepelnek, különösen az angol és francia nyelvi változatban.
- 44 Így a francia nyelvi változatban, ahogyan a spanyol, a görög, az olasz, a holland, a lengyel és a portugál nyelvi változatban, a fent említett 3. cikk (1) bekezdése a gépjárművek „forgalomban való részvételéből” fakadó gépjármű-felelősségbiztosításra irányuló kötelezettségre hivatkozik, ily módon utalva arra, hogy e biztosítási kötelezettség csak a közúti forgalomban bekövetkezett baleseteket szabályozza, ahogyan arra a német kormány és Írország hivatkozik.
- 45 Azonban ugyanezen rendelkezésnek az angol, valamint a bolgár, cseh, észt, lett, máltai, szlovák, szlovén és finn nyelvi változata a gépjármű „használatára” hivatkozik, anélkül hogy tovább pontosítaná azt, míg e rendelkezés dán, német, litván, magyar, román és svéd nyelvi változata még általánosabban hivatkozik a gépjárművekre történő felelősségbiztosítás megkötésére irányuló kötelezettségre, és a gépjárművek használatából vagy működtetéséből fakadó gépjármű-felelősségbiztosításra irányuló kötelezettséget – úgy tűnik – attól függetlenül írja elő, hogy ez a használat vagy működtetés közúti közlekedési helyzetben következik-e be.



- 46 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az uniós jog valamely több nyelven elérhető szövege egy vagy több nyelvi változatának tisztán szó szerinti értelmezése azonban – a többi nyelvi változat kizárásával – nem élvezhet elsőbbséget, az uniós jogi rendelkezések egységes alkalmazása megköveteli, hogy azokat valamennyi nyelvi változat figyelembevételével értelmezzék és alkalmazzák (lásd ebben az értelemben: Jany és társai ítélet, C-268/99, EU:C:2001:616, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat, Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-189/11, EU:C:2013:587, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Az uniós szövegek nyelvi változatai közötti eltérés esetén a szóban forgó rendelkezést azon szabályozás általános rendszerére és céljára tekintettel kell értelmezni, amelynek az a részét képezi (lásd ebben az értelemben: ZVK-ítélet, C-300/05, EU:C:2006:735, 16. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat, Haasová-ítélet, C-22/12, EU:C:2013:692, 48. pont és Drozdovs-ítélet, C-277/12, EU:C:2013:685, 39. pont).
- 47 Ennélfogva, másodszor, a kötelező biztosítás területén figyelembe kell venni az uniós szabályozás általános rendszerét és célját, amelynek az első irányelv 3. cikke (1) bekezdése a részét képezi.
- 48 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a kötelező biztosításra vonatkozó irányelvek egyike sem határozza meg, hogy ezen irányelvek értelmében mit kell a „baleset”, a „kár”, a „forgalomban való részvétel” vagy a „gépjárművek használata” fogalma alatt érteni.
- 49 Azonban ezeket a fogalmakat az ezen irányelvek által követett, a gépjárművel okozott balesetek károsultjai védelmére, illetve a személyek és áruk mozgásának a belső piac megvalósítása céljából történő liberalizációjára irányuló kettős célkitűzésre figyelemmel kell értelmezni.
- 50 Ily módon az első irányelv azon irányelvek sorába illeszkedik, amelyek fokozatosan pontosítják a tagállamoknak a gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatos kötelezettségeit. Márpedig, jóllehet a Bíróság több alkalommal is megállapította, hogy az első és a második irányelv preambulumbekendéseiből kitűnik, hogy ezen irányelvek célja az, hogy szabad mozgást biztosítsanak az általában az Unió területén található járműveknek és utasaiknak, ugyanakkor több alkalommal megállapította azt is, hogy függetlenül attól, hogy az Unión belül hol történt a baleset, annak az is célja, hogy hasonló elbánást biztosítsanak az ilyen gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak (lásd különösen ebben az értelemben: Ruiz Bernáldez-ítélet, C-129/94, EU:C:1996:143, 13. pont, Csonka és társai ítélet, C-409/11, EU:C:2013:512, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 51 Ugyanis, jóllehet az első irányelvnek különösen az (5)–(7) preambulumbekendéséből következik, hogy azok előírták a személyek és áruk mozgásának a belső piac megvalósítása céljából történő liberalizációját, megszüntetve a zöldkártyának a tagállamok határain történő ellenőrzését, szintén követendő célnak tekintette az áldozatok védelmét (lásd ebben az értelemben: Ruiz Bernáldez-ítélet, EU:C:1996:143, 18. pont).
- 52 Ráadásul az uniós szabályozásnak a kötelező biztosítások területén végbement fejlődése rámutat arra, hogy az uniós jogalkotó folyamatosan biztosította és erősítette a gépjárművek által okozott balesetek áldozatainak védelmére irányuló célkitűzést.
- 53 Ez következik különösen, először is, a második irányelv 1–3. cikkéből. Így ezen irányelv 1. cikke előírta, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás mind az anyagi kárra, mind pedig a személyi sérülésre kiterjed. Továbbá előírta olyan szervek tagállamok általi létrehozását, amelyek feladata az, hogy megtérítsék az azonosítatlan vagy a biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjárművek által okozott károkat, valamint meghatározta a minimális biztosítási összegeket. Ezen irányelv 2. cikke korlátozta a törvényi rendelkezésben vagy bármely szerződésben előírt bizonyos záradékok hatályát olyan harmadik fél kárigényének vonatkozásában, aki bizonyos személyek által biztosított gépjármű használatával vagy vezetésével okozott balesetet szenvedett el. A fent hivatkozott irányelv 3. cikke a személyi sérülések tekintetében kiterjesztette a biztosítottak körét a biztosított személy, sofőr vagy bármely más felelős személy családtagjaira.

- 54 Ezt követően a harmadik irányelv – az 1. cikkében – többek között kiterjesztette a biztosítás fedezetét a gépjármű vezetője kivételével valamennyi utas által elszenvedett személyi sérülésre, a negyedik gépjármű-biztosítási irányelv pedig egyebek között közvetlen kereseti jogot vezetett be a 3. cikkében a balesetekben károsult felek számára a felelős személy felelősségbiztosítását nyújtó biztosítóintézetével szemben.
- 55 Végül a 2005/14 irányelv – amely 2. cikkével a második irányelvet, 4. cikkével pedig a harmadik irányelvet módosította – többek között kiigazította a kártérítési minimumösszegeket, és előírta azok rendszeres felülvizsgálatát, kiterjesztette a második irányelvvel felállított szerv által fizetendő kártérítések körét, illetve az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerinti biztosítási fedezetet a gyalogosok, kerékpárosok és a közút egyéb nem motorizált használói által elszenvedett személyi sérülésekre és anyagi károkra. A biztosítás fedezete vonatkozásában kikötött egyes kizárási záradékok alkalmazásának lehetősége kapcsán új korlátozást vezetett be, és megtiltotta a balesetben sérült féllel szemben az önrész alkalmazását az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerinti biztosítás vonatkozásában.
- 56 E körülmények összességére és különösen az első, második és harmadik irányelv által követett védelem céljára tekintettel nem tekinthető úgy, hogy az uniós jogalkotó ki kívánta volna zárni az ezen irányelvek által biztosított védelemből a valamely gépjárművel annak használata során okozott balesetben sérült feleket, amennyiben e használat összeegyeztethető e gépjármű szokásos funkciójával.
- 57 E tekintetben egyébként fontos hangsúlyozni, hogy a 84/641 irányelvvel módosított 73/239 irányelv A. része szerint a szárazföldi gépjárművekkel kapcsolatos felelősségre vonatkozó közvetlen biztosítási tevékenységcsoport „[a] szárazföldi gépjárművek használatából származó felelősség[re] (beleértve a fuvarozó felelősségét)” vonatkozik.
- 58 A jelen esetben meg kell állapítani egyrészt, hogy – amint az a Bizottság által közzétett információkból is következik – a Szlovén Köztársaság az első irányelv 4. cikkének b) pontja alapján egyetlen járműtípust sem zárt ki az első irányelv 3. cikke (1) bekezdésének hatálya alól. Másrészt a kérdést előterjesztő bíróság megállapításai szerint az alapügy alapjául szolgáló balesetet egy adott helyre betoló gépjármű okozta, ebből következően úgy tűnik, hogy azt egy gépjármű olyan használatával okozták, amely összeegyeztethető annak szokásos funkciójával, ezt azonban a kérdést előterjesztő bíróságnak kell vizsgálnia.
- 59 E körülmények között, a fenti megfontolások összességére tekintettel, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az abban szereplő „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalmának hatálya alá tartozik a gépjárművek minden olyan használata, amely összeegyeztethető e gépjárművek szokásos funkciójával. Az alapügybelihez hasonló, traktorral valamely tanya udvarán végrehajtott olyan manőver, amellyel e traktor a pótkocsijával egy pajtába betolat, szintén a fent hivatkozott fogalom hatálya alá tartozhat, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.

### **A költségekről**

- 60 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 (harmadik 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. cikke (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az abban szereplő „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalmának hatálya alá tartozik a gépjárművek minden olyan használata, amely összeegyeztethető e gépjárművek szokásos funkciójával. Az alapügybelihez hasonló, traktorral valamely tanya udvarán végrehajtott olyan manőver, amellyel e traktor a pótkocsijával egy pajtába betolat, szintén a fent hivatkozott fogalom hatálya alá tartozhat, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.**

Aláírások