



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (hatodik tanács)

2018. november 15.*

„Előzetes döntéshozatal – Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás – 72/166/EGK irányelv – A 3. cikk (1) bekezdése – A forgalomban való, a »gépjármű-felelősségbiztosítás« által feltételezett részvétel fogalma – Két, parkolóban álló gépjármű részvételével bekövetkezett baleset – A gépjármű utasa által a gépjármű ajtajának kinyitásával a szomszédos gépjárműben okozott vagyoni kár”

A C-648/17. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Augstākā tiesa (legfelsőbb bíróság, Lettország) a Bírósághoz 2017. november 20-án érkezett, 2017. november 13-i határozatával terjesztett elő

a **„BTA Insurance Company” AS**, korábban **„Balcia Insurance” SE**

és

a **„Baltijas Apdrošināšanas Nams” AS**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (hatodik tanács),

tagjai: A. Arabadjiev, a második tanács elnöke, a hatodik tanács elnökeként eljárva (előadó),
C. G. Fernlund és S. Rodin bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a **„BTA Baltic Insurance Company” AS**, korábban **Balcia Insurance SE** képviseletében E. Matveja és W. Stockmeyer,
- a **„Baltijas Apdrošināšanas Nams” AS** képviseletében A. Pečērica,
- a lett kormány képviseletében I. Kucina és V. Soņeca, meghatalmazotti minőségben,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: P. Garofoli avvocato dello Stato,

* Az eljárás nyelve: lett.

- a lengyel kormány képviselőjében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében K.-P. Wojcik és A. Sauka, 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 értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet a „BTA Baltic Insurance Company” AS, korábban „Balcia Insurance” SE (a továbbiakban: BTA) és a „Baltijas Apdrošināšanas Nams” AS (a továbbiakban: BAN) között a BTA által az egyik ügyfelének fizetett biztosítási kártérítés megtérítése tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

- 3 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.) hatályon kívül helyezte többek között az első irányelvet, továbbá a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére 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 továbbiakban: második irányelv). Mindazonáltal az alapügy tényállásának időpontjára tekintettel az alapügyre továbbra is a hatályon kívül helyezett irányelvek az irányadók.
- 4 Az első irányelv 1. cikke a következőképpen rendelkezett:
„Ezen irányelv alkalmazásában:
[...]
2. a »károsult fél« minden olyan személy, aki bármely gépjármű okozta kár vagy sérülés vonatkozásában kártérítésre jogosult;
[...].”
- 5 Ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerint:

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

6 A második irányelv 2. cikkének (1) bekezdése előírta:

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

[...]”

7 Ezen irányelv 3. cikke a következőket mondja ki:

„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.”

A lett jog

8 A Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (az első irányelvet és a második irányelvet átültető, a gépjárművek tulajdonosainak kötelező felelősségbiztosításáról szóló törvény; a továbbiakban: a kötelező felelősségbiztosításáról szóló törvény) 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E törvény alkalmazásában a továbbiakban meghatározott fogalmak és kifejezések alatt az alábbiakat kell érteni:

[...]

2. biztosítás esemény: olyan közlekedési baleset, amely után a jogszabály biztosítási kártérítés megfizetését írja elő.

[...]”

9 E törvény 3. cikke kimondja:

„(1) A kötelező biztosítás tárgya a gépjármű tulajdonosának vagy jogos használójának közlekedési baleset következtében harmadik személyeknek okozott károk miatt fennálló polgári jogi felelőssége (a továbbiakban: a tulajdonos polgári jogi felelőssége).

(2) A megfelelő biztosítási szerződés megkötésével minden gépjármű-tulajdonosnak biztosítania kell a tulajdonos polgári jogi felelősségét a forgalomban használt minden gépjármű tekintetében. [...]"

10 Az említett törvény 18. cikke előírja:

„Biztosítási esemény bekövetkezése esetén a károkozó gépjármű tulajdonosának polgári jogi felelősségéért helytálló biztosítónak [...] kell megtérítenie a biztosító felelősségi határain belül [...] a közlekedési balesetben harmadik személyeknek okozott károkat.”

11 Ugyanezen törvény 25. cikkének (1) bekezdése szerint:

„Közlekedési balesetben harmadik személy vagyontárgyaiban bekövetkezett kárnak minősül:

1. a gépjármű sérülésével vagy megsemmisülésével okozott kár;

[...]"

12 A kötelező biztosításról szóló törvény 31. cikkének (10) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Ha önkéntes biztosítási szerződés alapján másik biztosítótársaság térítette meg a károkat, a közlekedési balesetben a károkozó gépjármű tulajdonosának polgári jogi felelősségéért helytálló biztosító [...] fizeti meg az e törvényben meghatározott eljárásoknak megfelelően kiszámított és megfizetett kártérítés összegét.”

13 A Ceļu satiksmes likums (közlekedési törvény) 1. cikke a következőképpen fogalmaz:

„E törvény a következő fogalmakat alkalmazza:

[...]

5) közlekedés: az utakon gépjárművekkkel vagy azok nélkül történő helyváltoztatásból fakadó viszonyok;

[...]

7) közlekedési baleset: a közlekedés során bekövetkezett baleset, amelyben legalább egy gépjármű érintett, és amelynek következtében valaki meghal, vagy testi sérülést szenved, vagy valamely természetes, illetve jogi személy vagyontárgyában vagy a környezetben kár keletkezik; valamint egyéb olyan helyen történt baleset, ahol járműforgalom lehetséges, és amely balesetben valamely jármű érintett.”

14 E törvény 44. cikke kimondja:

„(1) Az e törvény vagy a közúti biztonságra vonatkozó egyéb szabályozás megsértésével okozott károkat meg kell téríteni.

(2) A jármű használatával okozott károkért a tulajdonos vagy az üzemeltető felel, kivéve ha bizonyítják, hogy a károk *vis maior*, maga a károsult szándékossága, illetve súlyos gondatlansága, vagy egyéb olyan körülmény miatt következtek be, amely a jogszabály alapján mentesít a felelősség alól.

[...]"

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 15 2008. október 24-én egy áruházi parkolóban álló gépjármű (a továbbiakban: első gépjármű) utasa, a gépjármű jobb hátsó ajtajának kinyitásával kárt okozott a mellette parkoló gépjármű (a továbbiakban: második gépjármű) bal hátsó oldalában.
- 16 A baleset helyszínén a második gépjármű tulajdonosa és az első gépjármű vezetője kitöltötték a baleseti bejelentőt, amelyben az első gépjármű vezetője elismerte a felelősségét, és jelezte, hogy az első gépjármű utasa volt az, aki a gépjármű hátsó ajtajának kinyitásával kárt okozott a szomszédos gépjárműben.
- 17 A BTA korábban önkéntes biztosítási szerződést kötött a második gépjármű tulajdonosával. Az első gépjárműnek a BAN-nál volt gépjármű-felelősségbiztosítása.
- 18 A BTA az ügyfele, a második jármű gépjármű tulajdonosa részére a vele kötött biztosítási szerződés alapján 47,42 latot (LVL) (hosszvetőleg 67,47 euró) fizetett, amely az önrész levonását követően az e gépjárműben keletkezett károk javítási költségének felelt meg. Ez a társaság ezt követően felhívta a BAN-t az így keletkezett költségei megtérítésére.
- 19 A BAN azzal az indokolással tagadta meg e költségek megtérítését, hogy két álló helyzetben lévő gépjármű között bekövetkezett baleset a kötelező biztosításról szóló törvény értelmében nem tekinthető „biztosítási eseménynek”.
- 20 A BTA ekkor keresetet nyújtott be a BAN ellen az általa a második gépjármű tulajdonosának fizetett kártérítés visszatérítése iránt. Az első fokon eljáró bíróság és a fellebbviteli bíróság helyt adott a kérelmének.
- 21 A BAN által előterjesztett felülvizsgálati kérelem nyomán az Augstākā tiesa (legfelsőbb bíróság, Lettország) a 2014. március 28-i ítéletével az indokolás hiánya miatt hatályon kívül helyezte a fellebbezés alapján hozott ítéletet.
- 22 A visszautalás alapján eljáró Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (a rigai regionális bíróság polgári kollégiuma, Lettország) a 2014. május 20-i ítéletével elutasította a BTA keresetét, azzal az indokolással, hogy közlekedési balesetről csak akkor lehet beszélni, ha az érintett járművek közül legalább egy mozgásban van, ebből következően a jelen esetben a BAN-nál biztosított biztosítási esemény nem valósult meg. E bíróság ezenkívül azt állapította meg, hogy a második járműben keletkezett károkért nem az első jármű vezetője, hanem annak utasa tartozik polgári jogi felelősséggel.
- 23 A BTA ezen ítélettel szemben felülvizsgálati kérelmet nyújtott be az Augstākā tiesához (legfelsőbb bíróság). A felülvizsgálati kérelmének alátámasztására többek között arra hivatkozott, hogy a „biztosítási esemény” fogalmának a Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (a rigai regionális bíróság polgári kollégiuma, Lettország) által elfogadott értelmezése ellentétes a gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak védelmére irányuló, a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó uniós szabályozás által követett célkitűzéssel, és az ilyen gépjármű használata még akkor is a „gépjármű forgalomban való részvételének” fogalma alá tartozhat, ha az álló helyzetben van, és mivel a gépjármű tulajdonosa felelős az utasok által a gépjármű használata során harmadik személyeknek okozott kárért, ezt a kárt a gépjárműre vonatkozó felelősségbiztosítás fedezi.
- 24 A kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a parkoló gépjármű ajtajának kinyitása a „jármű [olyan] használat[ának minősül-e], amely összeegyeztethető e gépjárművek szokásos funkciójával” a 2014. szeptember 4-i Vnuk ítélet (C-162/13, EU:C:2014:2146) értelmében, és ennek következtében az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerinti, a „gépjármű forgalomban való részvételének” fogalma alá tartozik-e.

- 25 A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben megjegyzi, hogy az, hogy a Bíróság az említett ítéletben e fogalomnak tág meghatározást adott, e kérdés igenlő megválaszolása mellett szól. Ugyanis e bíróság szerint a gépjármű használatának egyik megnyilvánulása az, hogy az utasok be- és kiszállnak, és a gépjármű nem tudja teljes mértékben ellátni a feladatát, ha az utasok a gépjárműben maradnak.
- 26 Az említett kérdésre adott igenlő válasz esetén a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a „gépjármű forgalomban való részvételének” fogalma – amely az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében szerepel –, magában foglalja-e azokat az eseteket, amikor az utas használja a gépjárművet.
- 27 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság rámutat arra, hogy az első irányelv 1. cikkének 2. pontja szerinti „károsult fél” fogalma ezen irányelv értelmében minden olyan személyre vonatkozik, aki a gépjármű okozta kár vonatkozásában kártérítésre jogosult. Ez a bíróság hozzáteszi, hogy ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdése a gépjárművek „forgalomban való részvételére” hivatkozik, nem pedig pusztán a vezetők felelősségére.
- 28 Egyébiránt az említett bíróság megjegyzi, hogy a Bíróság a 2014. szeptember 4-i Vnuk ítéletben (C-162/13, EU:C:2014:2146) kimondta, hogy az e rendelkezésben szereplő, a „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalmának hatálya alá tartozik a gépjárművek minden olyan használata, amely összeegyeztethető e gépjárművek szokásos funkciójával. Márpedig a gépjármű ajtajának a ki- vagy a beszállás céljából történő kinyitása ilyen használatnak minősül.
- 29 E körülmények között az Augstākā tiesa (legfelsőbb bíróság, Lettország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Úgy kell-e értelmezni az [első irányelv] 3. cikkének (1) bekezdését, hogy a »gépjármű forgalomban való részvételének« fogalma magában foglalja az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetet, tehát az álló gépjármű ajtóinak kinyitását?
- 2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén, úgy kell-e értelmezni az [első irányelv] 3. cikkének (1) bekezdését, hogy a »gépjármű forgalomban való részvételének« fogalma magában foglalja az alapügyben szereplőhöz hasonló, tehát az olyan helyzetet, amelyben a harmadik személy tulajdonában okozott kár az utas gépjárműhasználatára miatt következik be?»

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

- 30 Kérdéseivel, amelyeket célszerű együttesen megvizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a forgalomban való, az e rendelkezésben foglalt „gépjármű-felelősségbiztosítás” által feltételezett részvétel fogalma azt a helyzetet is magában foglalja, amikor a parkolóban álló gépjármű utasa a gépjármű ajtaját, annak kinyitása során, nekiütötte a mellette álló gépjárműnek, és abban kárt okozott.
- 31 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerinti, a „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalmának meghatározása nem bízható az egyes tagállamok mérlegelésére, hanem az az uniós jog önálló fogalma, amelyet a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatának megfelelően többek között e rendelkezés szövegekörnyezetét, illetve annak a szabályozásnak a céljait figyelembe véve kell értelmezni, amelynek az a részét képezi (2014. szeptember 4-i Vnuk ítélet, C-162/13, EU:C:2014:2146, 41. és 42. pont; 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet; C-514/16, EU:C:2017:908, 31. pont).
- 32 Márpedig a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó uniós szabályozásnak az a célja, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítson az Európai Unió területén szokásosan üzemen tartott járműveknek és utasaiknak, és másrészt az, hogy hasonló elbánást biztosítson az ilyen gépjárművek által okozott

balesetek károsultjainak, függetlenül attól, hogy az Unión belül hol történt a baleset (lásd ebben az értelemben: 2012. október 23-i Marques Almeida ítélet, C-300/10, EU:C:2012:656, 26. pont; 2014. szeptember 4-i Vnuk ítélet, C-162/13, EU:C:2014:2146, 50. pont; 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 32. pont).

- 33 E szabályozás fejlődéséből ezenkívül az tűnik ki, hogy az uniós jogalkotó folyamatosan biztosította és erősítette az e gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak védelmére irányuló célkitűzést (2014. szeptember 4-i Vnuk ítélet, C-162/13, EU:C:2014:2146, 52–55. pont; 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 33. pont).
- 34 E megfontolásokra tekintettel a Bíróság kimondta, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az abban szereplő „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalom hatálya nem korlátozódik a közúti forgalmi helyzetekre, azaz a közúti forgalomra, és hogy e fogalomba beletartozik a gépjárművek minden olyan használata, amely összeegyeztethető e gépjárművek szokásos funkciójával (2014. szeptember 4-i Vnuk ítélet, C-162/13, EU:C:2014:2146, 59. pont; 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 34. pont).
- 35 A Bíróság e tekintetben kifejtette, hogy amennyiben az első irányelv 1. cikkének 1. pontja szerinti gépjárműveknek a jellemzőiktől függetlenül az a rendeltetése, hogy azokat rendszeresen szállítási eszközként használják, e fogalomba beletartozik a gépjármű szállítási eszközként való mindenfajta használata (2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 37. és 38. pont).
- 36 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy valamely gépjármű ajtajának kinyitása a gépjármű szokásos szállítási eszköz funkciójával összeegyeztethető használatnak minősül, mivel az lehetővé teszi többek között az e gépjármű segítségével elszállítandó vagy elszállított áruk és személyek ki- és beszállását, illetőleg ki- és berakodását.
- 37 Ezt a következtetést nem befolyásolja az a körülmény, hogy az alapeljárás tárgyát képező járművek a baleset idején álló helyzetben voltak egy parkolóban.
- 38 Emlékeztetni kell ugyanis egyrészt, hogy az a tény, hogy a balesettel érintett gépjármű e baleset bekövetkezésének a pillanatában mozdulatlanul állt, önmagában nem zárja ki, hogy e gépjárműnek az ezen időpontban fennálló használata a szállítási eszközként betöltött funkciójának a körébe, és így a „gépjármű forgalomban való részvételének” az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében vett fogalmába tartozzon (2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 39. pont). Márpedig az ajtókat rendszerint csak akkor nyitják ki, amikor a gépjármű álló helyzetben van.
- 39 Ezenkívül a Bíróság azt is megállapította, hogy az a kérdés, hogy e gépjármű motorja a baleset bekövetkezésének pillanatában járt-e, nem meghatározó e tekintetben (2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 39. pont).
- 40 Ami pedig másrészt azt a körülményt illeti, hogy az alapeljárás tárgyát képező gépjárművek a parkolóban voltak, emlékeztetni kell arra, hogy az első irányelv 3. cikke (1) bekezdésének terjedelme szerinti, a „gépjármű forgalomban való részvétele” fogalmának terjedelme nem függ azon út jellemzőitől, amelyen ezt a gépjárművet használják (lásd ebben az értelemben: 2017. november 28-i Rodrigues de Andrade ítélet, C-514/16, EU:C:2017:908, 35. pont; 2017. december 20-i Núñez Torreiro ítélet, C-334/16, EU:C:2017:1007, 30. pont).

- 41 Ami azt a körülményt illeti, hogy az alapeljárás tárgyát képező baleset nem az első gépjármű vezetőjének, hanem az utasának cselekvéséből ered, mindenekelőtt arra kell rámutatni, hogy az az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése általános jelleggel mondja ki, hogy „[minden tagállam] a rendszerint a saját területén üzemben tartott gépjárművek [esetében biztosítja, hogy azok rendelkezzenek] gépjármű-felelősségbiztosítással”.
- 42 Így a lengyel kormánynek a második kérdésre adandó válasszal kapcsolatban kifejtett álláspontjával ellentétben a kötelező biztosításokról szóló irányelveknek sem ez, sem pedig a többi rendelkezése nem korlátozza a kötelező felelősségbiztosítás fedezetét a személyek egy meghatározott csoportjára, így például a gépjárművezetőre.
- 43 Azonban a második irányelv 2. cikkének (1) bekezdése, amely „a gépjármű[...] használ[atára] vagy vezet[ésére]” hivatkozik, és ezen irányelv 3. cikke, amely „sofőr[re], vagy bármely más, a magánjog értelmében felelős személy[re utal] [...], akik felelősségét [baleset esetén] [kötelező] biztosítás fedezi”, azt mutatják, hogy ez a biztosítás nemcsak a gépjárművek vezetéséből, hanem a gépjárművek más használatából eredő polgári jogi felelősségre is vonatkozik, és olyan használataira is, amelyekre a vezetőtől eltérő személyek részéről kerül sor.
- 44 Továbbá a jelen ítélet 34. és 35. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból az tűnik ki, hogy a „gépjármű forgalomban való részvételének” az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése szerinti fogalma alá tartozik a gépjármű „bármely” használata, amely összeegyeztethető annak szokásos funkciójával, nevezetesen a szállítási eszköz funkcióval.
- 45 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a gépjárművek e használata nem korlátozódik azok vezetésére, hanem az magában foglalja a jelen ítélet 36. pontjában említettekhez hasonló azon tevékenységeket is, amelyeket rendszerint az utasok is végeznek.
- 46 Végül emlékeztetni kell arra, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó uniós szabályozással ellentétes az, hogy a biztosító azon kötelezettsége, hogy a biztosított gépjárművet érintő közlekedési baleset károsultjának kárát megtérítse kizárt legyen abban az esetben, ha ezt a balesetet nem a biztosítási kötvényen feltüntetett személy okozta (lásd ebben az értelemben: 2011. december 1-jei Churchill Insurance Company Limited és Evans ítélet, C-442/10, EU:C:2011:799, 33–44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 47 A fenti megfontolásokból az következik, hogy az a körülmény, hogy az alapeljárás tárgyát képező baleset nem az első gépjármű vezetőjének, hanem az utasának cselekvéséből ered, önmagában nem zárja ki, hogy e gépjármű ezen időpontban fennálló használata a szállítási eszközként betöltött funkciójának a körébe, és így a „gépjármű forgalomban való részvételének” az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében vett fogalmába tartozzon.
- 48 A fenti megfontolások összességére tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a forgalomban való, az e rendelkezésben foglalt „gépjármű-felelősségbiztosítás” által feltételezett részvétel fogalma azt a helyzetet is magában foglalja, amikor a parkolóban álló gépjármű utasa a gépjármű ajtaját, annak kinyitása során, nekiütötte a mellette álló gépjárműnek, és abban kárt okozott.

A költségekről

- 49 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 úgy kell értelmezni, hogy a forgalomban való, az e rendelkezésben foglalt „gépjármű-felelősségbiztosítás” által feltételezett részvétel fogalma azt a helyzetet is magában foglalja, amikor a parkolóban álló gépjármű utasa a gépjármű ajtaját, annak kinyitása során, nekiütötte a mellette álló gépjárműnek, és abban kárt okozott.

Aláírások