

GÉPJÁRMŰ-E AZ ELEKTROMOS KERÉKPÁR? – TANULMÁNY A C-286/22 SZ. EUB-DÖNTÉSRŐL

Török Kevin Martin (joghallgató – ELTE ÁJK), torokkevin@student.elte.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

E tanulmány célja, hogy bemutassa és – az időközben bekövetkezett jogszabályváltozás szempontjából – értékelje az Európai Unió Bíróságának a C-286/22. számú ügyben hozott azon döntését, amely szerint egy 20km/h végsebességgel rendelkező, mechanikus erőn kívül izomerőt is hasznosító pedelec kerékpár, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009/103/EK irányelv 1. cikk (1) bekezdése szerint nem minősül gépjárműnek.

SUMMARY

The aim of this paper is to present and evaluate – in light of the recent legislative changes – the decision of the Court of Justice of the European Union in the Case C-286/22, according to which a pedelec cycle with a maximum speed of 20 km/h, using muscular power in addition to mechanical power, is not considered a vehicle within the framework of Article 1 (1) of Directive 2009/103/EC on motor third party liability insurance.

Kulcsszavak: 2009/103/EK irányelv; C-286/22. sz. ügy; elektromos/pedelec kerékpár; kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás

Key words: Directive 2009/103/EC; Case C-286/22; electric/pedelec cycle; motor third party liability insurance

JEL: G22, K13

DOI: 10.18530/BK.2024.1-2.62

<http://dx.doi.org/10.18530/BK.2024.1-2.62>

Bevezetés

A tényállás szerint 2017. október 14-én egy electrically-assisted pedal cycle-t, röviden EAPC-t (továbbiakban: pedelec kerékpár) használó károsultat elütött egy – a baleset bekövetkezésében felelőséggel nem terhelhető – gépjármű vezetője. A károsult súlyos sérüléseket szenvedett, és pár hónappal a balesetet követően, 2018. április 11-én elhunyt.

A közúti baleset a károsult vonatkozásában a belga jog szerint munkahelyi baleset körébe tartozó káreseménynek minősült, így a munkáltató munkahelyibaleset-biztosítója (P&V) – a pedelec kerékpárt használó károsultat kizárólag a 2019/2144/EU rendelet szerinti veszélyeztetett úthasználónak és nem 2009/103/EK irányelv (továbbiakban: Irányelv) szerinti gépjármű vezetőjének minősítve – kártérítést fizetett az elhunyt károsult hozzátartozóinak, majd – mint a károsult jogutódja – bejelentette megtérítési igényét a károkozó gépjármű felelősségbiztosítójával (KBC) szemben. A kifizetett kártérítési összeg megtérítését a KBC azonban megtagadta, arra való hivatkozással, hogy a pedelec kerékpár az Irányelv alapján gépjárműnek minősül, így a biztosító jogalap nélkül fizette meg a biztosítási összeget, hiszen a vonatkozó belga jog szerint két gépjármű balesete nem aktiválja a munkahelyibaleset-biztosító kártérítési kötelezettségét a gépjárművezető vonatkozásában,¹ ezért a P&V megtérítési igényt sem támaszthat a KBC-vel szemben, kiváltképp, hogy nem az általa biztosított gépjárművezető okozta a balesetet.

Az így keletkező jogvitában az eljáró belga bíróságoknak, majd az Európai Unió Bíróságának (továbbiakban: EUB) azt kellett eldöntenie, hogy a károsult az Irányelv 1. Cikk (1) bekezdése szerinti gépjármű vezetőjének, vagy az Irányelv gépjármű fogalma alá nem tartozó veszélyeztetett úthasználónak tekinthető, ugyanis ha a pedelec kerékpár nem minősül gépjárműnek, akkor a károkozó felelősségbiztosítójának a veszélyeztetett úthasználó károsult – jelen esetben hozzátartozói – részére már kifizetett kártérítés összegét meg kell térítenie a kifizetést teljesítő munkahelyibaleset-biztosító részére.²

A tényállás további ismertetését megelőzően a tisztánlátás kedvéért érdemes megjegyezni, hogy az elbíráláskor hatályos Irányelv 1. cikk (1) bekezdése és az irányelvet átültető 1989. november 21-es belga törvény 29bis. cikke lényegében azonos értelemmel határozza meg a gépjármű fogalmát: előbbi *szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő járműként, utóbbit szárazföldi közlekedésre szánt és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő járműként.* Ebből következően már az elsőfokú tárgyaláson nyilvánvalóvá vált, illetve válhatott volna, hogy valójában az irányelvi gépjárműfogalom helyes értelmezése az ügy központi kérdése, tehát annak eldöntése, hogy a fenti szabályokban meghatározott gépjárműfogalom alá csak a kizárólagosan mechanikus erővel működő járművek tartoznak-e, vagy ide értendők a mechanikus erőt izomerővel párosító járművek is, például a pedelec kerékpárok. Ezen értelmezési folyamat lefolytatására ugyanakkor, az uniós normaanyag alapján, kizárólag az EUB-nek van jogosultsága – ide nem értve azt az esetkört, amikor az értelmezési kérdés az irányelvi minimum tartalom felüli, az irányelvi

normák hatályát kiterjesztő tagállami szabályokra irányul. Ennek ellenére e kérdés csak két tagállami bíróság döntését követően jutott el az EUB-re, amelyek ismertetésével – e rövid kitérő után – visszatérünk a tényállás bemutatására.

Ezen értelmezési folyamat lefolytatására az uniós normaanyag alapján, kizárólag az EUB-nek van jogosultsága.

Az elsőfokon eljáró belga bíróság döntésében megállapította, hogy ugyan a károkozó gépjármű vezetője nem felelős a károsultat ért balesetért, azonban a károkozó felelősségbiztosítója köteles megtéríteni a kifizetett biztosítási összeget a munkahelyibaleset-biztosítónak, mivel a fent hivatkozott 29bis. cikk – és egyben az Irányelv – értelmében a károsult nem minősül gépjárművezetőnek, és így mint veszélyeztetett úthasználó jogosult volt kártérítésre. A felelősségbiztosító fellebbezett az ítélet ellen, azonban a másodfokú bíróság helybenhagyta az elsőfokú bíróság döntését. Az ítélet indokolásában a másodfokú bíróság ugyan megállapította, hogy az Irányelv gépjárműfogalma megegyezik a 29bis. cikkben meghatározott gépjárműfogalommal, valamint arra is kitért, hogy a mechanikus erő fogalmát sem e cikk, sem az Irányelv nem határozza meg – ezáltal tulajdonképpen megalapozva a kérdés eldöntésére az EUB kizárólagos hatáskörét –, ennek ellenére a bíróság saját hatáskörében úgy rendelkezett, hogy az Irányelv gépjárműfogalmát akként kell értelmezni, hogy annak kizárólag a tisztán mechanikus erővel működtetett jármű felelhet meg. Ebből következően a bíróság a károsult pedelec kerékpárját nem vonta az Irányelv gépjárműfogalma alá, amivel fenntartotta a munkahelyibaleset-biztosító megtérítési igényének megalapozottságát.

A másodfokú döntést követő jogorvoslati (felülvizsgálati) eljárásban került az ügy a Belga Semmitőszék elé, amely már előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel fordult az EUB felé a következő kérdéssel: *Úgy kell-e értelmezni az Irányelv 1. cikk (1) bekezdését, amely úgy határozza meg a gépjármű fogalmát, mint szárazföldi közlekedésre szolgáló és mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő gépjármű, hogy nem minősül ezen irányelv értelmében vett gépjárműnek az olyan pedelec kerékpár, amelynek motorja csak ráségít a lábhajtásra, és így a kerékpár csak a motor és az izomerő segítségével képes mozogni, önállóan, izomerő nélkül azonban nem; valamint az olyan elektromos kerékpár, amely rendelkezik olyan funkcióval, amellyel lábhajtás nélkül 20km/h-s sebességre tud gyorsulni, azzal, hogy a funkció alkalmazásához csak izomerő kifejtése után van lehetőség?*

Az Európai Unió Bíróságának döntése

Az EUB az előzetes döntéshozatali eljárásban úgy határozott, hogy **az Irányelv 1. cikk (1) bekezdésének gépjárműfogalmába nem tartozik egy olyan pedelec kerékpár, amely kizárólag mechanikus erővel történő működésre nem képes**, ugyanakkor rendelkezik olyan funkcióval, amelynek segítségével akár maximum 20 km/h-s sebességre fel tud gyorsulni lábhajtás igénybevétele nélkül.

Az EUB már a döntés indokolásának elején alátámasztja az előzetes döntéshozatali kérelemben meghatározott kérdés létjogosultságát, amikor elismeri, hogy pusztán az Irányelv 1. cikk (1) bekezdésének szövege nem teszi lehetővé az előzetes döntéshozatali eljárásban feltett kérdés megválaszolását, mivel az nem tartalmaz konkrét leírást arra vonatkozóan, hogy a mechanikus erőnek kizárólagos szerepet kell-e játszania egy az Irányelv alá tartozó gépjármű működésében. Az EUB továbbá megállapította, hogy az Irányelvet átültető bizonyos tagállami szabályok eltérők, a mechanikus erő kizárólagossága gyakran egyáltalán nem jelenik meg, sőt a holland, olasz és francia átültető szabályok például kifejezetten utalnak arra, hogy nem pusztán a tisztán mechanikus erővel működtetett járművek minősülnek gépjárműnek, hanem azok is, amelyek más erőforrást felhasználva lépnek mozgásba.³

Az ügyben hozott konkrét döntés levezetése az elbíráláskor hatályos normaanyagokból egyébiránt három pilléren nyugszik.

Először az EUB megállapította, hogy az Irányelv preambuluma alapvetően a gépjármű-biztosítás körében telepít kötelezettséget a tagállamokra, amely kötelezettség a szavak általános értelme szerint elsősorban olyan járművekre vonatkozik, amelyek kizárólagosan mechanikus erővel működnek; első pilléreként tehát az EUB a gépjármű fogalmának általános értelmével támasztotta alá a döntésében meghatározott mechanikus erő kizárólagosságának követelményét.

Ezt követően az EUB az Irányelv 13. cikk (1) bekezdésének b) pontjára való utalással és elsősorban az abból következő a contrario érveléssel⁴ támasztotta alá fenti meghatározását. Az Irányelv ezen rendelkezése szerint valamennyi tagállam köteles megtenni mindent intézkedést annak érdekében, hogy érvénytelennek minősüljön a baleset szenvedett nem gépjárművezető fél vonatkozásában minden olyan jogszabályi rendelkezés, illetve szerződéses kikötés, amely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, amikor a gépjárművet olyan személy használja, illetve vezeti, aki nem rendelkezik az adott gépjármű vezetéséhez szükséges jogosítvánnyal. Ehhez kapcsolva a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK (továbbiakban: Jogosítvány Irányelv) irányelv azon rendelkezését – amely szerint vezetői engedélyt olyan gépi meghajtású járműre lehet szerezni, amelyet az úton saját motorja mozgat – az EUB arra a következtetésre jutott, hogy mivel az Irányelv által a fentiekben meghatározott szabályozási kötelezettség tulajdonképpen a gépjárműfogalmon belül kezeli a vezetői engedélyt is, amit a Jogosítvány Irányelv alapján – első látásra – kizárólag mechanikus erővel működtetett járművekre lehet szerezni, így az Irányelv gépjármű fogalma alá – az első pillérben meghatározott általános értelmezés mellett – ezen okból kifolyólag sem lehet az izomerőt is hasznosító pedelec kerékpárt besorolni.

Vezetői engedélyt olyan gépi meghajtású járműre lehet szerezni, amelyet az úton saját motorja mozgat.

A döntés indokolásának harmadik pillérét az Irányelv teleologikus értelmezése jelentette. Ennek keretében az EUB megerősítette az Irányelv preambulumban foglaltakat, vagyis azt, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás uniós szabályozásának legfontosabb célja, hogy hasonló elbánást biztosítson a gépjárművek által az Unió területén belül okozott

balesetek károsultjai számára, továbbá, hogy a biztosításkötési és a kiegészítő tagállami biztosítási kötelezettségekre vonatkozó minimumszintek bevezetésével átfogó védelmet nyújtson a veszélyeztetett úthasználó károsultaknak. E védelem jelen ítélet indokolása, valamint az uniós joggyakorlat szerint azért indokolt, mert a gépjárművek olyan közlekedési eszközöknek minősülnek, amelyek elsősorban mechanikus erő adta nagy sebességük és tömegük miatt jelentős vagyoni károkat, illetve személyi sérüléseket tudnak okozni harmadik személyeknek. Az EUB ugyanakkor arra a következtetésre jutott, hogy a szóban forgó pedelec kerékpár kis súlya, valamint – a vezetői engedélyhez kötött járművekhez képest – alacsony végsebessége nem indokolja, hogy az Irányelv fenti – a gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak biztosítandó többletvédelmet megfogalmazó – célkitűzése megkövetelje, hogy e közlekedési eszköz az 1. cikk (1) bekezdése szerinti gépjárműfogalom alá tartozzon.⁵

A döntés értékelése

Még mielőtt az EUB döntésének konkrét értékelésébe belekezdenénk, fontos kiemelni, hogy az Irányelvet 2021-ben átfogóan módosították, aminek eredményeképpen az 1. cikk (1) bekezdésében megfogalmazott gépjárműfogalom is jelentősen megváltozott.⁶ Ebben a tekintetben az ítélet kissé furcsa helyzetben kerülhet csak értelmezésre, hiszen a EUB megállapításai – folyamatban lévő előzetes döntéshozatali kérelem hiányában – kizárólag a döntés meghozatalát követő hónapig kerülhetek ténylegesen alkalmazásra, ugyanis a módosítás tulajdonképpen feloldotta a gépjármű fogalmát jelen ügyben érintő és a bíróság által megválaszolt értelmezési kérdést. Az Irányelv jelenleg hatályos változata a gépjármű fogalmát úgy határozza meg, hogy *gépjárműnek minősül minden a szárazföldön, kizárólag mechanikus erővel működtetett, de nem sínen közlekedő olyan jármű, amelynek (i) legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t; vagy (ii) legnagyobb nettó tömege meghaladja a 25 kg-ot, és legnagyobb tervezési sebessége a 14 km/h-t.* Ezt felhasználva a tanulmány alapját képező ügyben a tagállami bíróság már egyszerű, különösebb jogi értelmezést nem igénylő bizonyítási eljárásban meg tudta volna határozni, hogy a szóban forgó kerékpár milyen specifikációk esetén minősül az Irányelv szerint gépjárműnek.⁷

Mindazonáltal az indokolás három pillérének elemzése és az ahhoz kapcsolódó kritikái megállapítások nemcsak a fenti rövid alkalmazási időszakra vetítve értelmezhetők, hanem a jelenleg hatályos normaszöveg kapcsán is relevánsak lehetnek a jogalkalmazás számára.

Az EUB, indokolásának első pillérében – ahogyan az korábban ismertetésre került – alapvetően a szavak általános értelme, a gépjármű klasszikus fogalomköre alapján támasztotta alá, hogy az izomerőt mechanikus erővel kombináló pedelec kerékpár miért nem kerül az Irányelv hatálya alá.

Itt azonban talán érdemes lett volna mind a döntés indokolásának, mind az irányelv-módosításnak reagálnia arra a jelenségre, hogy a napjainkban egyre népszerűbb elektromos kerékpárok, rollerek és más hasonló – könnyen hordozható, de az izomerőt mechanikus

erővel párosító nagy teljesítményű – közlekedési eszközök mindinkább átveszik a klasszikus értelemben vett gépjárművek funkcióját, lényegesen megváltoztatva a közlekedés jellegét, valamint az abban rejlő kockázati tényezőket, és legfőképp a gépjárműfogalom alatt értendő közlekedési eszközök körét.

A napjainkban egyre népszerűbb elektromos kerékpárok, rollerek mindinkább átveszik a klasszikus értelemben vett gépjárművek funkcióját.

Az indokolás második pillérében az EUB lényegében arra utalt, hogy az Irányelv gépjárműfogalma alá azon, kizárólag mechanikus erővel működő járművek tartoznak, amelyek vezetőiengedély-kötelesek. Ezzel a bíróság ugyanakkor nem vette figyelembe azt a tényt, hogy léteznek olyan elektromos kerékpárok is, amelyek nem kizárólagosan mechanikus erővel működnek, de teljesítményük, illetve végsebességük miatt – az EUB által is hivatkozott Jogosítvány Irányelv alapján – segédmotoros kerékpárnak minősülnek. Az indokolás és a hatályos szabályozás gépjárműfogalom-használata is – mivel mindkettő megköveteli a mechanikus erő kizárólagosságát – azt eredményezi, hogy a tanulmány írásakor léteznek olyan közlekedési eszközök, amelyek a Jogosítvány Irányelv szempontjából ugyan gépjárműnek minősülnek, és vezetőiengedély-kötelesek, de mégsem tartoznak a gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv hatálya alá; továbbá léteznek olyan közlekedési eszközök is, amelyek kizárólagosan mechanikus erővel működnek (például egyes elektromos rollerek), ennek ellenére a Jogosítvány Irányelvben meghatározott minimumkövetelmények nem kötik a használatát vezetői engedélyhez, így kérdéses, hogy az EUB indokolásának jelen pillérében meghatározott gondolatmenetet követve ezen utóbbi eszközök gépjárműnek minősülnek-e az Irányelv értelmében vagy sem. A szerző véleménye szerint az EUB valójában contra legem, tehát a normaszöveggel ellentétes értelmezést fogalmazott meg, amikor az Irányelv gépjárműfogalmához szükséges elemnek minősítette a vezetői engedélyhez kötöttséget, ezzel megtörve a gépjárműfogalom szempontjából egyébként eddig egységes uniós fogalomhasználatot, további bizonytalanságot okozva a jogalkalmazás számára.

Az értelmezésből eredő problémát szemlélteti az 1. táblázat:

1. táblázat: A 2009/103/EK Irányelv hatálya az egyes járműtípusok vonatkozásában

Járműtípus	Szükséges-e jogosítvány? (Jogosítvány Irányelv)	Szükséges-e kötelező gépjármű- felelősségbiztosítás? (2009/103/EK Irányelv)
robbanómotoros/elektromos robogó végsebesség < 45 km/h (mechanikus erő)	igen (AM)	igen
elektromos kerékpár tömege < 25 kg végsebesség < 14 km/h (mechanikus erő)	nem	nem
elektromos kerékpár/elektromos roller tömege > 25 kg végsebesség > 14 km/h (mechanikus erő+izomerő)	nem	nem
elektromos kerékpár tömege > 25 kg végsebesség > 14 km/h (mechanikus)	nem	igen
elektromos kerékpár végsebesség > 25 km/h (mechanikus+izomerő)	igen (AM)	nem

Forrás: saját szerkesztés

Az indokolás végén olvasható teleologikus értelmezésre támaszkodó érvelés ugyanakkor a leginkább ellentmondásos e kérdéskör tekintetében. A Bíróság itt azt állapította meg – a szerző véleménye szerint hibás irányt mutatva a jövőbeli jogalkotás és jogalkalmazás számára –, hogy az Irányelv károsultvédelmi célkitűzése az elektromos kerékpárok alacsony kockázata miatt nem követeli meg azok gépjárműként történő minősítését. Ahogy a fentiekben már említésre került, a nagyteljesítményű elektromos kerékpárok tömeges elterjedésével alapvetően változott meg a közlekedés jellege – legalábbis a nagyvárosokban –, hiszen olyan járművek kerültek forgalomba, amelyek ugyan nem kizárólagosan mechanikus erővel működnek, de nagy sebességük és tömegük miatt legalább akkora vagyoni károkat és személyi sérüléseket tudnak okozni veszélyeztetett úthasználók számára, mint egy – az Irányelv hatálya alá tartozó – ugyancsak segédmotoros kerékpárnak minősülő, alacsony hengerűrtartalommal rendelkező robogó.

Összegzés

Minden közlekedést érintő normaanyagban, így a 2006/103/EK Irányelvben is központi kérdés annak meghatározása, hogy pontosan mi is minősül gépjárműnek. A gépjárművek kiemelését a közlekedési eszközök körén belül az indokolja, hogy ezen eszközök a forgalom minden használójának kiemelt kockázatot jelentenek, hiszen jelentős vagyoni károkat és személyi sérüléseket tudnak okozni nemcsak más gépjárművezetőknek, hanem harmadik félnek minősülő veszélyeztetett úthasználóknak is, akiknek fokozott védelmet kell biztosítani. A gépjárműfogalom meghatározásakor számos szempontot mérlegelhetünk, figyelembe vehetjük az adott járműtípus működési elvét, annak tömeget, végsebességét, de az egyik legfontosabb – az Irányelvben és jelen ügyben is kiemelten szerepet kapó – szempont a veszélyeztetett úthasználó károsultak védelme, amit a gépjármű-felelősségbiztosítás rendszerében azzal érhetünk el, hogy a nagy kockázatú járművek okozta balesetek vonatkozásában biztosítjuk a károsultak számára – jogszabályban meghatározott mértékben – a biztos kártérítés lehetőségét. Jelen ügyben az EUB, valamint az irányelvmódosítás tekintetében az uniós jogalkotó úgy döntött, hogy az elektromos kerékpárokat nem tekinthetjük olyan kockázati tényezőnek, ami gépjárműként történő minősítésüket alátámasztaná – ezzel kétségtelenül növelve, vagy legalábbis nem csökkentve az Irányelv szerinti többletvédelemben részesítettek körét –, azonban a fentiekben kifejtettek alapján kétséges, és e tanulmányban adott kritikai megállapítások ellenére valójában nyitott kérdés marad, hogy a jelen ügyben gyengébb félként megjelenő pedelec kerékpárost kell-e védenünk a gépjárművekkel szemben egy baleset esetén, vagy egy nagyteljesítményű elektromos kerékpár okozta balesetben – e járműkategóriát gépjárműnek minősítve – az elektromos kerékpárral szemben kellene-e többletvédelemben részesítenünk a veszélyeztetett úthasználóknak minősülő gyalogosokat.

Végezetül érdemes még figyelmet fordítanunk arra a kérdésre, hogy a tanulmány alapjául szolgáló EUB-döntés, valamint a módosított Irányelv „új” gépjárműfogalma vajon mennyiben fogja majd a hazai bíróságokat befolyásolni annak eldöntésében, hogy egy adott

közlekedési eszközt a veszélyes üzemi felelősségi rendszerébe tartozónak minősítenek-e vagy sem. A jelenleg alkalmazandó irányelvi gépjárműfogalom ugyanis afelé orientálja a tagállami jogalkalmazást, hogy (i) olyan közlekedési eszközöket is veszélyes üzemnek minősítsenek (elektromos roller), amelyek az eddigi joggyakorlat alapján nem kerülhetek ezen objektív felelősségi rezsim alá, és (ii) ezzel párhuzamosan viszont kivegyenek e fogalmi kör alól olyan eszközöket (nagy teljesítményű pedelec kerékpár), ahol indokolt lenne a szigorúbb felelősségi szabályok alkalmazása.

HIVATKOZÁSOK

¹WET VAN 21 NOVEMBER 1989 BETREFFENDE DE VERPLICHTE AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING INZAKE MOTORRIJTUIGEN – I. § Egy vagy több gépjárművet érintő közlekedési baleset esetén (...) a vagyoni kár és az egyes **érintett gépjárművek vezetőjét ért károk kivételével**, a károsultak és jogutódjaik által elszenvedett, testi sértésből vagy halálból eredő valamennyi kárt, beleértve a ruházati károkat is, a gépjárművek tulajdonosának, vezetőjének vagy üzembentartójának felelősségét fedező biztosítók e törvénynek megfelelően egyetemlegesen megtérítik. Ez a rendelkezés akkor is alkalmazandó, ha a kárt a járművezető szándékosan okozta.

²Az ítélet indokolásából nem derül ki pontosan, hogy a felelősség fogalom alatt a szó köznapi értelmében vett felelősséget (responsibility) vagy a polgári jog szerinti felelősséget (liability) kell értenünk, de miután a jelen EUB döntés angol nyelvű változatában az előbbi szerepel, e tanulmány sem a polgári jogi felelősség fogalommal (liability) azonosítja a bíróság azon megállapítását, hogy a gépjárművezető nem felelt a balesetért. Ezzel a belga jog részletesebb ismertetése nélkül feloldhatjuk azt az ellentmondást, hogy mégis miért kell megfizetnie a felelősségbiztosítónak – az általa biztosított gépjárművezető felelősségének (responsibility) hiányában is – a biztosítási összeget, amennyiben a pedelec kerékpár gépjárműnek minősül.

³EU Court of Justice Judgment in Case C-286/22 – KBC Verzekeringen – INSIGHT EU MONITORING (ieu-monitoring.com)

⁴Ezen jogértelmezési módszer alagondolata az, hogy ha egy jogszabályban meghatározták annak alkalmazási esetköreit, akkor a jogalkalmazásnak arra kell következtetnie, hogy a hasonló, de a meghatározásban nem szereplő eseteket a jogalkotó nem kívánta a szabályozás körébe vonni.

⁵Insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. The Court of Justice rules on the national legislation providing for the automatic compensation of certain victims of a road accident and on the notion of “vehicle” - Lexology

⁶European Court rules on whether compulsory motor insurance extends to Electrically Assisted Pedal Cy : Clyde & Co (clydeco.com)

⁷Pataky Tibor (2021): A konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv módosítása. Kártérítési és Biztosítási Jog, 4(1)

IRODALOMJEGYZÉK

Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről

Az Európai Parlament és a Tanács 2002/24/EK irányelve (2002. március 18.) a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről

Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről

Clyde&Co (2023) European Court rules on whether compulsory motor insurance extends to Electrically Assisted Pedal Cycles (EAPC)

<https://www.clydeco.com/en/insights/2023/10/european-court-rules-on-whether-compulsory-motor-i>

Letöltés ideje: 2024. 02. 02

Insight EU Monitoring (2023) EU Court of Justice Judgment in Case C-286/22 – KBC Verzekeringen

<https://ieu-monitoring.com/editorial/eu-court-of-justice-judgment-in-case-c-286-22-kbc-verzekeringen/418160>

Letöltés ideje: 2024. 02. 02

Pataky Tibor (2021): A konszolidált gépjármű-biztosítási irányelv módosítása. Kártérítési és Biztosítási Jog, 4(1)

Transportwatch (2023) Insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. The Court of Justice rules on the national legislation providing for the automatic compensation of certain victims of a road accident and on the notion of “vehicle”

<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=fab7850e-a460-4c4b-a351-2a80c7e3316a>

Letöltés ideje: 2024. 02. 02

Wet Van 21 November 1989 Betreffende De Verplichte Aansprakelijkheidsverzekering Inzake Motorrijtuigen