Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Neunte Kammer)

30. April 2025 *

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung – Richtlinie 2009/103/EG – Art. 13 Abs. 2 – Entschädigungsregelung – Verkehrsunfall, in den ein gestohlenes Fahrzeug verwickelt ist – Beweislast hinsichtlich der Kenntnis der geschädigten Person vom Diebstahl dieses Fahrzeugs – Mit der Entschädigung betraute Stelle – Nationale Regelung, die so ausgelegt wird, dass die Beweislast der geschädigten Person auferlegt wird – Pflicht zur unionsrechtskonformen Auslegung“

In der Rechtssache C-370/24 [Nastolo] [i]

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Tribunale ordinario di Lodi (Gericht Lodi, Italien) mit Entscheidung vom 20. Mai 2024, beim Gerichtshof eingegangen am 23. Mai 2024, in dem Verfahren

AT

gegen

CT

erlässt

DER GERICHTSHOF (Neunte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten N. Jääskinen sowie des Richters M. Condinanzi und der Richterin R. Frendo (Berichterstatterin),

Generalanwalt: M. Szpunar,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– von AT, vertreten durch A. Egidi und A. E. Lunghi, Avvocati,

– von CT, vertreten durch L. Leo, Avvocata,

* Verfahrenssprache: Italienisch.

[i] Die vorliegende Rechtssache ist mit einem fiktiven Namen bezeichnet, der nicht dem echten Namen eines Verfahrensbeteiligten entspricht.

– der Europäischen Kommission, vertreten durch G. Conte, G. Goddin und A. Manzaneque Valverde als Bevollmächtigte,

aufgrund der nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Entscheidung, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. 2009, L 263, S. 11).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen AT, einer bei einem Verkehrsunfall verletzten natürlichen Person, auf der einen Seite und CT, dem vom Fondo di garanzia per le vittime della strada (Garantiefonds für Straßenverkehrsopfer, im Folgenden: FGVS) benannten Unternehmen, auf der anderen Seite über den Ersatz des von AT infolge dieses Unfalls erlittenen Schadens.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 In den Erwägungsgründen 1, 2 und 20 der Richtlinie 2009/103 heißt es:

„(1) Die Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht [(ABl. 1972, L 103, S. 1)], die Zweite Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung [(ABl. 1984, L 8, S. 17)], die Dritte Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung [(ABl. 1990, L 129, S. 33)] und die Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung [und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates] (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) [(ABl. 2000, L 181, S. 65)] wurden mehrfach und erheblich geändert … Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, die vier genannten Richtlinien wie auch die Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung [(ABl. 2005, L 149, S. 14)] zu kodifizieren.

(2) Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Kfz-Haftpflichtversicherung) ist für die europäischen Bürger – sowohl für die Versicherungsnehmer als auch für die Opfer von Verkehrsunfällen – von besonderer Bedeutung. Sie ist auch für die Versicherungsunternehmen von erheblichem Interesse, weil ein wesentlicher Teil des Schadenversicherungsgeschäfts in der [Europäischen] Gemeinschaft auf die Kfz-Haftpflichtversicherung entfällt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wirkt sich auch auf den freien Personen- und Kraftfahrzeugverkehr aus. Die Stärkung und Konsolidierung des Binnenmarktes für Kfz-Haftpflichtversicherungen sollte daher ein Hauptziel der gemeinschaftlichen Maßnahmen im Finanzdienstleistungsbereich sein.

…

(20) Den bei Kraftfahrzeug-Verkehrsunfällen Geschädigten sollte unabhängig davon, in welchem Land der Gemeinschaft sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung garantiert werden.“

4 Art. 3 („Kfz-Haftpflichtversicherungspflicht“) der Richtlinie 2009/103 bestimmt:

„Jeder Mitgliedstaat trifft vorbehaltlich der Anwendung des Artikels 5 alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

Die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung werden im Rahmen der in Absatz 1 genannten Maßnahmen bestimmt.

…

Die in Absatz 1 bezeichnete Versicherung hat sowohl Sachschäden als auch Personenschäden zu umfassen.“

5 Art. 10 („Zuständige Stelle für die Entschädigungen“) der Richtlinie 2009/103 sieht vor:

„(1) Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne von Artikel 3 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat.

…

(2) …

Die Mitgliedstaaten können jedoch von der Einschaltung der Stelle Personen ausschließen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern durch die Stelle nachgewiesen werden kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug nicht versichert war.

…“

6 Art. 13 („Ausschlussklauseln“) Abs. 1 und 2 der Richtlinie 2009/103 bestimmt:

„(1) Jeder Mitgliedstaat trifft alle geeigneten Maßnahmen, damit für die Zwecke der Anwendung von Artikel 3 bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel in einer nach Artikel 3 ausgestellten Versicherungspolice als wirkungslos gilt, mit der die Nutzung oder das Führen von Fahrzeugen durch folgende Personen von der Versicherung ausgeschlossen werden:

a) hierzu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigte Personen;

b) Personen, die keinen Führerschein für das betreffende Fahrzeug besitzen;

c) Personen, die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs nicht nachgekommen sind.

Die in Unterabsatz 1 Buchstabe a genannte Vorschrift oder Klausel kann jedoch gegenüber den Personen geltend gemacht werden, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern der Versicherer nachweisen kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war.

Den Mitgliedstaaten steht es frei, bei Unfällen auf ihrem Gebiet Unterabsatz 1 nicht anzuwenden, wenn und soweit das Unfallopfer Schadenersatz von einem Sozialversicherungsträger erlangen kann.

(2) In den Fällen gestohlener oder unter Anwendung von Gewalt erlangter Fahrzeuge können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass die in Artikel 10 Absatz 1 bezeichnete Stelle nach Maßgabe von Absatz 1 des vorliegenden Artikels anstelle des Versicherers eintritt. …

…“

Italienisches Recht

7 Art. 283 Abs. 1 und 2 des Decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (gesetzesvertretendes Dekret Nr. 209 über das Privatversicherungsgesetzbuch) vom 7. September 2005 (GURI Nr. 239 vom 13. Oktober 2005, Supplemento ordinairo Nr. 163) sieht in seiner auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung vor:

„(1) Der Garantiefonds für Straßenverkehrsopfer, der innerhalb der [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)] errichtet wird, entschädigt die durch den Verkehr mit Fahrzeugen oder Schiffen, für die eine Versicherungspflicht besteht, verursachten Schäden in Fällen:

…

d) in denen das Fahrzeug gegen den Willen des Eigentümers am Verkehr teilnimmt …

(2) Im Fall des Abs. 1 Buchst. d wird die Entschädigung sowohl für körperliche als auch materielle Schäden nur nichtbeförderten Dritten und Personen geschuldet, die gegen ihren

Willen befördert wurden oder nicht wussten, dass das Fahrzeug rechtswidrig am Verkehr teilnahm.“

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

8 Am 6. Januar 2016 wurde AT aufgefordert, als Fahrzeuginsassin in ein Fahrzeug zu steigen, über das der Fahrer verfügte. Bei der Fahrt ereignete sich in Lodi (Italien) ein Unfall. Die beiden Insassen dieses Fahrzeugs mussten ins Krankenhaus gebracht werden, da AT schwere körperliche Verletzungen erlitten hatte.

9 Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, dass der Fahrer positiv auf Kokain, Opiate und Tetrahydrocannabinol getestet wurde. Außerdem stellten die Polizeibeamten in ihrem Bericht fest, dass das Fahrzeug gestohlen worden war.

10 Infolgedessen wurde gegen den Fahrer und AT ein Strafverfahren wegen Hehlerei geführt. Am Ende dieses Verfahrens wurde AT freigesprochen, da sie die Straftat nicht begangen hatte. Zwischenzeitlich ist der Fahrer verstorben.

11 Am 11. Februar 2022 erhob AT beim Tribunale ordinario di Lodi (Gericht Lodi, Italien), dem vorlegenden Gericht, Klage gegen den Erben des Fahrers und CT in seiner Eigenschaft als vom FGVS benanntes Unternehmen auf Ersatz des infolge des Verkehrsunfalls erlittenen und auf 233 076 Euro bezifferten Schadens zuzüglich Zinsen und Wertberichtigung.

12 CT macht vor dem vorlegenden Gericht zum einen geltend, dass die in Art. 283 des Privatversicherungsgesetzbuchs in seiner auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung vorgesehene Entschädigung nur zugunsten der beförderten Personen vorgesehen sei, die nicht gewusst hätten, dass sie sich zum Zeitpunkt des Unfalls an Bord eines unrechtmäßig am Verkehr teilnehmenden Fahrzeugs befunden hätten, und zum anderen, dass nach der Rechtsprechung der Corte suprema di cassazione (Kassationsgerichtshof, Italien) die geschädigte Person nachweisen müsse, dass sie keine Kenntnis davon gehabt habe, dass das Fahrzeug unrechtmäßig am Verkehr teilgenommen habe. In diesem Kontext sei das Urteil, mit dem AT freigesprochen worden sei, nicht von Belang.

13 AT trägt vor, dass Art. 13 der Richtlinie 2009/103 insoweit hinreichend klar sei, als er die Beweislast dem FGVS auferlege. Außerdem beantragt sie, die dem Unionsrecht entgegenstehende nationale Bestimmung unangewendet zu lassen.

14 Das vorlegende Gericht erklärt, dass die Corte suprema di cassazione (Kassationsgerichtshof) und die Instanzgerichte die im Ausgangsverfahren anwendbare nationale Regelung dahin auslegten, dass die geschädigte Person die Beweislast für die Unkenntnis von der Unrechtmäßigkeit der Herkunft des betreffenden Fahrzeugs als Tatbestandsvoraussetzung für ihren Antrag auf Entschädigung trage.

15 In diesem Zusammenhang habe die Corte suprema di cassazione (Kassationsgerichtshof) entschieden, dass der Umstand, der geschädigten Person die Beweislast für ihre Gutgläubigkeit aufzuerlegen, unter den Wertungsspielraum falle, über den der betreffende Mitgliedstaat im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2009/103 verfüge. Des Weiteren bleibe das vom

nationalen Recht verfolgte Ziel identisch mit dem vom Unionsrecht verfolgten, nämlich keine Entschädigung einer Person zu ermöglichen, die Kenntnis davon gehabt habe, dass das betreffende Fahrzeug aus einem Diebstahl stamme.

16 Infolgedessen hält es das vorlegende Gericht für angebracht, den Gerichtshof zur Auslegung von Art. 13 der Richtlinie 2009/103 zu befragen. Diesem Art. 13 zufolge könnten die Mitgliedstaaten nämlich vorsehen, dass die in Art. 10 Abs. 1 dieser Richtlinie vorgesehene Stelle das Opfer eines durch ein gestohlenes Fahrzeug verursachten Unfalls entschädige. Zwar habe der nationale Gesetzgeber das Eintreten dieser Stelle vorgesehen, aus keiner Bestimmung dieser Richtlinie gehe allerdings ausdrücklich hervor, dass diese Stelle die Beweislast dafür trage, dass die geschädigte Person Kenntnis davon gehabt habe, dass das betreffende Fahrzeug unrechtmäßig am Verkehr teilgenommen habe. Denn Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2009/103 beziehe sich nur auf den speziellen Fall der Klageerhebung gegenüber dem Versicherungsunternehmen.

17 Art. 10 Abs. 2 Unterabs. 2 in Verbindung mit Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103 deute jedoch darauf hin, dass es der in Art. 10 Abs. 1 dieser Richtlinie bezeichneten Stelle obliege, nachzuweisen, dass das betreffende Fahrzeug gestohlen worden sei.

18 Ebenso spreche der allgemeine Grundsatz, wonach die geschädigte Person immer Anspruch auf Ersatz habe (*vulneratus ante omnia reficiendus*), der der gesamten Unionsregelung über die verpflichtende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zugrunde liege und auf den der Gerichtshof häufig seine Entscheidungen in diesem Bereich gestützt habe, ebenfalls für eine Auslegung von Art. 13 der Richtlinie 2009/103 in diesem Sinne. Wenn *ratio legis* dieses Artikels sei, dem schuldlosen Geschädigten Anspruch auf angemessene Entschädigung zu gewähren, könne diesem daher schwerlich die Pflicht auferlegt werden, einen Umstand zu beweisen, dessen Nachweis quasi unmöglich sei.

19 Außerdem könnte der Grundsatz der Effektivität des Unionsrechts gefährdet sein, wenn die Person, die Ersatz ihres Schadens begehre, verpflichtet wäre, den Beweis für eine negative Tatsache zu erbringen, deren Feststellung nahezu unmöglich sei.

20 Art. 13 der Richtlinie 2009/103 sei vom Gerichtshof bisher nicht ausgelegt worden. Dieser habe nur darüber befunden, wie die Vorgängerregelung in diesem Bereich auszulegen sei, und wiederholt entschieden, dass die gesetzlichen Bestimmungen oder Vertragsklauseln, die bewirkten, die Anwendbarkeit einer Versicherungspolice auszuschließen, den Opfern eines Unfalls nur dann entgegengehalten werden könnten, „wenn der Versicherer nachweisen kann, dass die Betroffenen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, wussten, dass es gestohlen war“.

21 Unter diesen Umständen hat das Tribunale ordinario di Lodi (Gericht Lodi) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist Art. 13 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen, dass im Fall eines Verkehrsunfalls, in den eine in einem gestohlenen Fahrzeug beförderte Person verwickelt worden ist, die nach Art. 10 dieser Richtlinie mit der Entschädigung betraute Stelle beweisen muss, dass die geschädigte Person wusste, dass das Kraftfahrzeug gestohlen war?

2. Steht bei Bejahung der ersten Frage die dergestalt ausgelegte Bestimmung einer Regelung wie der italienischen entgegen, die so ausgelegt und angewandt wird, dass die Beweislast bei der beförderten und geschädigten Person liegt?

Zu den Vorlagefragen

22 Mit seinen Vorlagefragen, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass zum einen im Fall eines Verkehrsunfalls die in Art. 10 Abs. 1 dieser Richtlinie vorgesehene Stelle, um von ihrer Entschädigungspflicht befreit zu werden, beweisen muss, dass die geschädigte Person, die freiwillig das Fahrzeug bestiegen hat, das den Schaden verursacht hat, wusste, dass es gestohlen war, und ob diese Bestimmung zum anderen einer nationalen Rechtsprechung entgegensteht, die die nationale Regelung dahin auslegt, dass in einer solchen Situation diese Person zu beweisen hat, dass sie nicht wusste, dass das Fahrzeug gestohlen war, um Ersatz ihres Schadens zu erlangen.

23 Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 verpflichtet die Mitgliedstaaten, vorbehaltlich der Anwendung von Art. 5 der Richtlinie alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist.

24 Nach Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 schafft jeder Mitgliedstaat eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne von Art. 3 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat.

25 Art. 13 Abs. 2 Unterabs. 1 der Richtlinie 2009/103 bestimmt, dass die Mitgliedstaaten in den Fällen gestohlener oder unter Anwendung von Gewalt erlangter Fahrzeuge vorsehen können, dass die in Art. 10 Abs. 1 bezeichnete Stelle „nach Maßgabe von Absatz 1 [dieses Art. 13] anstelle des Versicherers eintritt“.

26 Es ist festzustellen, dass aus dem Wortlaut von Art. 13 Abs. 2 Unterabs. 1 der Richtlinie 2009/103 ausdrücklich hervorgeht, dass der Unionsgesetzgeber auf diese Stelle die Voraussetzungen und Beschränkungen anwenden wollte, die nach Art. 13 Abs. 1 dieser Richtlinie auf die Versicherer anwendbar sind.

27 Vorliegend geht aus der Vorlageentscheidung hervor, dass sich die Italienische Republik bei Schäden, die durch Fahrzeuge verursacht wurden, die gegen den Willen ihres Eigentümers in Verkehr gebracht wurden, für den Eintritt der in Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 vorgesehenen Stelle entschieden hat.

28 Wenn sich ein Mitgliedstaat bei durch gestohlene Fahrzeuge verursachten Schäden für den Eintritt dieser Stelle entschieden hat, ist diese gemäß Art. 13 Abs. 2 dieser Richtlinie u. a. verpflichtet, die in Art. 13 Abs. 1 dieser Richtlinie vorgesehenen Voraussetzungen zu beachten.

29 Ein Versicherer, der die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung abdeckt, kann nach Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 1 der Richtlinie 2009/103 Dritten, die Geschädigte eines durch ein versichertes Fahrzeug verursachten Unfalls sind, eine Entschädigung nicht unter Berufung auf Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln in einer Versicherungspolice verweigern, nach denen

von der Deckung durch die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Schäden ausgeschlossen sind, die den geschädigten Dritten entstanden sind, weil die Nutzung oder das Führen des Fahrzeugs durch Personen erfolgte, die hierzu nicht ermächtigt waren, die keinen Führerschein besitzen oder die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des Fahrzeugs nicht nachgekommen sind (Urteil vom 19. September 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, Rn. 33).

30 Abweichend von Unterabs. 1 sieht Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2009/103 vor, dass bestimmte Geschädigte unter Berücksichtigung der Situation, die sie selbst geschaffen haben, von der Entschädigung durch den Versicherer ausgenommen werden können, nämlich dann, wenn das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, von Personen genutzt oder geführt wurde, die dazu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigt waren, und wenn die geschädigten Dritten das Fahrzeug freiwillig und in dem Wissen bestiegen haben, dass es gestohlen war (Urteil vom 19. September 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, Rn. 34).

31 Hierzu ist festzustellen, dass Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2009/103 eng auszulegen ist, da er eine Ausnahme zu einer allgemeinen Vorschrift darstellt, (Beschluss vom 13. Oktober 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, Rn. 61 und die dort angeführte Rechtsprechung).

32 Jede andere Auslegung würde es den Mitgliedstaaten gestatten, die Entschädigung von Dritten, die bei einem Verkehrsunfall geschädigt wurden, auf bestimmte Umstände zu beschränken, was die Richtlinie 2009/103 gerade verhindern soll (Beschluss vom 13. Oktober 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, Rn. 62 und die dort angeführte Rechtsprechung).

33 In Anbetracht dieser Erwägungen hat der Gerichtshof entschieden, dass Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 1 dieser Richtlinie dahin auszulegen ist, dass eine Rechtsvorschrift oder eine Vertragsklausel in einer Versicherungspolice, mit der die Nutzung oder das Führen von Fahrzeugen von der Versicherung ausgeschlossen wird, Dritten, die Geschädigte eines Verkehrsunfalls sind, nur dann entgegengehalten werden kann, wenn der Versicherer beweisen kann, dass die Personen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, wussten, dass es gestohlen war (Beschluss vom 13. Oktober 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, Rn. 63 und die dort angeführte Rechtsprechung).

34 Daraus folgt, dass es in Anbetracht des Wortlauts von Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103, wenn sich ein Mitgliedstaat bei durch gestohlene Fahrzeuge verursachten Schäden für den Eintritt der in Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103 vorgesehenen Stelle entschieden hat, dieser Stelle obliegt, den Beweis zu erbringen, dass die geschädigten Personen, die dieses Fahrzeug freiwillig bestiegen haben, wussten, dass es gestohlen war, damit diesen Geschädigten eine Rechtsvorschrift oder eine Vertragsklausel in einer Versicherungspolice entgegengehalten werden kann, mit der die Nutzung oder das Führen von Fahrzeugen unter solchen Umständen von der Versicherung ausgeschlossen wird.

35 Diese Feststellung wird sowohl durch den Kontext, in den sich Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103 einfügt, als auch durch die von dieser Richtlinie verfolgten Ziele bestätigt, die nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs im Rahmen der Auslegung dieser Bestimmung zu berücksichtigen sind (vgl. entsprechend Urteil vom 18. Dezember 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, Rn. 37).

36 Was den Kontext betrifft, in den sich Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103 einfügt, steht die Schlussfolgerung, wonach die in Rede stehende Beweislast der in Art. 10 Abs. 1 dieser Richtlinie genannten Stelle obliegt, auch mit Art. 10 Abs. 2 Unterabs. 2 dieser Richtlinie in Einklang, wonach diese Stelle für den Ausschluss ihres Eintritts nachweisen muss, dass die geschädigten Personen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, wussten, dass es nicht versichert war. In einem solchen Fall obliegt die Beweislast dafür, dass das Fahrzeug nicht versichert war, somit auch dieser Stelle und nicht dem Geschädigten des Verkehrsunfalls.

37 In Bezug auf die von der Richtlinie 2009/103 verfolgten Ziele ist darauf hinzuweisen, dass mit dieser, wie im erstem Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/103 ausgeführt, die Richtlinie 72/166, die Zweite Richtlinie 84/5, die Dritte Richtlinie 90/232, die Richtlinie 2000/26 und die Richtlinie 2005/14 kodifiziert wurden. Diese Richtlinien haben nach und nach die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Bereich der Pflichtversicherung präzisiert. Mit ihnen soll zum einen der freie Verkehr sowohl der Fahrzeuge mit gewöhnlichem Standort im Gebiet der Europäischen Union als auch der Fahrzeuginsassen gewährleistet und zum anderen den bei durch diese Fahrzeuge verursachten Unfällen Geschädigten unabhängig davon, an welchem Ort innerhalb der Union sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung garantiert werden (Urteil vom 19. September 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, Rn. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung).

38 Darüber hinaus folgt aus den Erwägungsgründen 2 und 20 der Richtlinie 2009/103, dass diese Richtlinie im Wesentlichen die gleichen Ziele verfolgt wie die genannten Richtlinien (Urteil vom 19. September 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, Rn. 30 und die dort angeführte Rechtsprechung).

39 Der Entwicklung der Unionsregelung im Bereich der Haftpflichtversicherung ist zu entnehmen, dass das Ziel des Schutzes der Opfer von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, vom Unionsgesetzgeber beständig verfolgt und verstärkt wurde (Urteil vom 19. September 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, Rn. 31 und die dort angeführte Rechtsprechung).

40 In Anbetracht des von der Richtlinie 2009/103 verfolgten Ziels, die Geschädigten von durch Kraftfahrzeuge verursachten Verkehrsunfällen zu schützen, kann von der geschädigten Person nicht verlangt werden, zu beweisen, dass sie keine Kenntnis davon hatte, dass das von ihr bestiegene Fahrzeug gestohlen war, da eine solche Beweislast diesem Ziel zuwiderliefe.

41 In Anbetracht der dem Gerichtshof vorliegenden Gesichtspunkte scheint daher eine nationale Rechtsprechung, die dem Geschädigten eines Verkehrsunfalls die Beweislast für die Unkenntnis der Unrechtmäßigkeit der Herkunft des Fahrzeugs, das diesen Unfall verursacht hat, als Tatbestandsvoraussetzung für seinen Entschädigungsanspruch auferlegt, vorbehaltlich der vom vorlegenden Gericht vorzunehmenden Prüfungen nicht mit den sich aus Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103 ergebenden Anforderungen in Einklang zu stehen.

42 Um dem vorlegenden Gericht eine sachdienliche Antwort zu geben, sind die Pflichten, die dem nationalen Gericht obliegen, falls die nationale Rechtsprechung nicht mit Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103 in Einklang stehen sollte, näher zu erläutern.

43 Es ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs die nationalen Gerichte bei der Anwendung des innerstaatlichen Rechts dieses so weit wie möglich anhand des Wortlauts und des Zwecks der in Rede stehenden Richtlinie auslegen müssen, um das mit ihr angestrebte Ergebnis zu erreichen und so Art. 288 Abs. 3 AEUV nachzukommen. Die Pflicht zur

unionsrechtskonformen Auslegung des nationalen Rechts ist dem System des AEU-Vertrags immanent, da sie es den nationalen Gerichten ermöglicht, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die volle Wirksamkeit des Unionsrechts sicherzustellen, wenn sie über die bei ihnen anhängigen Rechtsstreitigkeiten entscheiden (Urteil vom 5. März 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167 Rn. 41 und die dort angeführte Rechtsprechung).

44 Überdies hat der Gerichtshof wiederholt entschieden, dass der Grundsatz der unionsrechtskonformen Auslegung verlangt, dass die nationalen Gerichte unter Berücksichtigung des gesamten innerstaatlichen Rechts und in Anwendung der dort anerkannten Auslegungsmethoden alles tun, was in ihrer Zuständigkeit liegt, um die volle Wirksamkeit der fraglichen Richtlinie zu gewährleisten und zu einem Ergebnis zu gelangen, das mit dem von der Richtlinie verfolgten Ziel im Einklang steht (Urteil vom 5. März 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167 Rn. 42).

45 In diesem Kontext hat der Gerichtshof entschieden, dass die Pflicht zur unionsrechtskonformen Auslegung von den nationalen Gerichten einschließlich derjenigen, die letztinstanzlich entscheiden, verlangt, gegebenenfalls eine gefestigte nationale Rechtsprechung abzuändern, wenn sie auf einer Auslegung des nationalen Rechts beruht, die mit den Zielen einer Richtlinie unvereinbar ist. Folglich darf ein nationales Gericht u. a. nicht davon ausgehen, dass es eine nationale Vorschrift allein deshalb nicht im Einklang mit dem Unionsrecht auslegen könne, weil sie in ständiger Rechtsprechung in einem nicht mit dem Unionsrecht vereinbaren Sinne ausgelegt worden ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 5. März 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167 Rn. 43 und 44).

46 Somit ist es Sache des vorlegenden Gerichts, für die volle Wirksamkeit der Richtlinie 2009/103 Sorge zu tragen und erforderlichenfalls die durch die italienischen Gerichte vorgenommene Auslegung aus eigener Entscheidungsbefugnis unangewendet zu lassen, sofern sie nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist (vgl. entsprechend Urteil vom 5. März 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167 Rn. 44 und die dort angeführte Rechtsprechung).

47 Diese Pflicht zur richtlinienkonformen Auslegung findet allerdings insofern ihre Grenzen in den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und insbesondere dem Grundsatz der Rechtssicherheit, als sie nicht als Grundlage für eine Auslegung *contra legem* des nationalen Rechts dienen kann (Urteil vom 5. März 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167 Rn. 45).

48 Zwar ist es insoweit nicht Sache des Gerichtshofs, sich zur Auslegung des italienischen Rechts zu äußern, es ist jedoch festzustellen, dass nach der in der Vorlageentscheidung genannten nationalen Rechtsprechung die nationale Regelung, nach der die in Rede stehende Beweislast der geschädigten Person obliegt, offenbar nicht eindeutig in Art. 283 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 209 verankert ist. Wenn dies tatsächlich der Fall ist, könnte eine mit der Richtlinie 2009/103 in Einklang stehende Auslegung nicht als Auslegung *contra legem* angesehen werden.

49 Nach alledem ist auf die Vorlagefragen zu antworten, dass Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103 dahin auszulegen ist, dass zum einen im Fall eines Verkehrsunfalls die in Art. 10 Abs. 1 dieser Richtlinie vorgesehene Stelle, um von ihrer Entschädigungspflicht befreit zu werden, beweisen muss, dass die geschädigte Person, die freiwillig das Fahrzeug bestiegen hat, das den Schaden verursacht hat, wusste, dass es gestohlen war, und diese Bestimmung zum anderen einer nationalen Rechtsprechung entgegensteht, die die nationale Regelung dahin auslegt, dass in einer solchen Situation diese Person zu beweisen hat, dass sie nicht wusste, dass das Fahrzeug gestohlen war, um Ersatz ihres Schadens zu erlangen.

Kosten

50 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Neunte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht

ist dahin auszulegen, dass

zum einen im Fall eines Verkehrsunfalls die in Art. 10 Abs. 1 dieser Richtlinie vorgesehene Stelle, um von ihrer Entschädigungspflicht befreit zu werden, beweisen muss, dass die geschädigte Person, die freiwillig das Fahrzeug bestiegen hat, das den Schaden verursacht hat, wusste, dass es gestohlen war, und diese Bestimmung zum anderen einer nationalen Rechtsprechung entgegensteht, die die nationale Regelung dahin auslegt, dass in einer solchen Situation diese Person zu beweisen hat, dass sie nicht wusste, dass das Fahrzeug gestohlen war, um Ersatz ihres Schadens zu erlangen.

Unterschriften