ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ένατο τμήμα)

της 30ής Απριλίου 2025*

«Προδικαστική παραπομπή – Ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων – Οδηγία 2009/103/ΕΚ – Άρθρο 13, παράγραφος 2 – Καθεστώς αποζημίωσης – Τροχαίο ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται κλεμμένο όχημα – Βάρος απόδειξης όσον αφορά την εκ μέρους του ζημιωθέντος γνώση της κλοπής του οχήματος αυτού – Οργανισμός υπεύθυνος για την καταβολή αποζημίωσης – Εθνική ρύθμιση ερμηνευόμενη κατά τρόπο που επιρρίπτει το βάρος απόδειξης στον ζημιωθέντα – Υποχρέωση σύμφωνης προς το δίκαιο της Ένωσης ερμηνείας»

Στην υπόθεση C-370/24 [Nastolo] [i],

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunale ordinario di Lodi (πρωτοδικείο Lodi, Ιταλία) με απόφαση της 20ής Μαΐου 2024, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Μαΐου 2024, στο πλαίσιο της δίκης

AT

κατά

CT,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο τμήμα),

συγκείμενο από τους N. Jääskinen, πρόεδρο τμήματος, M. Condinanzi και R. Frendo (εισηγήτρια), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Szpunar

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η AT, εκπροσωπούμενη από τους A. Egidi και A. E. Lunghi, avvocati,

– η CT, εκπροσωπούμενη από την L. Leo, avvocata,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

[i] Η ονομασία που έχει δοθεί στην παρούσα υπόθεση είναι πλασματική. Δεν αντιστοιχεί στο πραγματικό όνομα κανενός διαδίκου.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον G. Conte, την G. Goddin και την A. Manzaneque Valverde,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 13 της οδηγίας 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ 2009, L 263, σ. 11).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, της AT, φυσικού προσώπου που τραυματίστηκε σε τροχαίο ατύχημα, και, αφετέρου, της CT, ήτοι της ορισθείσας από το Fondo di garanzia per le vittime de la strada (ταμείο εγγύησης για τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων, στο εξής: FGVS) επιχείρησης, σχετικά με την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη η AT συνεπεία του ατυχήματος αυτού.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 20 της οδηγίας 2009/103 έχουν ως εξής:

«(1) Η οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής [(ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 136)], η δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [(ΕΕ 1984, L 8, σ. 17)], η τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [(ΕΕ 1990, L 129, σ. 33)] και η οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων) [(ΕΕ 2000, L 181, σ. 65)] έχουν τροποποιηθεί επανειλημμένα […] και ουσιωδώς. Είναι, ως εκ τούτου, σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση των εν λόγω τεσσάρων οδηγιών, καθώς και της οδηγίας 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και

της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων [(ΕΕ 2005, L 149, σ. 14)].

(2) Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ασφάλιση αυτοκινήτων) έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ευρωπαίους πολίτες, είτε ως ασφαλισμένους είτε ως θύματα ατυχήματος. Επίσης αποτελεί βασική μέριμνα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι αποτελεί σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων τους στον κλάδο ασφάλισης ζημιών στην [Ευρωπαϊκή] Κοινότητα. Η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει επίσης επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των οχημάτων. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της εσωτερικής αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της Κοινότητας στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

[…]

(20) Θα πρέπει να διασφαλισθεί παρόμοια μεταχείριση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων άσχετα με το πού λαμβάνει χώρα το ατύχημα στο εσωτερικό της Κοινότητας.»

4 Το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/103, το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων», προβλέπει τα εξής:

«Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 5, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

Η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

[…]

Η ασφάλιση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες.»

5 Το άρθρο 10 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Οργανισμός υπεύθυνος για την καταβολή αποζημίωσης», ορίζει τα εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποζημιώνει, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημίες ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στο άρθρο 3.

[…]

2. […]

Τα κράτη μέλη μπορούν, ωστόσο, να αποκλείουν από την παρέμβαση του οργανισμού αυτού τα πρόσωπα τα οποία επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία ή τη σωματική βλάβη, εφόσον ο οργανισμός μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο.

[…]»

6 Το άρθρο 13 της ως άνω οδηγίας, το οποίο τιτλοφορείται «Ρήτρες αποκλεισμού», ορίζει στις παραγράφους 1 και 2 τα εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να θεωρείται, για την εφαρμογή του άρθρου 3, ανίσχυρη όσον αφορά την προσφυγή τρίτων θυμάτων ατυχήματος, κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3 και αποκλείει την ασφάλιση της χρήσης ή της οδήγησης οχημάτων από πρόσωπα:

α) στα οποία δεν έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά η χρήση ή η οδήγηση·

β) τα οποία δεν διαθέτουν άδεια οδηγήσεως του σχετικού οχήματος·

γ) τα οποία δεν έχουν συμμορφωθεί με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τεχνικού χαρακτήρα που αφορούν την κατάσταση και την ασφάλεια του εν λόγω οχήματος.

Πάντως η διάταξη ή η ρήτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο α) μπορούν να αντιταχθούν σε πρόσωπα που επιβιβάσθηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, εφόσον ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα είχε κλαπεί.

Τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια –όσον αφορά τα ατυχήματα που συμβαίνουν στο έδαφός τους– να μην εφαρμόζουν τη διάταξη του πρώτου εδαφίου, εάν και εφόσον το θύμα μπορεί να αποζημιωθεί για τη ζημία από οργανισμό κοινωνικής ασφάλισης.

2. Στην περίπτωση οχημάτων που έχουν κλαπεί ή αποκτήθηκαν με άσκηση βίας, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν ότι, αντί του ασφαλιστή, θα παρεμβαίνει ο οργανισμός που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. […]

[…]»

Το ιταλικό δίκαιο

7 Το άρθρο 283, παράγραφοι 1 και 2, του decreto legislativo n. 209 Codice delle assicurazioni private (νομοθετικού διατάγματος 209 περί κώδικα ιδιωτικών ασφαλίσεων), της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 (GURI αριθ. 239, της 13ης Οκτωβρίου 2005, τακτικό συμπλήρωμα στην GURI αριθ. 163), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, προβλέπει τα εξής:

«1. Το ταμείο εγγύησης για τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων, το οποίο έχει συσταθεί στο πλαίσιο της [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap) (αρχής αδειοδότησης υπηρεσιών ασφαλίσεων αστικής ευθύνης)], αποζημιώνει τις ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία οχημάτων και σκαφών για τα οποία υπάρχει υποχρέωση ασφάλισης, σε περίπτωση που:

[…]

d) το όχημα κυκλοφορεί ενάντια στη θέληση του κυρίου του, […]

2. Στην περίπτωση της παραγράφου 1, στοιχείο d, αποζημίωση τόσο για σωματικές βλάβες όσο και για υλικές ζημίες οφείλεται αποκλειστικά στους μη μεταφερόμενους τρίτους και στους ενάντια στη θέλησή τους μεταφερόμενους ή σε όσους αγνοούσαν ότι το όχημα κυκλοφορούσε παρανόμως.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Στις 6 Ιανουαρίου 2016 η AT επιβιβάστηκε, ως επιβάτης, σε αυτοκίνητο το οποίο βρισκόταν υπό την κατοχή του οδηγού του. Κατά τη διάρκεια της διαδρομής συνέβη τροχαίο ατύχημα στο Lodi (Ιταλία). Οι δύο επιβάτες του αυτοκινήτου μεταφέρθηκαν στο νοσοκομείο, η δε AT υπέστη σοβαρούς τραυματισμούς.

9 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι ο οδηγός βρέθηκε θετικός σε έλεγχο για ναρκωτικές ουσίες και, ειδικότερα, σε κοκαΐνη, οπιούχα και τετραϋδροκανναβινόλη. Επιπλέον, στην έκθεσή τους, οι αστυνομικοί του τμήματος της περιοχής διαπίστωσαν ότι το εν λόγω αυτοκίνητο είχε κλαπεί.

10 Κατά συνέπεια, κατά του οδηγού και της AT ασκήθηκε ποινική δίωξη για το αδίκημα της αποδοχής προϊόντων εγκλήματος. Μετά το πέρας της διαδικασίας αυτής, η AT απαλλάχθηκε, διότι δεν ήταν ο αυτουργός της αξιόποινης πράξης. Εν τω μεταξύ, ο οδηγός απεβίωσε.

11 Στις 11 Φεβρουαρίου 2022 η AT άσκησε αγωγή ενώπιον του Tribunale ordinario di Lodi (πρωτοδικείου Lodi, Ιταλία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, κατά του κληρονόμου του οδηγού και της CT, υπό την ιδιότητά της ως ορισθείσας από το FGVS επιχείρησης, ζητώντας την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη λόγω του ατυχήματος, ύψους 233 076 ευρώ, πλέον τόκων και κατόπιν αναπροσαρμογής.

12 Η CT υποστηρίζει ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, αφενός, ότι η αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 283 του κώδικα ιδιωτικών ασφαλίσεων, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, οφείλεται μόνο στα μεταφερόμενα πρόσωπα τα οποία αγνοούσαν ότι, κατά τον χρόνο του ατυχήματος, βρίσκονταν εντός οχήματος το οποίο κυκλοφορούσε παρανόμως και, αφετέρου, ότι, κατά τη νομολογία του Corte suprema di cassazione (Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Ιταλία), εναπόκειται στον ζημιωθέντα να αποδείξει ότι δεν γνώριζε ότι το όχημα αυτό κυκλοφορούσε παρανόμως. Στο πλαίσιο αυτό, η CT προβάλλει ότι η απόφαση με την οποία απαλλάχθηκε των κατηγοριών η AT δεν ασκεί επιρροή.

13 Η AT υποστηρίζει ότι το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103 είναι αρκούντως σαφές υπό την έννοια ότι επιρρίπτει το βάρος απόδειξης στο FGVS. Επιπλέον, ζητεί να μην εφαρμοστεί η αντίθετη προς το δίκαιο της Ένωσης εθνική διάταξη.

14 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το Corte suprema di cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) και οι δικαστές της ουσίας ερμηνεύουν την εφαρμοστέα στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνική ρύθμιση υπό την έννοια ότι ο ζημιωθείς υποχρεούται να αποδείξει ότι αγνοούσε την παράνομη προέλευση του οικείου οχήματος, προκειμένου να μπορεί να ασκήσει βάσιμα αγωγή αποζημιώσεως.

15 Συναφώς, το Corte suprema di cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) έκρινε ότι η υποχρέωση του ζημιωθέντος να αποδείξει την καλή του πίστη εμπίπτει στο περιθώριο εκτίμησης που διαθέτει το οικείο κράτος μέλος στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας 2009/103. Επιπλέον, ο επιδιωκόμενος από το εθνικό δίκαιο σκοπός παραμένει πανομοιότυπος με εκείνον που επιδιώκει το δίκαιο της Ένωσης, ήτοι να μην επιτρέπεται η αποζημίωση προσώπου το οποίο γνώριζε ότι το οικείο όχημα ήταν προϊόν κλοπής.

16 Κατά συνέπεια, το αιτούν δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να υποβάλει στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 13 της οδηγίας 2009/103. Συγκεκριμένα, το άρθρο 13 παρέχει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να ορίσουν ότι ο προβλεπόμενος στο άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής οργανισμός παρεμβαίνει για να αποζημιώσει το θύμα ατυχήματος που προκλήθηκε από κλεμμένο όχημα. Ωστόσο, ακόμη και αν ο εθνικός νομοθέτης προέβλεψε την παρέμβαση του ως άνω οργανισμού, καμία διάταξη της εν λόγω οδηγίας δεν αναφέρει ρητώς ότι ο ίδιος οργανισμός φέρει το βάρος απόδειξης όσον αφορά το ότι ο ζημιωθείς γνώριζε ότι το οικείο όχημα κυκλοφορούσε παρανόμως. Ειδικότερα, το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 περιλαμβάνει μόνον την ειδική περίπτωση αγωγής που ασκείται κατά της ασφαλιστικής εταιρίας.

17 Εντούτοις, κατά το αιτούν δικαστήριο, από τον συνδυασμό του άρθρου 10, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 και του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής προκύπτει ότι εναπόκειται στον προβλεπόμενο στο άρθρο 10, παράγραφος 1, οργανισμό να αποδείξει ότι το οικείο όχημα είχε κλαπεί.

18 Ομοίως, η γενική αρχή κατά την οποία ο ζημιωθείς έχει πάντοτε δικαίωμα αποζημίωσης (vulneratus ante omnia reficiendus), η οποία διέπει το σύνολο της νομοθεσίας της Ένωσης περί υποχρεωτικής ασφάλισης αυτοκινήτων οχημάτων και στην οποία το Δικαστήριο έχει συχνά στηρίξει τις σχετικές αποφάσεις του, συνηγορεί επίσης υπέρ της κατά τα ανωτέρω ερμηνείας του άρθρου 13 της οδηγίας 2009/103. Επομένως, αν η ratio legis του άρθρου αυτού ήταν να παράσχει στον ανυπαίτιο ζημιωθέντα πρόσβαση σε δίκαιη αποζημίωση, δυσχερώς θα μπορούσε να υποχρεωθεί να αποδείξει ο ζημιωθείς αυτός ένα γεγονός του οποίου η απόδειξη είναι σχεδόν αδύνατη.

19 Επιπλέον, η αρχή της αποτελεσματικότητας του δικαίου της Ένωσης θα μπορούσε να υπονομευθεί αν το πρόσωπο που ζητεί την αποκατάσταση της ζημίας του υποχρεωνόταν να αποδείξει ότι δεν έλαβε χώρα ένα γεγονός του οποίου ακόμη και η διαπίστωση είναι σχεδόν αδύνατη.

20 Τέλος, κατά το αιτούν δικαστήριο, το Δικαστήριο δεν έχει ακόμη ερμηνεύσει το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103. Το Δικαστήριο κλήθηκε να αποφανθεί μόνον επί της ερμηνείας που έπρεπε να δοθεί στην προϊσχύσασα ρύθμιση, κρίνοντας κατ' επανάληψη ότι οι νομοθετικές διατάξεις ή οι συμβατικές ρήτρες που έχουν ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό της εφαρμογής ασφαλιστηρίου συμβολαίου μπορούν να αντιταχθούν στα θύματα ατυχήματος μόνον «όταν ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι τα πρόσωπα που με τη θέλησή τους επιβιβάστηκαν στο αυτοκίνητο το οποίο προκάλεσε τη ζημία γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο αυτό έχει κλαπεί».

21 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunale ordinario di Lodi (πρωτοδικείο Lodi) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 13 της οδηγίας [2009/103] την έννοια ότι, σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη πρόσωπο μεταφερόμενο με όχημα το οποίο είχε κλαπεί, ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την αποζημίωση κατά το άρθρο 10 της οδηγίας αυτής οφείλει να αποδείξει ότι ο ζημιωθείς γνώριζε ότι το αυτοκίνητο είχε κλαπεί;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, αντιτίθεται η εν λόγω διάταξη, ερμηνευόμενη κατ' αυτόν τον τρόπο, σε ρύθμιση, όπως η ιταλική, η οποία έχει ερμηνευθεί και εφαρμοσθεί υπό την έννοια ότι το βάρος απόδειξης φέρει ο ζημιωθείς μεταφερόμενος;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

22 Με τα προδικαστικά ερωτήματα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι, αφενός, εναπόκειται στον προβλεπόμενο στο άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής οργανισμό να αποδείξει, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει, ότι, σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, ο ζημιωθείς που επιβιβάστηκε με τη θέλησή του στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία γνώριζε ότι αυτό είχε κλαπεί και, αφετέρου, αντιτίθεται σε εθνική νομολογία η οποία ερμηνεύει την εθνική ρύθμιση υπό την έννοια ότι, σε μια τέτοια περίπτωση, εναπόκειται στον εν λόγω ζημιωθέντα να αποδείξει ότι δεν γνώριζε ότι το όχημα είχε κλαπεί προκειμένου να λάβει αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη.

23 Το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 επιβάλλει σε κάθε κράτος μέλος να λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 5 της οδηγίας αυτής, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη σχετικά με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

24 Συναφώς, δυνάμει του άρθρου 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103, κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποζημιώνει, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημίες ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στο άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας.

25 Το άρθρο 13, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 ορίζει ότι, στην περίπτωση οχημάτων που έχουν κλαπεί ή αποκτήθηκαν με άσκηση βίας, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι, «αντί του ασφαλιστή, θα παρεμβαίνει ο οργανισμός που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του [άρθρου 13]».

26 Επισημαίνεται ότι από το γράμμα του άρθρου 13, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 προκύπτει ρητώς ότι ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να εφαρμόσει στον οργανισμό αυτόν τους όρους και τους περιορισμούς που ισχύουν για τους ασφαλιστές δυνάμει του άρθρου 13, παράγραφος 1, της οδηγίας.

27 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η Ιταλική Δημοκρατία επέλεξε την παρέμβαση του προβλεπόμενου στο άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 οργανισμού σε περίπτωση ζημιών που προκαλούνται από οχήματα που κυκλοφορούν ενάντια στη θέληση του κυρίου τους.

28 Πλην όμως, όταν ένα κράτος μέλος έχει επιλέξει την παρέμβαση του οργανισμού αυτού σε περίπτωση ζημιών που προκαλούνται από κλεμμένα οχήματα, ο εν λόγω οργανισμός υποχρεούται, σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας, μεταξύ άλλων, να τηρεί τους όρους του άρθρου 13, παράγραφος 1.

29 Συναφώς, δυνάμει του άρθρου 13, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103, μια ασφαλιστική εταιρία που καλύπτει την αστική ευθύνη από την κυκλοφορία αυτοκινήτων δεν μπορεί να αρνηθεί να αποζημιώσει τους τρίτους που ζημιώθηκαν από ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από το ασφαλισμένο όχημα, επικαλούμενη νομικές διατάξεις ή συμβατικές ρήτρες που περιλαμβάνονται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο, οι οποίες αποκλείουν από την κάλυψη της ασφάλισης της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων τις ζημίες που προκαλεί σε τρίτους, θύματα ατυχήματος, η χρήση ή η οδήγηση ασφαλισμένου αυτοκινήτου από πρόσωπα στα οποία δεν επιτρέπεται η οδήγησή του, από πρόσωπα που δεν έχουν άδεια οδήγησης ή από πρόσωπα που δεν έχουν συμμορφωθεί προς τις τεχνικής φύσεως υποχρεώσεις τις οποίες επιβάλλει ο νόμος, σχετικά με την κατάσταση και την ασφάλεια του οχήματος (απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, σκέψη 33).

30 Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 προβλέπει ότι ορισμένα θύματα ατυχήματος ενδέχεται να μην αποζημιωθούν από την ασφαλιστική εταιρία, λαμβανομένης υπόψη της κατάστασης που τα ίδια δημιούργησαν, δηλαδή στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το όχημα που προκάλεσε τη ζημία χρησιμοποιήθηκε ή οδηγήθηκε από πρόσωπα στα οποία δεν έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά η χρήση ή η οδήγηση και όταν οι τρίτοι, θύματα ατυχήματος, επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα, γνωρίζοντας ότι αυτό είχε κλαπεί (απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, σκέψη 34).

31 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, δεδομένου ότι το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103 εισάγει παρέκκλιση από γενικό κανόνα, πρέπει να ερμηνεύεται στενά (διάταξη της 13ης Οκτωβρίου 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, σκέψη 61 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

32 Οποιαδήποτε άλλη ερμηνεία θα παρείχε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να περιορίζουν την αποζημίωση των τρίτων, θυμάτων τροχαίου ατυχήματος, σε ορισμένες περιστάσεις, περιορισμό τον οποίο ακριβώς επιδιώκει να αποτρέψει η οδηγία 2009/103 (διάταξη της 13ης Οκτωβρίου 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, σκέψη 62 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

33 Υπό το πρίσμα των ως άνω εκτιμήσεων, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 13, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής έχει την έννοια ότι διάταξη νόμου ή συμβατική ρήτρα περιλαμβανόμενη σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο, η οποία αποκλείει από την ασφάλιση τη χρήση ή την οδήγηση οχημάτων, είναι αντιτάξιμη έναντι τρίτων, θυμάτων τροχαίου ατυχήματος, μόνον όταν ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι τα πρόσωπα που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία γνώριζαν ότι είχε κλαπεί (διάταξη της 13ης Οκτωβρίου 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, σκέψη 63 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

34 Επομένως, λαμβανομένου υπόψη του γράμματος του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103, όταν ένα κράτος μέλος επέλεξε την παρέμβαση του προβλεπόμενου στο άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103 οργανισμού σε περίπτωση ζημιών που προκαλούνται από κλεμμένα οχήματα, στον εν λόγω οργανισμό εναπόκειται να αποδείξει ότι οι ζημιωθέντες που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία γνώριζαν ότι το όχημα αυτό ήταν κλεμμένο, προκειμένου να μπορούν να αντιτάξουν στα θύματα αυτά διάταξη νόμου ή συμβατική ρήτρα περιλαμβανόμενη σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο η οποία αποκλείει από την ασφάλιση τη χρήση ή την οδήγηση οχημάτων υπό τέτοιες περιστάσεις.

35 Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται τόσο από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103 όσο και από τους σκοπούς που επιδιώκει η οδηγία αυτή, που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο της ερμηνείας της εν λόγω διάταξης (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, σκέψη 37).

36 Όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103, το συμπέρασμα ότι το επίμαχο βάρος απόδειξης φέρει ο οργανισμός του άρθρου 10, παράγραφος 1, συνάδει επίσης με το άρθρο 10, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της ίδιας οδηγίας, κατά το οποίο εναπόκειται στον οργανισμό αυτόν, προκειμένου να αποκλειστεί η παρέμβασή του, να αποδείξει ότι οι ζημιωθέντες οι οποίοι επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία γνώριζαν ότι το όχημα αυτό δεν ήταν ασφαλισμένο. Επομένως, σε μια τέτοια περίπτωση, το βάρος απόδειξης της γνώσης του γεγονότος ότι το εν λόγω όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο φέρει και πάλι ο εν λόγω οργανισμός και όχι το θύμα του τροχαίου ατυχήματος.

37 Όσον αφορά τους σκοπούς που επιδιώκει η οδηγία 2009/103, υπενθυμίζεται ότι, όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 1 της οδηγίας 2009/103, με την εν λόγω οδηγία έγινε κωδικοποίηση της οδηγίας 72/166, της δεύτερης οδηγίας 84/5, της τρίτης οδηγίας 90/232, της οδηγίας 2000/26 και της οδηγίας 2005/14. Με τις οδηγίες αυτές καθορίστηκαν σταδιακά οι υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την υποχρεωτική ασφάλιση. Σκοπός τους ήταν, αφενός, να διασφαλίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία τόσο των οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά και, αφετέρου, να εγγυηθούν ότι τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά θα έχουν παρόμοια μεταχείριση, ανεξαρτήτως του τόπου επέλευσης του ατυχήματος εντός της Ένωσης (απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

38 Επιπλέον, από τις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 20 της οδηγίας 2009/103 προκύπτει ότι αυτή και οι ως άνω οδηγίες επιδιώκουν τους ίδιους σκοπούς (πρβλ. απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

39 Από την εξέλιξη της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης εξακολούθησε να επιδιώκει, και μάλιστα σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό, την επίτευξη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά (απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

40 Επομένως, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού της προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων που προκαλούνται από τα αυτοκίνητα οχήματα, τον οποίο επιδιώκει η οδηγία 2009/103, δεν μπορεί να επιβληθεί στο θύμα τροχαίου ατυχήματος η υποχρέωση να αποδείξει ότι δεν γνώριζε ότι το όχημα στο οποίο επιβιβάστηκε είχε κλαπεί, καθόσον ένα τέτοιο βάρος απόδειξης θα αντέβαινε στον εν λόγω σκοπό.

41 Ως εκ τούτου, κατόπιν συνεκτίμησης των στοιχείων που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο, δεν προκύπτει, υπό την επιφύλαξη των εξακριβώσεων στις οποίες οφείλει να προβεί το αιτούν δικαστήριο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103, ότι το θύμα υποχρεούται να αποδείξει ότι αγνοούσε την παράνομη προέλευση του οχήματος το οποίο προκάλεσε το τροχαίο ατύχημα ούτως ώστε να μπορεί να ασκήσει βάσιμα αγωγή αποζημιώσεως.

42 Προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, πρέπει να διευκρινιστούν οι υποχρεώσεις που υπέχει το εθνικό δικαστήριο σε περίπτωση που η εθνική νομολογία δεν είναι σύμφωνη προς το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103.

43 Υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, κατά την εφαρμογή του εσωτερικού δικαίου, τα εθνικά δικαστήρια οφείλουν να το ερμηνεύουν κατά το μέτρο του δυνατού υπό το φως του γράμματος και του σκοπού της οικείας οδηγίας προκειμένου να επιτυγχάνεται το αποτέλεσμα που αυτή επιδιώκει και προκειμένου, κατά συνέπεια, να συμμορφώνονται προς το άρθρο 288, τρίτο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Η υποχρέωση αυτή της σύμφωνης προς το δίκαιο της Ένωσης ερμηνείας του εθνικού δικαίου είναι πράγματι συμφυής με το σύστημα της Συνθήκης ΛΕΕ, καθόσον παρέχει στα εθνικά δικαστήρια τη δυνατότητα να διασφαλίζουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, την πλήρη αποτελεσματικότητα του δικαίου της Ένωσης όταν αποφαίνονται επί των διαφορών των οποίων έχουν επιληφθεί (απόφαση της 5ης Μαρτίου 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

44 Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει κρίνει επανειλημμένως ότι η αρχή της σύμφωνης προς το δίκαιο της Ένωσης ερμηνείας επιβάλλει στα εθνικά δικαστήρια να πράττουν ό,τι είναι δυνατόν εντός των ορίων της αρμοδιότητάς τους, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο του εσωτερικού δικαίου και εφαρμόζοντας τις αναγνωρισμένες από το δίκαιο αυτό μεθόδους ερμηνείας, προκειμένου να διασφαλίζουν την πλήρη αποτελεσματικότητα της οικείας οδηγίας και να καταλήγουν σε λύση σύμφωνη προς τον σκοπό που αυτή επιδιώκει (απόφαση της 5ης Μαρτίου 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, σκέψη 42).

45 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η υποχρέωση σύμφωνης προς το δίκαιο της Ένωσης ερμηνείας επιβάλλει στα εθνικά δικαστήρια, περιλαμβανομένων εκείνων που αποφαίνονται σε τελευταίο βαθμό, να τροποποιούν, εφόσον παρίσταται ανάγκη, την πάγια νομολογία τους σε περίπτωση που αυτή στηρίζεται σε ερμηνεία του εσωτερικού δικαίου η οποία δεν συνάδει με τους σκοπούς της εκάστοτε οδηγίας. Ως εκ τούτου, δεν θα ήταν ορθή η κρίση εθνικού δικαστηρίου ότι αδυνατεί να ερμηνεύσει εθνική διάταξη σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης για τον λόγο και μόνον ότι η οικεία διάταξη έχει ερμηνευθεί παγίως κατά τρόπο μη συνάδοντα προς το δίκαιο της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 5ης Μαρτίου 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, σκέψεις 43 και 44).

46 Επομένως, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξασφαλίσει την πλήρη αποτελεσματικότητα της οδηγίας 2009/103, αποφασίζοντας εν ανάγκη αυτεπαγγέλτως να μην ακολουθήσει την ερμηνεία που προέκριναν τα ιταλικά δικαστήρια, εφόσον η ερμηνεία αυτή δεν συνάδει με το δίκαιο της Ένωσης (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 5ης Μαρτίου 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, σκέψη 44 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

47 Εντούτοις, η εν λόγω υποχρέωση σύμφωνης προς το δίκαιο της Ένωσης ερμηνείας οριοθετείται από τις γενικές αρχές του δικαίου, κυρίως από την αρχή της ασφάλειας δικαίου, υπό την έννοια ότι δεν μπορεί να χρησιμεύσει ως έρεισμα για contra legem ερμηνεία του εθνικού δικαίου (απόφαση της 5ης Μαρτίου 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, σκέψη 45).

48 Συναφώς, μολονότι δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο να αποφανθεί επί της ερμηνείας του ιταλικού δικαίου, πρέπει εντούτοις να επισημανθεί ότι, κατά την εθνική νομολογία που μνημονεύεται στην απόφαση περί παραπομπής, ο εθνικός κανόνας βάσει του οποίου ο ζημιωθείς φέρει το επίμαχο βάρος απόδειξης δεν διατυπώνεται σαφώς στο άρθρο 283 του νομοθετικού διατάγματος 209. Σε περίπτωση που τούτο όντως ισχύει, ερμηνεία σύμφωνη προς την οδηγία 2009/103 δεν μπορεί να θεωρηθεί contra legem.

49 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103 έχει την έννοια ότι, αφενός, εναπόκειται στον προβλεπόμενο στο άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής οργανισμό να αποδείξει, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει, ότι, σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, ο ζημιωθείς που επιβιβάστηκε με τη θέλησή του στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία γνώριζε ότι αυτό είχε κλαπεί και, αφετέρου, αντιτίθεται σε εθνική νομολογία η οποία ερμηνεύει την εθνική ρύθμιση υπό την έννοια ότι, σε μια τέτοια περίπτωση, εναπόκειται στον εν λόγω ζημιωθέντα να αποδείξει ότι δεν γνώριζε ότι το όχημα είχε κλαπεί προκειμένου να λάβει αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη.

Επί των δικαστικών εξόδων

50 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (ένατο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 13, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής,

έχει την έννοια ότι:

αφενός, εναπόκειται στον προβλεπόμενο στο άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής οργανισμό να αποδείξει, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει, ότι, σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, ο ζημιωθείς που επιβιβάστηκε με τη θέλησή του στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία γνώριζε ότι αυτό είχε κλαπεί και, αφετέρου, αντιτίθεται σε εθνική νομολογία η οποία ερμηνεύει την εθνική ρύθμιση υπό την έννοια ότι, σε μια τέτοια περίπτωση, εναπόκειται στον εν λόγω ζημιωθέντα να αποδείξει ότι δεν γνώριζε ότι το όχημα είχε κλαπεί προκειμένου να λάβει αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη.

(υπογραφές)