A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (kilencedik tanács)

2025. április 30.*

„Előzetes döntéshozatal – Gépjármű-felelősségbiztosítás – 2009/103/EK irányelv – A 13. cikk (2) bekezdése – Kártalanítási rendszer – Lopott járművet érintő közúti baleset – Arra vonatkozó bizonyítási teher, hogy volt-e tudomása a károsultnak e gépjármű lopott voltáról – A kártérítéssel megbízott szervezet – A nemzeti szabályozásnak a bizonyítási terhet a károsultra hárító értelmezése – Az uniós joggal összhangban álló értelmezésre vonatkozó kötelezettség”

A C-370/24. sz. [Nastolo][i] ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunale ordinario di Lodi (lodi rendes bíróság, Olaszország) a Bírósághoz 2024. május 23-án érkezett, 2024. május 20-i határozatával terjesztett elő az

AT

és

a **CT**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (kilencedik tanács),

tagjai: N. Jääskinen tanácselnök, M. Condinanzi és R. Frendo (előadó) bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– AT képviseletében A. Egidi és A. E. Lunghi avvocati,

– a CT képviseletében L. Leo avvocata,

* Az eljárás nyelve: olasz.

[i] A jelen ügy neve fiktív. Az nem egyezik az eljárásban részt vevő egyetlen fél valódi nevével sem.

– az Európai Bizottság képviseletében G. Conte, G. Goddin és A. Manzaneque Valverde, 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 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.) 13. cikkének értelmezésére irányul.

2 E kérelmet AT, egy közlekedési balesetben megsérült természetes személy és a CT – a Fondo di garanzia per le vittime de la strada (a közúti balesetek károsultjainak garanciaalapja, a továbbiakban: FGVS) által kijelölt vállalkozás – között, az e baleset következtében AT által elszenvedett kár megtérítése tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2009/103 irányelv (1), (2) és (20) preambulumbekezdése kimondja:

„(1) A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/EGK tanácsi irányelvet [(HL 1972. L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o.)], a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra 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 gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelvet [(HL 1990. L 129., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o.)], a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről, valamint a Tanács 73/239/EGK és 88/357/EGK irányelveinek módosításáról szóló, 2000. május 16-i 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (negyedik gépjármű-biztosítási irányelv) [(HL 2000. L 181., 65. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 331. o.)] több alkalommal jelentős mértékben módosították. Az átláthatóság és észszerűség érdekében ezt a négy irányelvet, továbbá a gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó 72/166/EGK, 84/5/EGK, 88/357/EGK és 90/232/EGK tanácsi irányelv, valamint a 2000/26/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2005. május 11-i 2005/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet [(HL 2005. L 149., 14. o.)] kodifikálni kell.

(2) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak, akár baleset károsultjai. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az a[z Európai] Közösségben a nem életbiztosítási piac fontos részét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás hatással van a személyek és járművek szabad mozgására is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén a közösségi fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.

[…]

(20) A gépjárműbalesetek károsultjai számára hasonló bánásmódot kell biztosítani függetlenül attól, hogy a Közösségen belül a balesetek hol következnek be.”

4 A 2009/103 irányelv „Gépjármű-felelősségbiztosítási kötelezettség” című 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Az 5. cikkre is figyelemmel minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területén szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.

A biztosítással fedezett károk mértékét és a biztosítás szabályait az első bekezdésben említett intézkedések alapján kell meghatározni.

[…]

Az első bekezdésben említett biztosítás kötelezően kiterjed mind az anyagi kárra, mind a személyi sérülésre.”

5 Ezen irányelvnek „A kártérítéssel megbízott szervezet” című 10. cikke kimondja:

„(1) Valamennyi tagállam létrehoz vagy felhatalmaz egy szervezetet, amelynek feladata, hogy legalább a biztosítási kötelezettség mértékéig megtérítse azt a kárt, amely egy azonosítatlan gépjármű, vagy a 3. cikkben meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés következtében keletkezett.

[…]

(2) […]

A tagállamok azonban kizárhatják e szervezet közreműködését azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt okozta, amennyiben a szervezet bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva.

[…]”

6 Ugyanezen irányelv „Kizáró okok” című 13. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőket írja elő:

„(1) Valamennyi tagállam megtesz minden megfelelő intézkedést annak érdekében, hogy a 3. cikk alkalmazása szempontjából érvénytelennek minősüljön a balesetet szenvedett harmadik fél kárigénye tekintetében a 3. cikknek megfelelően kiállított biztosítási kötvényben szereplő valamennyi olyan jogszabályi rendelkezés, illetve szerződéses kikötés, amely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, amikor a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki:

a) e tevékenységhez nem rendelkezik kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel;

b) nem rendelkezik az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal;

c) megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, jogszabályi műszaki előírásokat.

Mindazonáltal az első albekezdés a) pontjában említett rendelkezés vagy kikötés érvényesíthető olyan személyekkel szemben, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt okozta, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt.

A tagállamoknak lehetőségük van rá – a saját területükön bekövetkezett károk tekintetében –, hogy ne alkalmazzák az első albekezdésben szereplő rendelkezést, amennyiben és amilyen mértékben az elszenvedett kárért a károsult valamely szociális biztonsági szervtől kártérítést kaphat.

(2) Lopott vagy erőszakkal eltulajdonított gépjárművek esetében a tagállamok rendelkezhetnek arról, hogy a 10. cikk (1) bekezdésében meghatározott szervezet térítse meg a kárt a biztosító helyett az e cikk (1) bekezdésében megállapított feltételek mellett. […]

[…]”

Az olasz jog

7 A 2005. szeptember 7-i decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (a magánbiztosítási törvénykönyvről szóló 209. sz. törvényerejű rendelet; a GURI 2005. október 13-i 239. számának 163. sz. rendes melléklete) alapügyre alkalmazandó változata 283. cikkének (1) és (2) bekezdése kimondja:

„(1) A közúti balesetek károsultjainak a [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)] keretében létrehozott garanciaalapja megtéríti a biztosítási kötelezettség hatálya alá tartozó járművek és hajók közlekedése által okozott károkat, ha:

[…]

d) a jármű a tulajdonos akarata ellenére vett részt a forgalomban, […]

(2) Az (1) bekezdés d) pontjában említett esetben akár személyi sérülés, akár vagyoni kár tekintetében csak olyan harmadik személyt illet meg kártérítés, akit nem szállítottak, akit akarata

ellenére szállítottak, vagy aki nem tudott arról, hogy a jármű jogellenesen vesz részt a forgalomban.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

8 2016. január 6-án AT részére felajánlották, hogy utasként szálljon be egy olyan személygépkocsiba, amely a járművezető rendelkezésére állt. Az út során Lodiban (Olaszország) közlekedési baleset történt. E jármű mindkét utasát kórházba kellett szállítani, mivel AT súlyos testi sérüléseket szenvedett.

9 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a járművezető tesztje pozitív lett kokainra, ópiátokra és tetrahidrokannabinolra. Ezenkívül a helyi rendőrség rendőrei jelentésükben megállapították, hogy e személygépkocsit ellopták.

10 Emiatt a járművezetővel és AT-vel szemben orgazdaság bűncselekménye miatt büntetőeljárás indult. Ezen eljárás végén AT-t felmentették, mivel nem ő volt a bűncselekmény elkövetője. Időközben a járművezető elhunyt.

11 2022. február 11-én AT keresetet indított a kérdést előterjesztő bíróság, a Tribunale ordinario di Lodi (lodi rendes bíróság, Olaszország) előtt a járművezető örökösével, valamint a CT-vel mint az FGVS által kijelölt vállalkozással szemben a baleset miatt elszenvedett, 233 076 euró összegű kár, valamint annak kamatai és újraértékelt összege iránt.

12 A CT a kérdést előterjesztő bíróság előtt egyrészt arra hivatkozik, hogy a magánbiztosítási törvénykönyv alapügyre alkalmazandó változatának 283. cikkében előírt kártérítés csak azon szállított személyeket illeti meg, akiknek nem volt tudomásuk arról, hogy a jármű a baleset időpontjában jogellenesen közlekedett, másrészt pedig arra, hogy a Corte suprema di cassazione (semmítőszék, Olaszország) ítélkezési gyakorlata szerint a károsultnak kell bizonyítania, hogy nem volt tudomása arról, hogy e jármű jogellenesen közlekedett. Ebben az összefüggésben a CT arra hivatkozik, hogy az AT-t felmentő ítéletnek nincs jelentősége.

13 AT azt állítja, hogy a 2009/103 irányelv 13. cikke kellően egyértelmű abban az értelemben, hogy az FGVS-re hárítja a bizonyítási terhet. Ezenkívül azt kéri, hogy mellőzzék az uniós joggal ellentétes nemzeti rendelkezés alkalmazását.

14 A kérdést előterjesztő bíróság jelzi, hogy a Corte suprema di cassazione (semmítőszék) és az ügyek érdemében határozó bíróságok úgy értelmezik az alapügyben alkalmazandó nemzeti szabályozást, hogy a károsultra hárul a kártérítési igényét megalapozó azon tényre vonatkozó bizonyítási teher, hogy nem tudott az érintett gépjármű eredetének jogellenességéről.

15 E tekintetben a Corte suprema di cassazione (semmítőszék) úgy ítélte meg, hogy a jóhiszeműség bizonyításának terhe a károsultra való hárítása azon mérlegelési mozgástérbe tartozik, amellyel az érintett tagállam a 2009/103 irányelv végrehajtása keretében rendelkezik. Ezenkívül a nemzeti jog által követett cél ugyanaz marad, mint az uniós jog által követett cél, vagyis az, hogy ne tegyék lehetővé olyan személy kártérítésben való részesülését, akinek tudomása volt arról, hogy az érintett gépjármű lopásból származik.

16 Következésképpen a kérdést előterjesztő bíróság hasznosnak tartja, hogy a 2009/103 irányelv 13. cikkének értelmezését kérje a Bíróságtól. E 13. cikk ugyanis lehetővé teszi a tagállamok számára annak előírását, hogy az ezen irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezet eljárjon a lopott gépjármű által okozott baleset károsultjának kártérítése érdekében. Ugyanakkor, még ha a nemzeti jogalkotó előírta is e szervezet közreműködését, ezen irányelv egyetlen rendelkezése sem utal kifejezetten arra, hogy e szervezetet terhelné annak bizonyítása, hogy a károsultnak tudomása volt arról, hogy az érintett gépjármű jogellenesen közlekedett. A 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének második albekezdése ugyanis csak a biztosítótársasággal szembeni követelés konkrét esetére vonatkozik.

17 Mindazonáltal e bíróság szerint a 2009/103 irányelv 10. cikke (2) bekezdése második albekezdésének és ezen irányelv 13. cikke (2) bekezdésének együttes értelmezése azt sugallja, hogy az ezen irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezetnek kell bizonyítania, hogy az érintett gépjármű lopott volt.

18 Hasonlóképpen, a 2009/103 irányelv 13. cikkének ilyen értelmezése mellett szól az az általános elv, amely szerint a károsult mindig kártérítésre jogosult *(vulneratus ante omnia reficiendus)*, amely a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó valamennyi uniós szabályozás alapját képezi, és amelyre a Bíróság gyakran alapozta az e tárgyban hozott határozatait. Így, ha e 13. cikk célja az lenne, hogy a vétlen károsult számára tegye lehetővé a méltányos kártérítéshez való hozzáférést, akkor e személyt aligha lehetne olyan körülmény bizonyításának kötelezettségével terhelni, amelynek bizonyítása szinte lehetetlen.

19 Ezenkívül sérülne az uniós jog tényleges érvényesülésének elve, ha a kárának megtérítését kérő személy köteles lenne olyan körülményt bizonyítani, amely negatív jellegű, sőt amelyet szinte lehetetlen megállapítani.

20 Végül a kérdést előterjesztő bíróság szerint a 2009/103 irányelv 13. cikkét a Bíróság még nem értelmezte. A Bíróságnak csak az e területre vonatkozó korábbi szabályozás értelmezéséről kellett határoznia, és így visszatérő jelleggel úgy ítélte meg, hogy a biztosítási kötvény alkalmazhatóságát kizáró jogszabályi rendelkezésekre vagy szerződéses kikötésekre csak akkor lehet hivatkozni a baleset károsultjaival szemben, „ha a biztosító bizonyítani tudja, hogy azok a személyek, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt okozta, tudták, hogy a gépjármű lopott”.

21 E körülmények között a Tribunale Ordinario di Lodi (lodi rendes bíróság, Olaszország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [2009/103] irányelv 13. cikkét, hogy egy olyan közúti baleset esetén, amelyben az a személy is érintett, aki a lopott járműben utazott, [ezen] irányelv 10. cikkében említett, kártérítésért felelős szervezetre hárul annak bizonyítása, hogy a károsultnak tudomása volt arról, hogy a személygépjármű lopott?

2) Igenlő válasz esetén az így értelmezett rendelkezéssel ellentétes-e egy, az olasz szabályozáshoz hasonló olyan szabályozás, amelyet úgy kell értelmezni és alkalmazni, hogy e bizonyítási teher az utasként szállított károsultat terheli?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

22 Előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseivel, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 2009/103 irányelv 13. cikkének (2) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy egyrészt az ezen irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezetnek kell a kártérítési kötelezettsége alóli mentesülésének érdekében bizonyítania, hogy közlekedési baleset esetén a kárt okozó gépjárműbe saját akaratából beszálló károsultnak tudomása volt arról, hogy e gépjármű lopott volt, és másrészt azzal ellentétes az olyan nemzeti ítélkezési gyakorlat, amely a nemzeti szabályozást akként értelmezi, hogy ilyen helyzetben e személynek kell a kárának megtérítése érdekében bizonyítania, hogy nem volt tudomása arról, hogy e gépjármű lopott volt.

23 A 2009/103 irányelv 3. cikkének első bekezdése arra kötelezi a tagállamokat, hogy az 5. cikkre is figyelemmel időben tegyék meg a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a saját területükön szokásosan üzemben tartott gépjárművek rendelkezzenek gépjármű-felelősségbiztosítással.

24 E tekintetben a 2009/103 irányelv 10. cikkének (1) bekezdése szerint valamennyi tagállam létrehoz vagy felhatalmaz egy szervezetet, amelynek feladata, hogy legalább a biztosítási kötelezettség mértékéig megtérítse azt a kárt, amely azonosítatlan gépjármű, vagy az ezen irányelv 3. cikkében meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés következtében keletkezett.

25 A 2009/103 irányelv 13. cikke (2) bekezdésének első albekezdése úgy rendelkezik, hogy lopott vagy erőszakkal eltulajdonított gépjárművek esetében a tagállamok rendelkezhetnek arról, hogy az ezen irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezet „térítse meg a kárt a biztosító helyett az e [13.] cikk (1) bekezdésében megállapított feltételek mellett”.

26 Meg kell állapítani, hogy a 2009/103 irányelv 13. cikke (2) bekezdése első albekezdésének szövegéből kifejezetten kitűnik, hogy az uniós jogalkotó e szervezetre alkalmazni kívánta az ezen irányelv 13. cikkének (1) bekezdése értelmében a biztosítókra alkalmazandó feltételeket és korlátozásokat.

27 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az Olasz Köztársaság a 2009/103 irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezetnek a tulajdonos akarata ellenére forgalomba helyezett gépjárművek által okozott károk esetén történő közreműködése mellett döntött.

28 Márpedig, ha valamely tagállam a lopott gépjárművek által okozott károk esetén e szervezet közreműködését választotta, e szervezet ezen irányelv 13. cikke (2) bekezdésének megfelelően köteles tiszteletben tartani többek között az ezen irányelv 13. cikkének (1) bekezdésében előírt feltételeket.

29 E tekintetben az említett irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első albekezdése értelmében a gépjármű-felelősségbiztosítással foglalkozó biztosítótársaság nem tagadhatja meg a kártérítést a biztosított gépjármű által okozott baleset harmadik fél károsultjaitól olyan biztosítási kötvényben szereplő jogszabályi rendelkezésre vagy szerződéses kikötésre hivatkozva, amely kizárja a gépjármű-felelősségbiztosítás köréből a harmadik fél károsultaknak a gépjármű használatára vagy vezetésére engedéllyel, e gépjármű vezetésére vezetői engedéllyel nem rendelkező, vagy olyan

személyek által okozott károkat, akik megszegték az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, jogszabályi műszaki előírásokat (2024. szeptember 19-i Matmut ítélet, C-236/23, EU:C:2024:761, 33. pont).

30 Ezen első albekezdéstől eltérve a 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének második albekezdése úgy rendelkezik, hogy a biztosítótársaság megtagadhatja bizonyos károsultak kártérítését, figyelembe véve a saját maguk által okozott helyzetet, nevezetesen abban az esetben, ha a kárt okozó gépjárművet olyan személy használta vagy vezette, aki ehhez nem rendelkezett kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel, és olyan esetben, ha a harmadik fél károsult a saját akaratából szállt be ebbe a gépjárműbe, tudva, hogy a gépjármű lopott volt (2024. szeptember 19-i Matmut ítélet, C-236/23, EU:C:2024:761, 34. pont).

31 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 2009/103 irányelv 13. cikke (1) bekezdésének második albekezdése valamely általános szabálytól való eltérést állapít meg, ezért e rendelkezést szigorúan kell értelmezni (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 61. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 Minden más értelmezés lehetővé tenné a tagállamok számára, hogy bizonyos esetekben korlátozzák a közlekedési balesetek harmadik személy károsultjai számára nyújtandó kártérítést, holott a 2009/103 irányelvnek éppen ezt kell megakadályoznia (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 62. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 E megfontolásokra tekintettel a Bíróság kimondta, hogy ezen irányelv 13. cikke (1) bekezdésének első albekezdését akként kell értelmezni, hogy a biztosítási kötvényben foglalt olyan jogszabályi rendelkezésre vagy szerződési záradékra, amely kizárja a biztosítás köréből a gépjármű használatát vagy vezetését, a közlekedési baleset folytán károsult harmadik személyekkel szemben csak akkor lehet hivatkozni, ha a biztosító bizonyítani tudja, hogy azok a személyek, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt okozta, tudták, hogy a gépjármű lopott (2021. október 13-i Liberty Seguros végzés, C-375/20, EU:C:2021:861, 63. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

34 Ebből következik, hogy a 2009/103 irányelv 13. cikke (2) bekezdésének szövegére tekintettel, amennyiben valamely tagállam a 2009/103 irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezet közreműködése mellett döntött a lopott gépjárművek által okozott károk esetén, e szervezetnek kell bizonyítania – annak érdekében, hogy e károsultakkal szemben a biztosítási kötvényben foglalt olyan jogszabályi rendelkezésre vagy szerződéses kikötésre hivatkozhassanak, amely ilyen körülmények között kizárja a biztosítás köréből a gépjárművek használatát vagy vezetését –, hogy azok a károsultak, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt okozta, tudták, hogy e gépjármű lopott volt.

35 E megállapítást megerősíti mind a 2009/103 irányelv 13. cikke (2) bekezdésének szövegkörnyezete, mind pedig az ezen irányelv által követett célok, amelyeket a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint figyelembe kell venni e rendelkezés értelmezése során (lásd analógia útján: 2019. december 18-i IT Development ítélet, C-666/18, EU:C:2019:1099, 37. pont).

36 Ami azt a szövegkörnyezetet illeti, amelybe a 2009/103 irányelv 13. cikkének (2) bekezdése illeszkedik, az a következtetés, amely szerint a szóban forgó bizonyítási teher az ezen irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezetre hárul, megfelel ezen irányelv 10. cikke (2) bekezdése második albekezdésének is, amely szerint a közreműködésének kizárása érdekében e szervezetnek kell bizonyítania, hogy azok a károsultak, akik saját akaratukból szálltak be a

gépjárműbe, amely a kárt okozta, tudták, hogy e gépjármű nem volt biztosítva. Így ilyen esetben az azon tényről való tudomás bizonyításának terhe, hogy az említett gépjármű nem volt biztosítva, szintén az említett szervet terheli, nem pedig a közlekedési baleset károsultját.

37 A 2009/103 irányelv által követett célokat illetően emlékeztetni kell arra, hogy – amint azt a 2009/103 irányelv (1) preambulumbekezdése kimondja – az irányelv egységes szerkezetbe foglalta a 72/166 irányelvet, a 84/5 második irányelvet, a 90/232 harmadik irányelvet, a 2000/26 irányelvet és a 2005/14 irányelvet. Ezek az irányelvek fokozatosan pontosították a tagállamok kötelező felelősségbiztosítással kapcsolatos kötelezettségeit. Az volt a céljuk, hogy egyrészt szabad mozgást biztosítsanak az Európai Unió területén szokásosan üzemben tartott járműveknek és utasaiknak, másrészt az, hogy hasonló elbánást biztosítsanak az ilyen gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak, függetlenül attól, hogy az Unión belül hol történt a baleset (2024. szeptember 19-i Matmut ítélet, C-236/23, EU:C:2024:761, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

38 Ezenkívül a 2009/103 irányelv (2) és (20) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy ezen irányelv lényegében ugyanazokat a célokat követi, mint az említett irányelvek (lásd ebben az értelemben: 2024. szeptember 19-i Matmut ítélet, C-236/23, EU:C:2024:761, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

39 Az uniós szabályozásnak a kötelező felelősségbiztosítás területén végbement fejlődéséből következik, hogy az uniós jogalkotó folyamatosan biztosította és erősítette az e gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak védelmére irányuló célkitűzést (2024. szeptember 19-i Matmut ítélet, C-236/23, EU:C:2024:761, 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

40 Így a 2009/103 irányelv által követett, a gépjárművek által okozott közlekedési balesetek károsultjainak védelmére irányuló célra tekintettel a közlekedési baleset károsultja nem kötelezhető annak bizonyítására, hogy nem volt tudomása arról, hogy az a gépjármű, amelybe beszállt, lopott volt, mivel az ilyen bizonyítási teher ellentétes lenne e céllal.

41 Következésképpen a Bíróság rendelkezésére álló információkra tekintettel az olyan nemzeti ítélkezési gyakorlat, amely a közlekedési baleset károsultjára hárítja a kártérítési kérelmének alapjául szolgáló tényként az e balesetet okozó gépjármű eredete jogellenessége ismeretének hiányával kapcsolatos bizonyítási terhet, a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő vizsgálatok függvényében nem tűnik összeegyeztethetőnek a 2009/103 irányelv 13. cikkének (2) bekezdéséből eredő követelményekkel.

42 Annak érdekében, hogy a kérdést előterjesztő bíróság számára hasznos választ lehessen adni, pontosítani kell a nemzeti bíróságot abban az esetben terhelő kötelezettségeket, ha a nemzeti ítélkezési gyakorlat nem felel meg a 2009/103 irányelv 13. cikke (2) bekezdésének.

43 Emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a belső jog alkalmazásakor a nemzeti bíróságok kötelesek a belső jogot úgy értelmezni, hogy a szóban forgó irányelv eredményének elérése érdekében a lehető legteljesebb mértékig figyelembe vegyék annak szövegét és célját, következésképpen megfeleljenek az EUMSZ 288. cikk harmadik bekezdésének. A nemzeti jog uniós joggal összhangban álló értelmezésének e követelménye ugyanis az EUM-Szerződés rendszeréből következik, annyiban, hogy lehetővé teszi a nemzeti bíróságoknak, hogy az előttük folyamatban lévő ügyek elbírálása során hatáskörüknek megfelelően biztosítsák az uniós jog teljes érvényesülését (2020. március 5-i OPR-Finance ítélet, C-679/18, EU:C:2020:167, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

44 Ezenfelül a Bíróság már többször megállapította, hogy az összhangban álló értelmezés elve megköveteli, hogy a nemzeti bíróságok hatáskörük keretei között tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy a belső jog egészére tekintettel és a belső jogban elfogadott értelmezési módszerek alkalmazásával biztosítsák a szóban forgó irányelv teljes érvényesülését, és annak céljával összhangban álló eredményre jussanak (2020. március 5-i OPR-Finance ítélet, C-679/18, EU:C:2020:167, 42. pont).

45 Ebben az összefüggésben a Bíróság kimondta, hogy az összhangban álló értelmezés kötelezettsége a nemzeti bíróságokat – ideértve a végső fokon eljáró bíróságokat is – arra kötelezi, hogy adott esetben módosítsák az állandó nemzeti ítélkezési gyakorlatot, amennyiben az a belső jognak valamely irányelv céljaival összeegyeztethetetlen értelmezésén alapul. Következésképpen valamely nemzeti bíróság többek között nem tekintheti megalapozottan úgy, hogy valamely nemzeti rendelkezést csupán amiatt nem tud az uniós joggal összhangban értelmezni, hogy e rendelkezést korábban állandó jelleggel e joggal összeegyeztethetetlen módon értelmezték (lásd ebben az értelemben: 2020. március 5-i OPR-Finance ítélet, C-679/18, EU:C:2020:167, 43. és 44. pont).

46 Így a kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy biztosítsa a 2009/103 irányelv teljes érvényesülését, szükség esetén – saját hatáskörénél fogva – mellőzve az olasz bíróságok által elfogadott értelmezés alkalmazását, amennyiben ez az értelmezés nem egyeztethető össze az uniós joggal (lásd analógia útján: 2020. március 5-i OPR-Finance ítélet, C-679/18, EU:C:2020:167, 44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

47 Mindazonáltal az összhangban álló értelmezés e kötelezettségének korlátját az olyan általános jogelvek alkotják, mint – különösen – a jogbiztonság elve, abban az értelemben, hogy e kötelezettség nem szolgálhat a nemzeti jog *contra legem* értelmezésének alapjául (2020. március 5-i OPR-Finance ítélet, C-679/18, EU:C:2020:167, 45. pont).

48 E tekintetben, bár a Bíróságnak nem feladata az olasz jog értelmezése, meg kell állapítani, hogy úgy tűnik, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban hivatkozott nemzeti ítélkezési gyakorlat szerint a 209. sz. törvényerejű rendelet 283. cikke nem mond ki egyértelműen olyan nemzeti szabályt, amelynek értelmében a szóban forgó bizonyítási teher a károsultra hárulna. Márpedig, ha valóban ez a helyzet, a 2009/103 irányelvvel összhangban álló értelmezés nem tekinthető *contra legemnek*.

49 A fenti megfontolások összességére tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a 2009/103 irányelv 13. cikkének (2) bekezdését akként kell értelmezni, hogy egyrészt az ezen irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezetnek kell a kártérítési kötelezettsége alóli mentesülésének érdekében bizonyítania, hogy közlekedési baleset esetén a kárt okozó gépjárműbe saját akaratából beszálló károsultnak tudomása volt arról, hogy e gépjármű lopott volt, és másrészt azzal ellentétes az olyan nemzeti ítélkezési gyakorlat, amely a nemzeti szabályozást akként értelmezi, hogy ilyen helyzetben e személynek kell a kárának megtérítése érdekében bizonyítania, hogy nem volt tudomása arról, hogy e gépjármű lopott volt.

A költségekről

50 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 (kilencedik tanács) a következőképpen határozott:

A gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 13. cikkének (2) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

egyrészt az ezen irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szervezetnek kell a kártérítési kötelezettsége alóli mentesülésének érdekében bizonyítania, hogy közlekedési baleset esetén a kárt okozó gépjárműbe saját akaratából beszálló károsultnak tudomása volt arról, hogy e gépjármű lopott volt, és másrészt azzal ellentétes az olyan nemzeti ítélkezési gyakorlat, amely a nemzeti szabályozást akként értelmezi, hogy ilyen helyzetben e személynek kell a kárának megtérítése érdekében bizonyítania, hogy nem volt tudomása arról, hogy e gépjármű lopott volt.

Aláírások