Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (nionde avdelningen)

den 30 april 2025 *

”Begäran om förhandsavgörande – Ansvarsförsäkring för motorfordon – Direktiv 2009/103/EG – Artikel 13.2 – Ersättningsordning – Vägolycka, i vilken ett fordon som har stulits är inblandat – Bevisbörda avseende att den skadelidande kände till att fordonet var stulet – Ersättningsansvarigt organ – Nationell lagstiftning som tolkats på så sätt att den skadelidande åläggs bevisbördan – Skyldighet att göra en unionsrättskonform tolkning”

I mål C-370/24 [Nastolo] [i],

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Tribunale ordinario di Lodi (Domstolen i Lodi, Italien) genom beslut av den 20 maj 2024, som inkom till domstolen den 23 maj 2024, i målet

AT

mot

CT,

meddelar

DOMSTOLEN (nionde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden N. Jääskinen samt domarna M. Condinanzi och R. Frendo (referent),

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– AT, genom A. Egidi och A.E. Lunghi, avvocati,

– CT, genom L. Leo, avvocata,

* Rättegångsspråk: italienska.

[i] Förevarande mål har getts ett fiktivt namn. Detta namn är inte någon av rättegångsdeltagarnas verkliga namn.

– Europeiska kommissionen, genom G. Conte, G. Goddin och A. Manzaneque Valverde, samtliga i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 2009, s. 11).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan AT, en fysisk person som skadats i en trafikolycka, och CT, det företag som utsetts av Fondo di garanzia per le vittime de la strada (garantifonden för personer som lidit trafikskada) (nedan kallad FGVS). Målet rör ersättning för den skada som AT lidit till följd av olyckan.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 I skälen 1, 2 och 20 i direktiv 2009/103 anges följande:

”(1) Rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet [(EGT L 103, 1972, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111)], rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon [(EGT L 8, 1984, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90)], rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon [(EGT L 129, 1990, s. 33; svensk specialutgåva, område 13, volym 19, s. 189)], Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) [(EGT L 181, 2000, s. 65)] har ändrats flera gånger på väsentliga punkter … För att skapa klarhet och överskådlighet bör dessa fyra direktiv samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon [(EUT L 149, 2005, s. 14)] kodifieras.

(2) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, både som försäkringstagare och som skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den står för en stor del av skadeförsäkringsrörelsen inom [Europeiska] gemenskapen. Motorfordonsförsäkringen

påverkar också den fria rörligheten för personer och fordon. Det bör därför vara ett viktigt mål för gemenskapens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.

…

(20) De skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon bör tillförsäkras jämförbar behandling, oavsett var inom gemenskapen skadan inträffar.”

4 I artikel 3 i direktiv 2009/103, som har rubriken ”Obligatorisk försäkring av motorfordon”, föreskrivs följande:

”Om inte annat följer av artikel 5 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i första stycket.

…

Den försäkring som avses i första stycket ska obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.”

5 I artikel 10 i direktivet, med rubriken ”Ersättningsansvarigt organ”, föreskrivs följande:

”1. Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen ska ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 inte tecknats.

…

2. …

Medlemsstaterna får emellertid utesluta ersättning från organet till förmån för personer som frivilligt har stigit in i det fordon som orsakade sak- eller personskadan, om organet kan styrka att personerna visste att fordonet var oförsäkrat.

…”

6 Artikel 13 i direktivet har rubriken ”Uteslutningsklausuler”. I punkterna 1 och 2 i den artikeln föreskrivs följande:

”1. Varje medlemsstat ska vidta alla de åtgärder som är lämpliga för att bestämmelser eller villkor i försäkringsavtal som utfärdats i enlighet med artikel 3 inte, såvitt avser tillämpningen av den artikeln, ska tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka, om dessa föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av

a) personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill,

b) personer som inte har körkort för det ifrågavarande fordonet,

c) personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet.

Bestämmelser eller villkor som avses i första stycket a får dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.

Medlemsstaterna ska kunna avstå från att tillämpa bestämmelserna i första stycket beträffande olyckshändelser som inträffar inom deras territorium, om och i den utsträckning den skadelidande kan erhålla ersättning för skadan från ett socialförsäkringsorgan.

2. Om ett fordon har stulits eller tillgripits med våld, får medlemsstaterna föreskriva att det organ som avses i artikel 10.1 ska betala ersättning i försäkringsgivarens ställe under de förutsättningar som anges i punkt 1 i denna artikel. …

…”

Italiensk rätt

7 I artikel 283.1 och 283.2 i decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (lagstiftningsdekret nr 209 om privat försäkring) av den 7 september 2005 (GURI nr 239 av den 13 oktober 2005, ordinarie tillägg nr 163), i den lydelse som är tillämplig i det nationella målet, föreskrivs följande:

”1. Garantifonden för personer som lidit trafikskada, som har inrättats vid [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)], ska ersätta skador som orsakats genom användning av fordon och fartyg, för vilka försäkringsplikt föreligger, om

…

d) fordonet framförs mot ägarens vilja, …

2. I ett sådant fall som avses i punkt 1 d ska ersättning för både personskador och sakskador endast betalas ut till tredje man som inte har färdats i fordonet och till personer som har färdats i det mot sin vilja eller som inte har känt till att fordonet framfördes i strid med lagen.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

8 Den 6 januari 2016 erbjöds AT att åka med som passagerare i en bil som föraren hade tillgång till. Under resan inträffade en trafikolycka i Lodi (Italien). De två personerna i bilen fick föras till sjukhus. AT hade fått allvarliga fysiska skador.

9 Det framgår av beslutet om hänskjutande att föraren testades positivt för kokain, opiater och tetrahydrokannabinol. De lokala polistjänstemännen konstaterade dessutom i sin rapport att bilen var stulen.

10 Till följd av detta åtalades föraren och AT för häleri. Förfarandet resulterade i att AT frikändes, eftersom hon inte hade begått brottet. Föraren avled under tiden.

11 Den 11 februari 2022 väckte AT talan vid Tribunale ordinario di Lodi (Domstolen i Lodi, Italien), som är den hänskjutande domstolen, mot förarens arvinge och CT, i egenskap av det företag som utsetts av FGVS, och yrkade ersättning för den skada hon lidit till följd av olyckan med ett belopp på 233 076 euro jämte ränta och uppskrivning.

12 CT gjorde vid den hänskjutande domstolen gällande dels att den ersättning som föreskrivs i artikel 283 i lagstiftningsdekret nr 209, i den lydelse som är tillämplig i det nationella målet, endast ska betalas till personer som färdats i fordonet och som vid tidpunkten för olyckan inte kände till att de befann sig i ett fordon som framfördes i strid med lagen, dels att det enligt praxis från Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen, Italien) ankommer på den skadelidande att bevisa att han eller hon inte kände till att fordonet framfördes i strid med lagen. CT gjorde i detta sammanhang gällande att den dom genom vilken AT frikändes inte var relevant.

13 AT hävdade att det av artikel 13 i direktiv 2009/103 tillräckligt tydligt framgår att FGVS ska åläggas bevisbördan. AT gjorde även gällande att den nationella bestämmelse som strider mot unionsrätten inte ska tillämpas.

14 Den hänskjutande domstolen har påpekat att Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen) och underinstanserna tolkar den nationella lagstiftning som är tillämplig i det nationella målet på så sätt att bevisbördan för att den skadelidande inte kände till att det berörda fordonet härrörde från brott åligger den skadelidande, eftersom detta utgör grunden för dennes ersättningsanspråk.

15 Corte suprema di cassazione (Högsta domstolen) har i detta avseende slagit fast att den omständigheten att den skadelidande åläggs bevisbördan för att vederbörande var i god tro omfattas av det utrymme för skönsmässig bedömning som den berörda medlemsstaten har vid genomförandet av direktiv 2009/103. Det mål som eftersträvas med den nationella rätten är dessutom identiskt med det mål som eftersträvas med unionsrätten, det vill säga att inte tillåta att ersättning betalas ut till en person som kände till att det berörda fordonet var stulet.

16 Den hänskjutande domstolen anser följaktligen att det är lämpligt att fråga EU-domstolen om tolkningen av artikel 13 i direktiv 2009/103. Den artikeln gör det nämligen möjligt för medlemsstaterna att föreskriva att det organ som avses i artikel 10.1 i direktivet ska betala ersättning till den skadelidande vid en olycka som orsakats av ett fordon som har stulits. Även om den nationella lagstiftaren har föreskrivit ersättning från det organet, finns det emellertid ingen bestämmelse i direktivet som uttryckligen anger att bevisbördan för att den skadelidande kände till att det berörda fordonet framfördes i strid med lagen ska åläggas det organet. Artikel 13.1 andra stycket i direktiv 2009/103 avser nämligen enbart det särskilda fallet med ett krav riktat mot försäkringsbolaget.

17 Enligt den hänskjutande domstolen tyder emellertid artikel 10.2 andra stycket i direktiv 2009/103, jämförd med artikel 13.2 i samma direktiv på att det ankommer på det organ som avses i artikel 10.1 i direktivet att bevisa att det berörda fordonet var stulet.

18 Även den allmänna principen att den skadelidande alltid har rätt till ersättning (*vulneratus ante omnia reficiendus*), som ligger till grund för hela unionslagstiftningen om obligatorisk motorfordonsförsäkring och på vilken EU-domstolen ofta har grundat sina avgöranden inom det området, talar för en sådan tolkning av artikel 13 i direktiv 2009/103. Om *ratio legis* för artikel 13 är att göra det möjligt för en skadelidande som är oskyldig att få skälig ersättning, kan vederbörande således svårligen åläggas skyldigheten att styrka en omständighet som är nästintill omöjlig att bevisa.

19 Principen om unionsrättens effektivitet skulle dessutom kunna äventyras om den person som begär ersättning för sin skada var tvungen att styrka en negativ omständighet, som dessutom är nästintill omöjlig att fastställa.

20 Slutligen har artikel 13 i direktiv 2009/103, enligt den hänskjutande domstolen, ännu inte tolkats av EU-domstolen. EU-domstolen har endast haft anledning att uttala sig om tolkningen av den tidigare lagstiftningen på området och har således vid upprepade tillfällen slagit fast att bestämmelser eller villkor som innebär att ett försäkringsavtal inte gäller, endast får göras gällande mot skadelidande vid en olycka ”om försäkringsgivaren kan bevisa att de personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna känt till att fordonet var stulet”.

21 Mot denna bakgrund beslutade Tribunale ordinario di Lodi (Domstolen i Lodi) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska artikel 13 i direktiv [2009/103] tolkas så, att det vid en trafikolycka där en person har färdats i ett stulet fordon ankommer på det organ som är skyldigt att betala ersättning enligt artikel 10 i direktivet att bevisa att den skadelidande känt till att fordonet var stulet?

2) Om fråga 1 besvaras jakande, utgör då den däri nämnda bestämmelsen, tolkad på detta sätt, hinder för en lagstiftning, såsom den italienska, som ska tolkas och tillämpas så, att bevisbördan åvilar den skadelidande person som har färdats i fordonet?”

Prövning av tolkningsfrågorna

22 Den hänskjutande domstolen har ställt sina frågor, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 13.2 i direktiv 2009/103 dels ska tolkas så, att det ankommer på det organ som föreskrivs i artikel 10.1 i direktivet att – för att befria sig från sin ersättningsskyldighet – bevisa att den skadelidande vid en trafikolycka som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadan känt till att fordonet var stulet, dels ska tolkas så, att den utgör hinder för nationell rättspraxis enligt vilken den nationella lagstiftningen tolkas så, att det i en sådan situation ankommer på den skadelidande att bevisa att vederbörande inte kände till att fordonet var stulet för att erhålla ersättning för sin skada.

23 Enligt artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103 ska medlemsstaterna, om inte annat följer av artikel 5 i direktivet, vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom deras territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

24 Enligt artikel 10.1 i direktiv 2009/103 ska varje medlemsstat inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen ska ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 i direktivet inte tecknats.

25 I artikel 13.2 första stycket i direktiv 2009/103 föreskrivs att om ett fordon har stulits eller tillgripits med våld, får medlemsstaterna föreskriva att det organ som avses i artikel 10.1 i direktivet ”ska betala ersättning i försäkringsgivarens ställe under de förutsättningar som anges i punkt 1 i … artikel [13]”.

26 Det framgår uttryckligen av lydelsen i artikel 13.2 första stycket i direktiv 2009/103 att unionslagstiftaren avsett att tillämpa de villkor och begränsningar som är tillämpliga på försäkringsgivare enligt artikel 13.1 i direktivet på det organet.

27 I förevarande fall framgår det av beslutet om hänskjutande att Republiken Italien valt att låta det organ som avses i artikel 10.1 i direktiv 2009/103 betala ut ersättning vid skador som orsakats av fordon som framförts mot ägarens vilja.

28 Om en medlemsstat har valt att låta nämnda organ betala ut ersättning vid skador som orsakats av ett fordon som har stulits, är det organet enligt artikel 13.2 i direktivet bland annat skyldigt att iaktta de villkor som föreskrivs i artikel 13.1 i direktivet.

29 Enligt artikel 13.1 första stycket i direktiv 2009/103 får ett försäkringsbolag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för motorfordon inte vägra att betala ersättning till tredje man som lidit skada till följd av en olycka som orsakats av ett försäkrat fordon med åberopande av bestämmelser eller villkor i försäkringsavtal som föreskriver att ansvarsförsäkringen för motorfordon inte omfattar skada som tredje man åsamkats av fordon som nyttjas eller förs av personer som inte har tillstånd att föra fordonet, av personer som inte har körkort eller av personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet (dom den 19 september 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punkt 33).

30 I artikel 13.1 andra stycket i direktiv 2009/103 anges visserligen som undantag från första stycket att försäkringsbolaget inte behöver utge ersättning till vissa skadelidande som själva har försatt sig i situationen i fråga, det vill säga i fall där det fordon som orsakat skadan nyttjades eller fördes av personer som varken uttryckligen eller underförstått hade tillstånd härtill, och där tredje man som lidit skada frivilligt färdades i det fordon som orsakat skadan, med vetskap om att fordonet var stulet (dom den 19 september 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punkt 34).

31 Eftersom det i artikel 13.1 andra stycket i direktiv 2009/103 föreskrivs ett undantag från en huvudregel, ska den bestämmelsen tolkas restriktivt (beslut av den 13 oktober 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punkt 61 och där angiven rättspraxis).

32 Varje annan tolkning skulle göra det möjligt för medlemsstaterna att begränsa ersättningen till tredje man som orsakats skador till följd av en trafikolycka till vissa omständigheter, vilket direktiv 2009/103 just syftar till att undvika (beslut av den 13 oktober 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punkt 62 och där angiven rättspraxis).

33 Mot bakgrund av dessa överväganden har domstolen slagit fast att artikel 13.1 första stycket i direktivet ska tolkas så, att bestämmelser eller villkor i försäkringsavtal som föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs, kan göras gällande gentemot tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka endast om försäkringsgivaren kan bevisa att de personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna känt till att fordonet var stulet (beslut av den 13 oktober 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punkt 63 och där angiven rättspraxis).

34 Härav följer, mot bakgrund av lydelsen i artikel 13.2 i direktiv 2009/103, att om en medlemsstat har valt att låta det organ som avses i artikel 10.1 i direktiv 2009/103 betala ut ersättning vid skador som orsakats av fordon som har stulits, ankommer det på det organet att bevisa att de skadelidande som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna känt till att fordonet var

stulet för att mot de skadelidande kunna göra gällande bestämmelser eller villkor i försäkringsavtal som föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs under sådana omständigheter.

35 Detta konstaterande bekräftas av såväl det sammanhang i vilket artikel 13.2 i direktiv 2009/103 ingår som av de mål som eftersträvas med direktivet, vilka enligt domstolens fasta praxis ska beaktas vid tolkningen av denna bestämmelse (se, analogt, dom av den 18 december 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, punkt 37).

36 Vad gäller det sammanhang i vilket artikel 13.2 i direktiv 2009/103 ingår, är slutsatsen att bevisbördan i fråga åvilar det organ som avses i artikel 10.1 i direktivet även förenlig med artikel 10.2 andra stycket i direktivet, enligt vilken det ankommer på det organet att, för att utesluta betalning av ersättning, styrka att de skadelidande som frivilligt har stigit in i det fordon som orsakade sak- eller personskadan visste att fordonet var oförsäkrat. I ett sådant fall åligger det således även nämnda organ och inte den skadelidande vid trafikolyckan att bevisa att fordonet inte var försäkrat.

37 Vad gäller de mål som eftersträvas med direktiv 2009/103 påpekar domstolen att direktiv 2009/103, såsom anges i skäl 1 i det direktivet, kodifierade direktiv 72/166, andra direktivet 84/5, tredje direktivet 90/232, direktiv 2000/26 och direktiv 2005/14. I dessa direktiv preciserades gradvis medlemsstaternas skyldigheter på området obligatorisk försäkring. Dessa direktiv syftade dels till att säkerställa fri rörlighet såväl för fordon som är normalt hemmahörande inom Europeiska unionen som för de personer som färdas i dem, dels till att säkerställa att personer som lider skada vid olyckor som orsakas av dessa fordon behandlas på ett likvärdigt sätt, oavsett på vilken plats inom unionen som olyckan inträffat (dom den 19 september 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punkt 29 och där angiven rättspraxis).

38 Det framgår dessutom av skälen 2 och 20 i direktiv 2009/103 att samma mål eftersträvas med detta direktiv som de som eftersträvades med de ovannämnda direktiven (se, för ett liknande resonemang, dom den 19 september 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punkt 30 och där angiven rättspraxis).

39 Utvecklingen av unionens regler om obligatorisk försäkring visar att syftet att skydda de skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon alltid eftersträvats och getts en allt större vikt av unionslagstiftaren (dom den 19 september 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punkt 31 och där angiven rättspraxis).

40 Med hänsyn till syftet med direktiv 2009/103 att skydda skadelidande vid trafikolyckor som orsakats av motorfordon, kan det således inte krävas att den skadelidande vid en trafikolycka ska styrka att han eller hon inte kände till att det fordon som vederbörande färdats i var stulet, i den mån som en sådan bevisbörda skulle strida mot det syftet.

41 Mot bakgrund av de uppgifter som domstolen förfogar över verkar nationell rättspraxis, enligt vilken bevisbördan för att den skadelidande vid en trafikolycka inte kände till att det fordon som orsakat olyckan härrörde från brott, åläggs den skadelidande, eftersom detta utgör grunden för dennes ersättningsanspråk – med förbehåll för de kontroller som det ankommer på den hänskjutande domstolen att göra – inte vara förenlig med de krav som följer av artikel 13.2 i direktiv 2009/103.

42 För att kunna ge den hänskjutande domstolen ett användbart svar är det nödvändigt att klargöra de skyldigheter som åligger den nationella domstolen för det fall nationell rättspraxis inte är förenlig med artikel 13.2 i direktiv 2009/103.

43 Det ska erinras om att de nationella domstolarna vid tillämpningen av nationell rätt, enligt EU-domstolens fasta praxis, är skyldiga att i möjligaste mån tolka den nationella rätten mot bakgrund av det aktuella direktivets ordalydelse och syfte för att uppnå det resultat som avses i direktivet och således följa artikel 288 tredje stycket FEUF. Denna skyldighet att göra en direktivkonform tolkning av nationell rätt följer nämligen av EUF-fördragets systematik, eftersom denna skyldighet gör det möjligt för de nationella domstolarna att inom ramen för sin behörighet säkerställa att unionsrätten ges full verkan när de avgör tvister som anhängiggjorts vid dem (dom av den 5 mars 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punkt 41 och där angiven rättspraxis).

44 Dessutom har EU-domstolen vid upprepade tillfällen slagit fast att principen om direktivkonform tolkning innebär att de nationella domstolarna ska göra allt som ligger inom deras behörighet, med hänsyn till den nationella rätten i sin helhet och med tillämpning av de tolkningsmetoder som är erkända i nationell rätt, för att säkerställa att det aktuella direktivet ges full verkan och för att uppnå ett resultat som är förenligt med direktivets syfte (dom av den 5 mars 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punkt 42).

45 EU-domstolen har i detta sammanhang slagit fast att skyldigheten att göra en direktivkonform tolkning innebär att de nationella domstolarna, inbegripet de som dömer i sista instans, i förekommande fall, är skyldiga att ändra fast nationell rättspraxis om denna grundas på en tolkning av nationell rätt som är oförenlig med ett direktivs syften. En nationell domstol kan således i synnerhet inte med fog anse sig sakna möjlighet att tolka en nationell bestämmelse i överensstämmelse med unionsrätten enbart av den anledningen att den bestämmelsen i fast rättspraxis har tolkats på ett sätt som inte är förenligt med unionsrätten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 5 mars 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punkterna 43 och 44).

46 Det ankommer således på den hänskjutande domstolen att säkerställa att direktiv 2009/103 ges full verkan genom att, med stöd av sin egen behörighet, om det behövs, underlåta att tillämpa den tolkning som gjorts av de italienska domstolarna, i den mån tolkningen inte är förenlig med unionsrätten (se, analogt, dom av den 5 mars 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punkt 44 och där angiven rättspraxis).

47 Denna skyldighet att göra en direktivkonform tolkning begränsas emellertid av allmänna rättsprinciper, bland annat av principen om rättssäkerhet, på så sätt att skyldigheten inte kan åberopas till stöd för en tolkning *contra legem* av nationell rätt (dom av den 5 mars 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punkt 45).

48 Även om det inte ankommer på domstolen att uttala sig om tolkningen av italiensk rätt, ska det emellertid påpekas att det enligt den nationella rättspraxis som det hänvisas till i beslutet om hänskjutande verkar som att den nationella bestämmelse enligt vilken den aktuella bevisbördan åligger den skadelidande inte klart framgår av artikel 283 i lagstiftningsdekret nr 209. Om så faktiskt är fallet kan en tolkning som är förenlig med direktiv 2009/103 inte anses vara *contra legem*.

49 Mot denna bakgrund ska frågorna besvaras enligt följande. Artikel 13.2 i direktiv 2009/103 ska tolkas på följande sätt: Det ankommer på det organ som föreskrivs i artikel 10.1 i direktivet att – för att befria sig från sin ersättningsskyldighet – bevisa att den skadelidande vid en trafikolycka som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadan känt till att fordonet var stulet. Den utgör hinder för nationell rättspraxis enligt vilken den nationella lagstiftningen tolkas så, att det i en sådan situation ankommer på den skadelidande att bevisa att vederbörande inte kände till att fordonet var stulet för att erhålla ersättning för sin skada.

Rättegångskostnader

50 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (nionde avdelningen) följande:

Artikel 13.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

ska tolkas på följande sätt:

Det ankommer på det organ som föreskrivs i artikel 10.1 i direktivet att – för att befria sig från sin ersättningsskyldighet – bevisa att den skadelidande vid en trafikolycka som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadan känt till att fordonet var stulet. Den utgör hinder för nationell rättspraxis enligt vilken den nationella lagstiftningen tolkas så, att det i en sådan situation ankommer på den skadelidande att bevisa att vederbörande inte kände till att fordonet var stulet för att erhålla ersättning för sin skada.

Underskrifter