Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Niende Afdeling)

30. april 2025 *

»Præjudiciel forelæggelse – ansvarsforsikring for motorkøretøjer – direktiv 2009/103/EF – artikel 13, stk. 2 – erstatningsordning – trafikulykke, der involverer et stjålet køretøj – bevisbyrde med hensyn til skadelidtes kendskab til, at køretøjet er stjålet – erstatningsorgan – national lovgivning fortolket således, at bevisbyrden pålægges den skadelidte – forpligtelse til fortolkning i overensstemmelse med EU-retten«

I sag C-370/24 [Nastolo] [i],

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunale ordinario di Lodi (retten i Lodi, Italien) ved afgørelse af 20. maj 2024, indgået til Domstolen den 23. maj 2024, i sagen

**AT**

mod

**CT,**

har

DOMSTOLEN (Niende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, N. Jääskinen, og dommerne M. Condinanzi og R. Frendo (refererende dommer),

generaladvokat: M. Szpunar,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– AT ved avvocati A. Egidi og A.E. Lunghi,

– CT ved avvocata L. Leo,

* Processprog: italiensk.

[i] Den foreliggende sags navn er et vedtaget navn. Det svarer ikke til et navn på en part i sagen.

– Europa-Kommissionen ved G. Conte, G. Goddin og A. Manzaneque Valverde, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

## Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EUT 2009, L 263, s. 11).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side AT, der er en fysisk person, som er kommet til skade ved en trafikulykke, og på den anden side CT, der er udpeget af Fondo di garanzia per le vittime de la strada (garantifonden for trafikofre, herefter »garantifonden«), vedrørende erstatning for den skade, som AT har lidt som følge af denne ulykke.

### Retsforskrifter

#### *EU-retten*

3 Følgende fremgår af 1., 2. og 20. betragtning til direktiv 2009/103:

»(1) Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse [(EFT 1972, L 103, s. 1)], Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer [(EFT 1984, L 8, s. 17)], Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer [(EFT 1990, L 129, s. 33)] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (Fjerde motorkøretøjsforsikringsdirektiv) [(EFT 2000, L 181, s. 65)] er blevet ændret væsentligt flere gange […]. De fire direktiver samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 om ændring af Rådets direktiv 72/166/EØF, 84/5/EØF, 88/357/EØF og 90/232/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF om ansvarsforsikring for motorkøretøjer [(EUT 2005, L 149, s. 14)] bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.

(2) Ansvarsforsikring for motorkøretøjer (motorkøretøjsforsikring) er af særlig betydning for Europas borgere, uanset om de er forsikringstagere eller ofre for en ulykke. Den har ligeledes væsentlig betydning for forsikringsselskaberne, da den udgør den største del af skadesforsikringsmarkedet i [Det Europæiske Fællesskab]. Motorkøretøjsforsikring har også

indflydelse på fri bevægelighed for personer og køretøjer. Det bør derfor være en væsentlig prioritet for Fællesskabet på området for finansielle tjenesteydelser at styrke og konsolidere det indre marked for motorkøretøjsforsikring.

[...]

(20) Der skal sikres personer, der lider skade ved uheld forvoldt af motorkøretøjer, ensartet behandling, uanset hvor i Fællesskabet uheldet finder sted.«

4 Artikel 3 i direktiv 2009/103 med overskriften »Lovpligtig forsikring af motorkøretøjer« foreskriver følgende:

»Hver medlemsstat træffer med forbehold af artikel 5 passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.

Der træffes inden for rammerne af de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår.

[...]

Den forsikring, der er omhandlet i stk. 1, skal dække tingsskade såvel som personskade.«

5 Dette direktivs artikel 10, der har overskriften »Erstatningsorgan«, bestemmer:

»1. Hver medlemsstat opretter eller godkender et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte tingsskade og personskade, der forvoldes af et ukendt køretøj, eller et køretøj, for hvilket den i artikel 3 omhandlede lovpligtige forsikring ikke er tegnet.

[...]

2. [...]

Medlemsstaterne kan imidlertid udelukke personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, fra organets intervention, når organet kan bevise, at de vidste, at dette ikke var forsikret.

[...]«

6 Nævnte direktivs artikel 13 med overskriften »Eksklusionsklausuler« fastsætter i stk. 1 og 2:

»1. De enkelte medlemsstater træffer passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestemmelse eller enhver klausul i en forsikringspolice, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 3, og som bestemmer, at forsikringen ikke dækker nedenstående personers anvendelse af eller kørsel med køretøjet, med henblik på anvendelse af artikel 3 ikke har nogen indvirkning på krav fra tredjemand, der lider skade ved et uheld:

a) personer som hverken udtrykkeligt eller stiltiende har tilladelse hertil

b) personer, som ikke har et kørekort, der giver dem ret til at føre det pågældende køretøj

c) personer, som ikke efterlever retsforskrifterne vedrørende køretøjets tekniske og sikkerhedsmæssige stand.

Den i første afsnit, litra a), omhandlede bestemmelse eller klausul kan imidlertid gøres gældende over for personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, såfremt forsikringsselskabet kan bevise, at de vidste, at køretøjet var stjålet.

Medlemsstaterne kan – for så vidt angår skader, der indtræffer på deres område – undlade at anvende bestemmelsen i første afsnit, såfremt og i det omfang den skadelidte kan opnå dækning af den lidte skade i medfør af regler om social sikkerhed.

2. I tilfælde af at køretøjet er stjålet eller tilegnet ved vold, kan medlemsstaterne bestemme, at det i artikel 10, stk. 1, omhandlede organ skal intervenere i stedet for forsikringsselskabet på de i nærværende artikels stk. 1 fastsatte betingelser. [...]

[...]«

### *Italiensk ret*

7 Artikel 283, stk. 1 og 2, i decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (lovdekret nr. 209 om privatforsikringer) af 7. september 2005 (GURI nr. 239 af 13.10.2005, almindeligt tillæg nr. 163) i den affattelse, der finder anvendelse på tvisten i hovedsagen, bestemmer:

»1. Garantifonden for trafikofre, der er oprettet inden for [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)], yder erstatning for skader forvoldt ved kørsel med forsikringspligtige køretøjer og fartøjer i følgende tilfælde:

[...]

d) køretøjet tages i brug i trafikken mod ejerens vilje [...]

2. I det tilfælde, der er omhandlet i stk. 1, litra d), skal der for såvel personskade som tingsskade kun betales erstatning til tredjemand, der ikke er blevet transporteret, og til personer, der befordres mod deres vilje, eller som var uvidende om, at køretøjet var taget ulovligt i brug.«

## Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

8 Den 6. januar 2016 blev AT opfordret til som passager at stige ind i en bil, som føreren rådede over. Under kørslen indtraf en trafikulykke i Lodi (Italien). Begge passagerer i bilen måtte transporteres til hospitalet, og AT led alvorlige fysiske skader.

9 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at føreren blev testet positivt for kokain, opiater og tetrahydrocannabinol. Desuden konstaterede betjentene ved det lokale politi i deres rapport, at bilen var blevet stjålet.

10 Som følge heraf blev der indledt en straffesag mod føreren og AT for hæleri. Efter afslutningen af denne sag blev AT frifundet, da hun ikke var ophavsmand til lovovertrædelsen. I mellemtiden er føreren afgået ved døden.

11 Den 11. februar 2022 har AT anlagt sag ved Tribunale ordinario di Lodi (retten i Lodi, Italien), som er den forelæggende ret, mod førerens arving og CT i sin egenskab af virksomhed udpeget af garantifonden med påstand om erstatning for den skade, der var lidt som følge af ulykken, og som med tillæg af renter og reevaluering blev sat til 233 076 EUR.

12 CT har for den forelæggende ret for det første gjort gældende, at den erstatning, der er fastsat i artikel 283 i lov om privatforsikringer, i den affattelse, der finder anvendelse på tvisten i hovedsagen, kun skal betales til transporterede personer, som ikke vidste, at de på ulykkestidspunktet befandt sig i et køretøj, der blev anvendt ulovligt, og for det andet, at det ifølge praksis fra Corte suprema di cassazione (kassationsdomstol, Italien) påhviler skadelidte at bevise, at vedkommende ikke havde kendskab til den omstændighed, at dette køretøj var taget ulovligt i brug. CT har i denne sammenhæng gjort gældende, at den dom, hvorved AT blev frifundet, er irrelevant.

13 AT har gjort gældende, at artikel 13 i direktiv 2009/103 er tilstrækkeligt klar i den forstand, at bevisbyrden hviler på garantifonden. Hun har endvidere anmodet om, at den nationale bestemmelse, der er i strid med EU-retten, ikke anvendes.

14 Den forelæggende ret har anført, at Corte suprema di cassazione (kassationsdomstol) og de retter, der påkender sagens realitet, fortolker den nationale lovgivning, der finder anvendelse i hovedsagen, således, at bevisbyrden for manglende kendskab til, at det pågældende køretøj blev anvendt ulovligt, påhviler skadelidte som en omstændighed, der udgør grundlaget for dennes erstatningskrav.

15 I denne henseende har Corte suprema di cassazione (kassationsdomstol) fastslået, at den omstændighed, at skadelidte pålægges bevisbyrden for sin gode tro, henhører under den skønsmargen, som den pågældende medlemsstat råder over i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2009/103. Desuden er det formål, der forfølges med national ret, det samme som det, der forfølges med EU-retten, nemlig at gøre det muligt ikke at yde erstatning til en person, der har haft kendskab til den omstændighed, at det pågældende køretøj var stjålet.

16 Den forelæggende ret finder det derfor hensigtsmæssigt at anmode Domstolen om en fortolkning af artikel 13 i direktiv 2009/103. Denne artikel gør det nemlig muligt for medlemsstaterne at fastsætte, at det organ, der er omhandlet i dette direktivs artikel 10, stk. 1, skal intervenere for at yde erstatning til et offer for en ulykke forvoldt af et stjålet køretøj. Selv om den nationale lovgiver har fastsat, at dette organ skal intervenere, er der imidlertid ingen bestemmelse i det nævnte direktiv, der udtrykkeligt angiver, at bevisbyrden for, at skadelidte havde kendskab til den omstændighed, at det pågældende køretøj var taget ulovligt i brug, påhviler det nævnte organ. Artikel 13, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2009/103 vedrører nemlig kun det specifikke tilfælde, hvor et erstatningskrav er rettet mod forsikringsselskabet.

17 Ifølge den forelæggende ret taler artikel 10, stk. 2, andet afsnit, i direktiv 2009/103, sammenholdt med dette direktivs artikel 13, stk. 2, imidlertid for, at det påhviler det organ, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 10, stk. 1, at bevise, at det pågældende køretøj var stjålet.

18 På samme måde taler det almindelige princip om, at skadelidte altid har ret til erstatning (vulneratus ante omnia reficiendus), som ligger til grund for hele EU-lovgivningen om lovpligtig forsikring for motorkøretøjer, og som Domstolen ofte har lagt til grund for sine afgørelser på området, ligeledes for en sådan fortolkning af artikel 13 i direktiv 2009/103. Hvis formålet med

denne artikel var at give en ikke-culpøs skadelidt adgang til en rimelig erstatning, ville denne således vanskeligt kunne pålægges en forpligtelse til at bevise en omstændighed, som det er næsten umuligt at godtgøre.

19 Desuden ville det EU-retlige effektivitetsprincip blive bragt i fare, hvis den person, der kræver erstatning for sin skade, var forpligtet til at føre bevis for en negativ omstændighed, eller hvis det er næsten umuligt at fastslå denne omstændighed.

20 Endelig har Domstolen ifølge den forelæggende ret endnu ikke fortolket artikel 13 i direktiv 2009/103. Domstolen har kun skullet tage stilling til fortolkningen af den tidligere lovgivning på området, idet den gentagne gange har fastslået, at lovbestemmelser eller klausuler, som bevirker, at en forsikringspolice ikke finder anvendelse, kun kan gøres gældende over et offer for en ulykke, »når forsikringsselskabet kan bevise, at de personer, der frivilligt har taget plads i det skadeforvoldende køretøj, vidste, at køretøjet var stjålet«.

21 På denne baggrund har Tribunale ordinario di Lodi (retten i Lodi) besluttet at udsætte sagen og forelægge følgende præjudicielle spørgsmål for Domstolen:

»1) Skal artikel 13 i direktiv [2009/103] fortolkes således, at i tilfælde af et trafikuheld, som har impliceret passageren af et stjålet køretøj, har det organ, som er udpeget til erstatning i henhold til [dette direktivs] artikel 10 [...] bevisbyrden for, at den skadelidte vidste, at bilen var stjålet?

2) Er denne bestemmelse, som fortolket i denne retning, i bekræftende fald til hinder for en ordning som den italienske, for så vidt som denne ordning fortolkes og anvendes således, at den skadelidte passager bærer bevisbyrden?«

## Om de præjudicielle spørgsmål

22 Den forelæggende ret ønsker med de præjudicielle spørgsmål, som skal behandles samlet, nærmere bestemt oplyst, om artikel 13, stk. 2, i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at det for det første tilkommer det organ, der er omhandlet i dette direktivs artikel 10, stk. 1, med henblik på at frigøre sig fra sin erstatningspligt at bevise, at en skadelidt i forbindelse med en trafikulykke, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, vidste, at dette køretøj var stjålet, og, for det andet, at denne bestemmelse er til hinder for en national retspraksis, der fortolker den nationale lovgivning således, at det i en sådan situation tilkommer denne person at bevise, at vedkommende ikke havde kendskab til den omstændighed, at dette køretøj var blevet stjålet, for at opnå erstatning for sin skade.

23 Artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 pålægger medlemsstaterne med forbehold af dette direktivs artikel 5 at træffe passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for færdsel med køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.

24 I denne henseende følger det af artikel 10 i direktiv 2009/103, at hver medlemsstat opretter eller godkender et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte tingsskade og personskade, der forvoldes af et ukendt køretøj, eller et køretøj, for hvilket den i artikel 3 omhandlede lovpligtige forsikring ikke er tegnet.

25 Artikel 13, stk. 2, første afsnit, i direktiv 2009/103 bestemmer, at i tilfælde af, at køretøjet er stjålet eller tilegnet ved vold, kan medlemsstaterne bestemme, at det i direktivets artikel 10, stk. 1, omhandlede organ »skal intervenere i stedet for forsikringsselskabet på de i [artikel 13, stk. 1,] fastsatte betingelser«.

26 Det bemærkes, at det udtrykkeligt fremgår af ordlyden af artikel 13, stk. 2, første afsnit, i direktiv 2009/103, at EU-lovgiver har haft til hensigt at anvende de betingelser og begrænsninger, der gælder for forsikringsselskaber i henhold til dette direktivs artikel 13, stk. 1, på dette organ.

27 I det foreliggende tilfælde fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at Den Italienske Republik har valgt intervention fra det organ, der er fastsat i artikel 10, stk. 1, i direktiv 2009/103, i tilfælde af skader forvoldt af køretøjer, der er taget i brug mod ejerens vilje.

28 Når en medlemsstat har valgt intervention fra dette organ i tilfælde af skader forvoldt af stjålne køretøjer, er dette organ i overensstemmelse med dette direktivs artikel 13, stk. 2, bl.a. forpligtet til at overholde de betingelser, der er fastsat i nævnte direktivs artikel 13, stk. 1.

29 I denne forbindelse bestemmer artikel 13, stk. 1, første afsnit, i direktiv 2009/103, at et forsikringsselskab, hvor der er tegnet en ansvarsforsikring for motorkøretøjer, ikke kan nægte at yde erstatning til tredjemænd, der lider skade ved en ulykke forvoldt af et forsikret køretøj, under påberåbelse af lovbestemmelser eller klausuler i en forsikringspolice, hvorefter ansvarsforsikringen for motorkøretøjer ikke dækker skade, der forvoldes skadelidte tredjemænd, som følge af at det forsikrede køretøj anvendes eller føres af personer, som ikke har tilladelse til at føre køretøjet, af personer, som ikke har kørekort, eller af personer, som ikke efterlever retsforskrifterne vedrørende køretøjets tekniske og sikkerhedsmæssige stand (dom af 19.9.2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, præmis 33).

30 Som en fravigelse af dette første afsnit bestemmer artikel 13, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2009/103, at visse skadelidte ikke vil kunne få erstatning fra forsikringsselskabet, henset til, at de selv har skabt den pågældende situation, nemlig i tilfælde, hvor det skadevoldende køretøj blev anvendt eller ført af personer, der hverken udtrykkeligt eller stiltiende havde tilladelse hertil, og hvor de skadelidte tredjemænd frivilligt har taget plads i dette køretøj vel vidende, at det var stjålet (dom af 19.9.2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, præmis 34).

31 I denne henseende bemærkes, at eftersom artikel 13, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2009/103 fastsætter en undtagelse til en generel regel, skal denne bestemmelse fortolkes strengt (kendelse af 13.10.2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, præmis 61 og den deri nævnte retspraksis).

32 Enhver anden fortolkning ville gøre det muligt for medlemsstaterne at begrænse udbetaling af erstatning til tredjemænd, der lider skade ved en færdselsulykke, til visse omstændigheder, hvilket direktiv 2009/103 netop har til formål at undgå (kendelse af 13.10.2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, præmis 62 og den deri nævnte retspraksis).

33 På baggrund af disse betragtninger har Domstolen fastslået, at dette direktivs artikel 13, stk. 1, første afsnit, skal fortolkes således, at en lovbestemmelse eller en klausul i en forsikringspolice, hvorefter forsikringen ikke omfatter anvendelse af eller kørsel med et køretøj, kun kan gøres gældende over for tredjemænd, der lider skade ved en færdselsulykke, når forsikringsselskabet kan bevise, at de personer, der frivilligt har taget plads i dette skadevoldende køretøj, vidste, at det var stjålet (kendelse af 13.10.2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, præmis 63 og den deri nævnte retspraksis).

34 Det følger heraf, henset til ordlyden af artikel 13, stk. 2, i direktiv 2009/103, at når en medlemsstat har valgt intervention fra det organ, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, i direktiv 2009/103, i tilfælde af skader forvoldt af stjålne køretøjer, tilkommer det dette organ at føre bevis for, at de skadelidte, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, vidste, at dette køretøj var stjålet, for at kunne gøre en lovbestemmelse eller en klausul i en forsikringspolice gældende over for disse skadelidte, som under sådanne omstændigheder udelukker anvendelse af eller kørsel med køretøjet fra forsikringen.

35 Denne konstatering bekræftes både af den sammenhæng, hvori artikel 13, stk. 2, i direktiv 2009/103 indgår, og af de formål, der forfølges med dette direktiv, som ifølge Domstolens faste praksis skal tages i betragtning ved fortolkningen af denne bestemmelse (jf. analogt dom af 18.12.2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, præmis 37).

36 Hvad angår den sammenhæng, hvori artikel 13, stk. 2, i direktiv 2009/103 indgår, er konklusionen om, at den pågældende bevisbyrde påhviler det organ, der er omhandlet i dette direktivs artikel 10, stk. 1, ligeledes i overensstemmelse med nævnte direktivs artikel 10, stk. 2, andet afsnit, hvorefter det med henblik på at udelukke organets intervention tilkommer dette organ at bevise, at de skadelidte, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, vidste, at dette køretøj ikke var forsikret. I et sådant tilfælde påhviler bevisbyrden for kendskabet til den omstændighed, at det nævnte køretøj ikke var forsikret, således ligeledes det nævnte organ og ikke offeret for trafikulykken.

37 Hvad angår de formål, der forfølges med direktiv 2009/103, bemærkes, således som det anføres i første betragtning til direktiv 2009/103, at der med dette direktiv blev foretaget en kodifikation af direktiv 72/166, andet direktiv 84/5, tredje direktiv 90/232, direktiv 2000/26 og direktiv 2005/14. Disse direktiver har gradvist præciseret medlemsstaternes forpligtelser på området for lovpligtig ansvarsforsikring. Formålet med direktiverne var dels at sikre den frie bevægelighed både for køretøjer, der er hjemmehørende på Den Europæiske Unions område, og for personer, der kører i dem, dels at sikre personer, der lider skade ved ulykker forvoldt af disse motorkøretøjer, ensartet behandling, uanset hvor i Unionen ulykken finder sted (dom af 19.9.2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis).

38 Det fremgår desuden af 2. og 20. betragtning til direktiv 2009/103, at direktivet i det væsentlige forfølger de samme formål som de nævnte direktiver (jf. i denne retning dom af 19.9.2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, præmis 30 og den deri nævnte retspraksis).

39 Det fremgår af udviklingen af EU-lovgivningen vedrørende lovpligtig ansvarsforsikring, at dette formål om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af motorkøretøjer konstant er blevet forfulgt og styrket af EU-lovgiver (dom af 19.9.2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis).

40 Henset til det formål om beskyttelse af ofre for trafikulykker forvoldt af motorkøretøjer, der forfølges med direktiv 2009/103, kan det således ikke pålægges et offer for en trafikulykke at bevise, at vedkommende ikke havde kendskab til den omstændighed, at det køretøj, som den pågældende tog plads i, var stjålet, for så vidt som en sådan bevisbyrde ville være i strid med dette formål.

41 Henset til de oplysninger, som Domstolen råder over, synes en national retspraksis, der pålægger offeret for en trafikulykke bevisbyrden for manglende kendskab til, at det køretøj, der har forvoldt denne ulykke, blev anvendt ulovligt, som en omstændighed, der udgør grundlaget for dette offers

erstatningskrav, med forbehold for den efterprøvelse, som det tilkommer den forelæggende ret at foretage, følgelig ikke at være i overensstemmelse med de krav, der følger af artikel 13, stk. 2, i direktiv 2009/103.

42 Med henblik på at give den forelæggende ret et hensigtsmæssigt svar skal der foretages en præcisering af de forpligtelser, der påhviler den nationale ret, såfremt den nationale retspraksis ikke er i overensstemmelse med artikel 13, stk. 2, i direktiv 2009/103.

43 Det bemærkes, at det i henhold til Domstolens faste retspraksis påhviler de nationale retsinstanser ved anvendelsen af nationale retsforskrifter i videst muligt omfang at fortolke dem i lyset af det omhandlede direktivs ordlyd og formål, for at det med direktivet tilsigtede resultat fremkaldes, og for dermed at handle i overensstemmelse med artikel 288, stk. 3, TEUF. Denne forpligtelse til overensstemmende fortolkning af national ret er nemlig uadskilleligt forbundet med EUF-traktatens system, idet traktaten giver de nationale retter mulighed for inden for rammerne af deres kompetence at sikre sig EU-rettens fulde virkning, når de afgør de tvister, der er indbragt for dem (dom af 5.3.2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).

44 Endvidere har Domstolen gentagne gange fastslået, at princippet om overensstemmende fortolkning kræver, at de nationale retter gør alt, hvad der henhører under deres kompetence – idet de tager national ret i dens helhed i betragtning, og de anvender fortolkningsmetoder, der er anerkendt i denne ret – for at sikre den fulde virkning af det omhandlede direktiv og for at nå et resultat, der er i overensstemmelse med det, der tilsigtes med direktivet (dom af 5.3.2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, præmis 42).

45 I denne sammenhæng har Domstolen fastslået, at forpligtelsen til overensstemmende fortolkning pålægger de nationale retter, herunder dem, der træffer afgørelse i sidste instans, i givet fald at ændre en fast national retspraksis, såfremt denne er baseret på en fortolkning af national ret, som er uforenelig med formålene med et direktiv. En national ret kan derfor navnlig ikke med rette antage, at det er umuligt for den at fortolke en national bestemmelse i overensstemmelse med EU-retten, alene som følge af den omstændighed, at denne bestemmelse konsekvent er blevet fortolket i en retning, som ikke er forenelig med denne ret (jf. i denne retning dom af 5.3.2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, præmis 43 og 44).

46 Det tilkommer således den forelæggende ret at sikre den fulde virkning af direktiv 2009/103, og den skal om fornødent af egen drift undlade at anvende de italienske retters fortolkning, for så vidt som denne fortolkning ikke er forenelig med EU-retten (jf. analogt dom af 5.3.2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, præmis 44 og den deri nævnte retspraksis).

47 Denne forpligtelse til fortolkning i overensstemmelse med direktiver begrænses imidlertid af generelle retsprincipper, især retssikkerhedsprincippet, i den henseende, at den ikke kan tjene som grundlag for en fortolkning contra legem af national ret (dom af 5.3.2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, præmis 45).

48 Selv om det i denne henseende ikke tilkommer Domstolen at udtale sig om fortolkningen af italiensk ret, skal det ikke desto mindre bemærkes, at det synes at fremgå af den nationale retspraksis, der er nævnt i forelæggelsesafgørelsen, at den nationale regel, hvorefter den pågældende bevisbyrde påhviler skadelidte, ikke fremgår klart af artikel 283 i lovdekret nr. 209. Hvis dette faktisk er tilfældet, kan en fortolkning, der er i overensstemmelse med direktiv 2009/103, imidlertid ikke anses for contra legem.

49 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 13, stk. 2, i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at det for det første tilkommer det organ, der er omhandlet i dette direktivs artikel 10, stk. 1, med henblik på at frigøre sig fra sin erstatningspligt at bevise, at en skadelidt i forbindelse med en trafikulykke, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, vidste, at dette køretøj var stjålet, og, for det andet, at denne bestemmelse er til hinder for en national retspraksis, der fortolker den nationale lovgivning således, at det i en sådan situation tilkommer denne person at bevise, at vedkommende ikke havde kendskab til den omstændighed, at dette køretøj var blevet stjålet, for at opnå erstatning for sin skade.

## Sagsomkostninger

50 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Niende Afdeling) for ret:

**Artikel 13, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse**

**skal fortolkes således, at**

**det for det første tilkommer det organ, der er omhandlet i dette direktivs artikel 10, stk. 1, med henblik på at frigøre sig fra sin erstatningspligt at bevise, at en skadelidt i forbindelse med en trafikulykke, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, vidste, at dette køretøj var stjålet, og, for det andet, at denne bestemmelse er til hinder for en national retspraksis, der fortolker den nationale lovgivning således, at det i en sådan situation tilkommer denne person at bevise, at vedkommende ikke havde kendskab til den omstændighed, at dette køretøj var blevet stjålet, for at opnå erstatning for sin skade.**

Underskrifter