Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (deveti senat)

z dne 30. aprila 2025 *

„Predhodno odločanje – Zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil – Direktiva 2009/103/ES – Člen 13(2) – Odškodninska shema – Prometna nesreča, v kateri je bilo udeleženo ukradeno vozilo – Dokazno breme v zvezi s tem, da je oškodovanec vedel za krajo tega vozila – Organ, zadolžen za zagotavljanje odškodnine – Nacionalna ureditev, ki se razlaga tako, da dokazno breme nosi oškodovanec – Obveznost razlage v skladu s pravom Unije“

V zadevi C-370/24, [Nastolo] [i],

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Tribunale ordinario di Lodi (sodišče v Lodiju, Italija) z odločbo z dne 20. maja 2024, ki je na Sodišče prispela 23. maja 2024, v postopku

AT

proti

CT,

SODIŠČE (deveti senat),

v sestavi N. Jääskinen, predsednik senata, M. Condinanzi, sodnik, in R. Frendo (poročevalka), sodnica,

generalni pravobranilec: M. Szpunar,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za AT A. Egidi in A. E. Lunghi, avvocati,

– za CT L. Leo, avvocata,

– za Evropsko komisijo G. Conte, G. Goddin in A. Manzaneque Valverde, agenti,

* Jezik postopka: italijanščina.

[i] Ime te zadeve je izmišljeno. Ne ustreza resničnemu imenu nobene od strank v postopku.

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 13 Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL 2009, L 263, str. 11).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med AT, fizično osebo, ranjeno v prometni nesreči, in CT, podjetjem, ki ga je imenoval Fondo di garanzia per le vittime de la strada (jamstveni sklad za žrtve v cestnem prometu, v nadaljevanju: FGVS), v zvezi z odškodnino za škodo, ki je osebi AT nastala zaradi te nesreče.

Pravni okvir

Pravo Unije

3 V uvodnih izjavah 1, 2 in 20 Direktive 2009/103 je navedeno:

„(1) Direktiva Sveta 72/166/EGS z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 10)], Druga direktiva Sveta 84/5/EGS z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 7, str. 3)], Tretja direktiva Sveta 90/232/EGS z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 1, str. 249)] in Direktiva 2000/26/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, ki spreminja Direktivi Sveta 73/239/EGS in 88/357/EGS (Četrta direktiva o zavarovanju avtomobilske odgovornosti) [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 3, str. 331)] so bile večkrat bistveno spremenjene. Zaradi jasnosti in racionalnosti bi bilo treba navedene štiri direktive ter Direktivo 2005/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2005 o spremembi direktiv Sveta 72/166/EGS, 84/5/EGS, 88/357/EGS in 90/232/EGS ter Direktive 2000/26/ES Evropskega parlamenta in Sveta o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil [(UL 2005, L 149, str. 14)] kodificirati.

(2) Zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (avtomobilsko zavarovanje) je posebnega pomena za evropske državljane, bodisi kot imetnike zavarovalnih polic ali kot oškodovance v nesrečah. Izjemnega pomena je tudi za zavarovalnice, saj predstavlja pomemben del neživljenjskega zavarovanja v [Evropski s]kupnosti. Avtomobilsko zavarovanje vpliva tudi na prosto gibanje ljudi in vozil. Zato bi morala biti okrepitev in konsolidacija notranjega zavarovalniškega trga na področju avtomobilskega zavarovanja ključni cilj ukrepanja Skupnosti na področju finančnih storitev.

[…]

(20) Oškodovancem iz prometnih nesreč bi bilo treba zagotoviti primerljivo obravnavanje ne glede na to, kje v Skupnosti se je nesreča zgodila.“

4 Člen 3 Direktive 2009/103, naslovljen „Obvezno zavarovanje vozil“, določa:

„Vsaka država članica ob upoštevanju člena 5 sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki se običajno nahajajo na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem.

Na podlagi ukrepov iz prvega pododstavka se določi kritje obveznosti in pogoji kritja.

[…]

Zavarovanje iz obvezno krije oboje, materialno škodo in telesne poškodbe.“

5 Člen 10 te direktive, naslovljen „Organ[,] zadolžen za zagotavljanje odškodnine“

„1. Vsaka država članica ustanovi ali pooblasti organ z nalogo zagotavljanja odškodnine najmanj do mejnih vrednosti zavarovalne obveznosti za materialno škodo ali telesne poškodbe, ki jih povzroči neznano vozilo ali vozilo, ki ne izpolnjuje obveznosti zavarovanja iz člena 3.

[…]

2. […]

Vendar lahko države članice izključijo plačilo odškodnine s strani tega organa osebam, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo materialno škodo ali telesno poškodbo, če lahko organ dokaže, da so vedele, da je vozilo nezavarovano.

[…]“

6 Člen 13 navedene direktive, naslovljen „Izključitvene določbe“, v odstavkih 1 in 2 določa:

„1. Vsaka država članica sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev da se vsi zakonski predpisi ali pogodbene določbe, ki jih vsebuje zavarovalna polica, izdana v skladu s členom 3 štejejo za neveljavne glede odškodninskih zahtevkov tretjih oseb, ki so bili oškodovanci nesreče in, ki izključujejo iz zavarovanja uporabo ali vožnjo:

(a) oseb, ki za to nimajo izrecnega ali implicitnega dovoljenja;

(b) oseb, ki nimajo vozniškega dovoljenja za vožnjo takega vozila;

(c) oseb, ki kršijo zakonske tehnične zahteve v zvezi s stanjem in varnostjo tega vozila.

Vendar se lahko predpis ali določba iz prvega pododstavka, točka (a) uveljavlja proti osebam, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo materialno škodo ali telesno poškodbo, če lahko zavarovatelj dokaže, da so vedele, da je bilo vozilo ukradeno.

Države članice imajo – v primeru nesreč, ki se zgodijo na njihovem ozemlju – možnost, da ne uporabijo določbe v prvem pododstavku, če lahko oškodovanec dobi odškodnino za škodo od organa socialne varnosti.

2. Za ukradena in s silo pridobljena vozila lahko države članice določijo, da plača odškodnino namesto zavarovatelja organ, naveden v členu 10(1), po pogojih iz odstavka 1 tega člena. […]

[…]“

Italijansko pravo

7 Člen 283(1) in (2) decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (zakonska uredba št. 209 o zakoniku o zasebnem zavarovanju) z dne 7. septembra 2005 (GURI št. 239 z dne 13. oktobra 2005, redni dodatek št. 163) v različici, ki se uporablja za spor o glavni stvari, določa:

„1. Jamstveni sklad za žrtve prometnih nesreč, ustanovljen v okviru [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)], povrne škodo, povzročeno zaradi uporabe vozil in plovil, za katere velja obveznost zavarovanja, če:

[…]

(d) se vozilo uporablja v nasprotju z voljo lastnika, […]

2. V primeru iz odstavka 1, točka (d), se odškodnina izplača le tretjim osebam, ki niso potniki, in osebam, ki so potniki v nasprotju s svojo voljo ali niso seznanjene z nezakonito uporabo vozila.“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

8 AT je bila 6. januarja 2016 povabljena, naj kot potnica vstopi v vozilo, ki ga je voznik imel na voljo. Med vožnjo se je v Lodiju (Italija) zgodila prometna nesreča. Oba potnika v tem vozilu je bilo treba prepeljati v bolnišnico, AT pa je utrpela hude telesne poškodbe.

9 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da je bil voznik pozitiven na kokain, opioide in tetrahidrokanabinol. Poleg tega so policisti lokalne policije v svojem poročilu ugotovili, da je bilo navedeno vozilo ukradeno.

10 Zato sta bila voznik in AT kazensko preganjana za kaznivo dejanje prikrivanja. Ob koncu tega postopka je bila AT oproščena, ker ni bila storilka kaznivega dejanja. Voznik je medtem umrl.

11 AT je 11. februarja 2022 pri Tribunale ordinario di Lodi (redno sodišče v Lodiju, Italija), ki je predložitveno sodišče, vložila tožbo proti dediču voznika in CT kot podjetju, ki ga je določil FGVS, za povračilo škode, nastale zaradi nesreče, v višini 233.076 EUR, skupaj z obrestmi in revalorizacijo.

12 CT pred predložitvenim sodiščem trdi, prvič, da odškodnina iz člena 283 zakonika o zasebnem zavarovanju v različici, ki se uporablja za spor o glavni stvari, pripada le osebam kot potnikom, ki ob nesreči niso vedele, da so se prevažale v vozilu, ki se je uporabljalo nezakonito, in drugič, da

mora v skladu s sodno prakso Corte suprema di cassazione (vrhovno kasacijsko sodišče, Italija) oškodovanec dokazati, da ni bil seznanjen z nezakonito uporabo vozila. V tem okviru CT trdi, da sodba, s katero je bila izrečena oprostitev AT, ni upoštevna.

13 AT trdi, da je člen 13 Direktive 2009/103 dovolj jasen, ker naj bi bilo z njim FGVS naloženo dokazno breme. Poleg tega predlaga, naj se nacionalna določba, ki je v nasprotju s pravom Unije, ne uporabi.

14 Predložitveno sodišče navaja, da Corte suprema di cassazione Sodišču (vrhovno kasacijsko sodišče) in prvostopenjska sodišča nacionalno ureditev, ki se uporablja v postopku v glavni stvari, razlagajo tako, da dokazno breme glede tega, da ni bil seznanjen z nezakonitim izvorom zadevnega vozila, nosi oškodovanec, saj je ta okoliščina bistveni element za njegov odškodninski zahtevek.

15 V zvezi s tem naj bi Corte suprema di cassazione (vrhovno kasacijsko sodišče) razsodilo, da to, da se oškodovancu naloži dokazno breme v zvezi z njegovo dobro vero, spada v polje proste presoje, ki ga ima zadevna država članica v okviru izvajanja Direktive 2009/103. Poleg tega naj bi cilj, ki mu sledi nacionalno pravo, ostal enak cilju prava Unije, in sicer, da ne omogoča odškodnine osebi, ki je vedela, da je zadevno vozilo ukradeno.

16 Zato predložitveno sodišče meni, da je koristno Sodišče vprašati o razlagi člena 13 Direktive 2009/103. Ta člen 13 naj bi namreč državam članicam omogočal, da določijo, da organ iz člena 10(1) te direktive izplača odškodnino oškodovancu v nesreči, povzročeni z ukradenim vozilom. Vendar tudi če je nacionalni zakonodajalec predvidel, da ta organ izplača odškodnino, naj nobena določba navedene direktive ne bi izrecno določala, da dokazno breme glede tega, da je oškodovanec vedel, da je bilo zadevno vozilo nezakonito udeleženo v prometu, nosi navedeni organ. Člen 13(1), drugi pododstavek, Direktive 2009/103 naj bi se namreč nanašal le na poseben primer, ko je zahtevek vložen zoper zavarovalnico.

17 Vendar po mnenju tega sodišča iz povezane razlage člena 10(2), drugi pododstavek, Direktive 2009/103 in člena 13(2) te direktive izhaja, da mora organ iz člena 10(1) navedene direktive dokazati, da je bilo zadevno vozilo ukradeno.

18 Podobno, splošno načelo, v skladu s katerim je povračilo odškodnine oškodovancu prednostnega pomena (*vulneratus ante omnia reficiendus*) in na katerem naj bi temeljila celotna ureditev Unije o obveznem avtomobilskem zavarovanju ter na katero naj bi Sodišče pogosto oprlo svoje odločitve na tem področju, naj bi prav tako govorilo v prid taki razlagi člena 13 Direktive 2009/103. Če je tako *ratio legis* tega člena 13, da se nedolžnemu oškodovancu omogoči dostop do pravične odškodnine, naj bi mu bilo težko naložiti obveznost dokazovanja okoliščine, ki je skoraj nedokazljiva.

19 Poleg tega naj bi bilo načelo učinkovitosti prava Unije lahko ogroženo, če bi morala oseba, ki zahteva odškodnino za svojo škodo, predložiti dokaz o okoliščini, ki je negativna oziroma katere ugotovitev je skoraj nemogoča.

20 Nazadnje, predložitveno sodišče meni, da Sodišče člena 13 Direktive 2009/103 še ni razlagalo. Sodišče naj bi se moralo izreči le o razlagi prejšnje ureditve na tem področju, pri čemer je večkrat razsodilo, da se lahko zakonske določbe ali pogodbena določila, katerih učinek je izključitev uporabe zavarovalne police, proti oškodovancem v nesreči uveljavljajo le, kadar lahko „zavarovatelj dokaže, da so osebe zavestno vstopile v vozilo, ki je povzročilo materialno škodo ali telesno poškodbo, vedoč, da je bilo ukradeno“.

21 V teh okoliščinah je Tribunale ordinario di Lodi (redno sodišče v Lodiju) sklenilo prekiniti postopek in Sodišču v predhodno odločanje predložiti ti vprašanji:

„1. Ali je treba člen 13 Direktive [2009/103] razlagati tako, da mora v primeru prometne nesreče, v kateri je udeležena oseba, ki je bila potnik v ukradenem vozilu, organ, zadolžen za zagotavljanje odškodnine iz člena 10 te direktive, dokazati, da je oškodovanec vedel, da je bil avtomobil ukraden?

2. Če je odgovor pritrdilen, ali tako razložena določba nasprotuje ureditvi, kakršna je italijanska, ki se razlaga in uporablja tako, da dokazno breme nosi potnik, ki je utrpel škodo?“

Vprašanji za predhodno odločanje

22 Predložitveno sodišče z vprašanjema za predhodno odločanje, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 13(2) Direktive 2009/103 razlagati tako, da mora na eni strani organ iz člena 10(1) te direktive, da bi se izognil obveznosti plačila odškodnine, dokazati, da je v primeru prometne nesreče oškodovanec, ki je prostovoljno vstopil v vozilo, ki je povzročilo škodo, vedel, da je bilo to vozilo ukradeno, in da na drugi strani nasprotuje nacionalni sodni praksi, ki nacionalno ureditev razlaga tako, da mora v takem položaju ta oseba dokazati, da ni vedela, da je bilo to vozilo ukradeno, da bi pridobila odškodnino za svojo škodo.

23 Člen 3, prvi odstavek, Direktive 2009/103 državam članicam nalaga, da ob upoštevanju člena 5 te direktive sprejmejo vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njihovem ozemlju, krita z zavarovanjem.

24 V zvezi s tem v skladu s členom 10(1) Direktive 2009/103 vsaka država članica ustanovi ali pooblasti organ z nalogo zagotavljanja odškodnine najmanj do mejnih vrednosti zavarovalne obveznosti za materialno škodo ali telesne poškodbe, ki jih povzroči neznano vozilo ali vozilo, ki ne izpolnjuje obveznosti zavarovanja iz člena 3 te direktive.

25 Člen 13(2), prvi pododstavek, Direktive 2009/103 določa, da za ukradena in s silo pridobljena vozila lahko države članice določijo, da „plača odškodnino namesto zavarovatelja organ, naveden v členu 10(1), po pogojih iz odstavka 1 tega člena [13]“.

26 Navesti je treba, da je iz besedila člena 13(2), prvi pododstavek, Direktive 2009/103 izrecno razvidno, da je zakonodajalec Unije za ta organ želel uporabiti pogoje in omejitve, ki veljajo za zavarovatelje na podlagi člena 13(1) te direktive.

27 V obravnavanem primeru je iz predložitvene odločbe razvidno, da je Italijanska republika predpisala, da organ iz člena 10(1) Direktive 2009/103 izplača odškodnino v primeru škode, ki jo povzročijo vozila, ki se uporabljajo v nasprotju z voljo njihovega lastnika.

28 Če pa država članica odloči, da ta organ izplača odškodnino v primeru škode, ki jo povzročijo ukradena vozila, mora ta v skladu s členom 13(2) te direktive zlasti spoštovati pogoje iz člena 13(1) navedene direktive.

29 V zvezi s tem zavarovalnica za civilno odgovornost pri uporabi motornih vozil v skladu s členom 13(1), prvi pododstavek, Direktive 2009/103 ne more zavrniti plačila odškodnine za škodo, ki je nastala v nesreči, povzročeni z zavarovanim vozilom, tretjim osebam, ki so bili

oškodovanci, s sklicevanjem na zakonske določbe ali pogodbena določila iz zavarovalne police, ki iz zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil izključuje škodo, ki so jo tretjim osebam, ki so bili oškodovanci, zaradi uporabe ali vožnje zavarovanega vozila povzročile osebe, ki nimajo dovoljenja za vožnjo tega vozila, osebe, ki nimajo vozniškega dovoljenja, ali osebe, ki niso izpolnile zakonskih obveznosti tehnične narave glede stanja in varnosti navedenega vozila (sodba z dne 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, točka 33).

30 Z odstopanjem od tega prvega pododstavka člen 13(1), drugi pododstavek, Direktive 2009/103 določa, da zavarovalnica nekaterim oškodovancem ob upoštevanju položaja, ki so ga sami povzročili, ni dolžna plačati odškodnine, in sicer v primerih, v katerih so vozilo, s katerim je bila povzročena škoda, uporabljale ali vozile osebe, ki za to niso imele izrecnega ali implicitnega dovoljenja, in v katerih so tretje osebe, ki so bili oškodovanci, prostovoljno vstopile v to vozilo, pri čemer so vedele, da je bilo ukradeno (sodba z dne 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, točka 34).

31 V zvezi s tem je treba poudariti, da ker člen 13(1), drugi pododstavek, Direktive 2009/103 določa odstopanje od splošnega pravila, je treba to določbo razlagati ozko (sklep z dne 13. oktobra 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, točka 61 in navedena sodna praksa).

32 Vsaka drugačna razlaga bi državam članicam omogočila, da odškodnino tretjim osebam, ki so bili oškodovanci v prometni nesreči, omejijo na nekatere okoliščine, kar je natanko to, kar se želi z Direktivo 2009/103 preprečiti (sklep z dne 13. oktobra 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, točka 62 in navedena sodna praksa).

33 Glede na te preudarke je Sodišče razsodilo, da je treba člen 13(1), prvi pododstavek, te direktive razlagati tako, da je mogoče zakonsko določbo ali pogodbeno določilo, ki je vsebovano v zavarovalni polici, ki iz zavarovanja izključuje uporabo ali vožnjo vozil, proti tretjim osebam, ki so bili oškodovanci prometne nesreče, uveljavljati le, kadar lahko zavarovatelj dokaže, da so osebe zavestno vstopile v vozilo, ki je povzročilo škodo, vedoč, da je bilo ukradeno (sklep z dne 13. oktobra 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, točka 63 in navedena sodna praksa).

34 Iz tega sledi, da če je država članica odločila, da organ iz člena 10(1) Direktive 2009/103 izplača odškodnino v primeru škode, ki jo povzročijo ukradena vozila, mora ta organ glede na besedilo člena 13(2) Direktive 2009/103 predložiti dokaz, da so oškodovanci, ki so prostovoljno vstopili v vozilo, s katerim je bila povzročena škoda, vedeli, da je bilo to vozilo ukradeno, da bi lahko zoper te oškodovance uveljavljal zakonsko določbo ali pogodbeno določilo, vsebovano v zavarovalni polici, ki iz zavarovanja izključuje uporabo ali vožnjo vozil v takih okoliščinah.

35 To ugotovitev potrjujejo sobesedilo, v katero je umeščen člen 13(2) Direktive 2009/103, in cilji te direktive, ki jih je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča upoštevati pri razlagi te določbe (glej po analogiji sodbo z dne 18. decembra 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, točka 37).

36 V zvezi s sobesedilom, v katero je umeščen člen 13(2) Direktive 2009/103, je ugotovitev, da zadevno dokazno breme nosi organ iz člena 10(1) te direktive, v skladu tudi s členom 10(2), drugi pododstavek, navedene direktive, v skladu s katerim mora ta organ, da bi izključil plačilo odškodnine, dokazati, da so oškodovanci, ki so prostovoljno vstopili v vozilo, s katerim je bila povzročena škoda, vedeli, da je to vozilo nezavarovano. Tako v takem primeru dokazno breme glede seznanjenosti z dejstvom, da navedeno vozilo ni bilo zavarovano, nosi tudi navedeni organ, in ne oškodovanec v prometni nesreči.

37 Glede ciljev, ki se uresničujejo z Direktivo 2009/103, je treba opozoriti, kot je navedeno v njeni uvodni izjavi 1, da je ta direktiva kodificirala Direktivo 72/166, Drugo direktivo 84/5, Tretjo direktivo 90/232, Direktivo 2000/26 in Direktivo 2005/14. S temi direktivami so se postopoma določile obveznosti držav članic glede obveznega zavarovanja. Njihov namen je bil po eni strani zagotoviti prosti pretok motornih vozil, ki so običajno na ozemlju Evropske unije, in oseb, ki so v motornih vozilih, in po drugi strani to, da so oškodovanci nesreč, ki jih povzročijo ta vozila, enako obravnavani ne glede na to, kje v Uniji se je nesreča zgodila (sodba z dne 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, točka 29 in navedena sodna praksa).

38 Poleg tega je iz uvodnih izjav 2 in 20 Direktive 2009/103 razvidno, da ta direktiva v bistvu sledi istim ciljem kot navedeni direktivi (glej v tem smislu sodbo z dne 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, točka 30 in navedena sodna praksa).

39 Iz razvoja ureditve Unije na področju obveznega zavarovanja je razvidno, da si je zakonodajalec Unije stalno prizadeval za izpolnitev in krepitev cilja varstva oškodovancev nesreč, ki jih povzročijo ta vozila (sodba z dne 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, točka 31 in navedena sodna praksa).

40 Tako glede na cilj varstva oškodovancev prometnih nesreč, ki jih povzročijo motorna vozila, ki mu sledi Direktiva 2009/103, oškodovancu v prometni nesreči ni mogoče naložiti, naj dokaže, da ni vedel za dejstvo, da je bilo vozilo, v katero je vstopil, ukradeno, ker bi bilo tako dokazno breme v nasprotju s tem ciljem.

41 Zato glede na elemente, s katerimi razpolaga Sodišče, nacionalna sodna praksa, ki dokazno breme o seznanjenosti z nezakonitim izvorom vozila, ki je povzročilo prometno nesrečo, nalaga oškodovancu v tej nesreči, kot okoliščino, ki je bistveni element za njegov odškodninski zahtevek, očitno – s pridržkom preverjanj, ki jih bo moralo opraviti predložitveno sodišče – ni v skladu z zahtevami, ki izhajajo iz člena 13(2) Direktive 2009/103.

42 Da bi se predložitvenemu sodišču dal koristen odgovor, je treba pojasniti obveznosti, ki jih ima nacionalno sodišče, če nacionalna sodna praksa ne bi bila v skladu s členom 13(2) Direktive 2009/103.

43 Spomniti je treba, da so v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča nacionalna sodišča pri uporabi nacionalnega prava to dolžna razlagati, kolikor je mogoče, ob upoštevanju besedila in cilja zadevne direktive, da bi se dosegla v njej določeni rezultat in s tem skladnost s členom 288, tretji odstavek, PDEU. Ta obveznost skladne razlage nacionalnega prava je namreč neločljivo povezana s sistemom Pogodbe DEU, ker nacionalnim sodiščem omogoča, da v okviru svoje pristojnosti zagotovijo polni učinek prava Unije, kadar odločajo v sporih, ki so jim predloženi (sodba z dne 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, točka 41 in navedena sodna praksa).

44 Poleg tega je Sodišče večkrat presodilo, da načelo skladne razlage zahteva, da nacionalna sodišča ob upoštevanju celotnega nacionalnega prava in ob uporabi načinov razlage, ki jih priznava nacionalno pravo, naredijo vse, kar je v njihovi pristojnosti, da zagotovijo polni učinek zadevne direktive in dosežejo rešitev v skladu z njenim ciljem (sodba z dne 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, točka 42).

45 V tem okviru je Sodišče razsodilo, da obveznost skladne razlage vključuje obveznost nacionalnih sodišč, vključno s sodišči, ki odločajo na zadnji stopnji, da po potrebi spremenijo ustaljeno sodno prakso, če ta temelji na razlagi nacionalnega prava, ki ni združljiva s cilji direktive. Zato nacionalno

sodišče zlasti ne more upravičeno trditi, da zadevne nacionalne določbe ne more razlagati v skladu s pravom Unije le zato, ker se je ta določba dosledno razlagala v smislu, ki ni združljiv s tem pravom (glej v tem smislu sodbo z dne 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, točki 43 in 44).

46 Tako bo moralo predložitveno sodišče zagotoviti polni učinek Direktive 2009/103, tako da po potrebi na podlagi lastne pristojnosti ne uporabi razlage, ki so jo podala italijanska sodišča, kadar ta razlaga ni združljiva s pravom Unije (glej po analogiji sodbo z dne 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, točka 44 in navedena sodna praksa).

47 Vendar je ta obveznost skladne razlage omejena s splošnimi pravnimi načeli, zlasti z načelom pravne varnosti, tako da ne more biti podlaga za razlago nacionalnega prava *contra legem* (sodba z dne 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, točka 45).

48 V zvezi s tem, čeprav ni naloga Sodišča, da se izreče o razlagi italijanskega prava, je treba vseeno navesti, da se zdi, da v skladu z nacionalno sodno prakso, navedeno v predložitveni odločbi, nacionalno pravilo, v skladu s katerim naj bi dokazno breme nosil oškodovanec, ni jasno izraženo v členu 283 zakonske uredbe št. 209. Če pa je dejansko tako, razlage, ki je v skladu z Direktivo 2009/103, ni mogoče šteti za razlago *contra legem*.

49 Glede na vse zgornje preudarke je treba na postavljeni vprašanji odgovoriti, da je treba člen 13(2) Direktive 2009/103 razlagati tako, da mora na eni strani organ iz člena 10(1) te direktive, da bi se izognil obveznosti plačila odškodnine, dokazati, da je v primeru prometne nesreče oškodovanec, ki je prostovoljno vstopil v vozilo, ki je povzročilo škodo, vedel, da je bilo to vozilo ukradeno, in na drugi strani nasprotuje nacionalni sodni praksi, ki nacionalno ureditev razlaga tako, da mora v takem položaju ta oseba dokazati, da ni vedela, da je bilo to vozilo ukradeno, da bi pridobila odškodnino za svojo škodo.

Stroški

50 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (deveti senat) razsodilo:

Člen 13(2) Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti

je treba razlagati tako, da

mora na eni strani organ iz člena 10(1) te direktive, da bi se izognil obveznosti plačila odškodnine, dokazati, da je v primeru prometne nesreče oškodovanec, ki je prostovoljno vstopil v vozilo, ki je povzročilo škodo, vedel, da je bilo to vozilo ukradeno, in na drugi strani nasprotuje nacionalni sodni praksi, ki nacionalno ureditev razlaga tako, da mora v takem položaju ta oseba dokazati, da ni vedela, da je bilo to vozilo ukradeno, da bi pridobila odškodnino za svojo škodo.

Podpisi