

Rechtssache C-370/24 [Nastolo]ⁱ

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

23. Mai 2024

Vorlegendes Gericht:

Tribunale ordinario di Lodi (Italien)

Datum der Vorlageentscheidung:

20. Mai 2024

Klägerin:

AT

Beklagte:

CT

... [nicht übersetzt]

TRIBUNALE ORDINARIO DI LODI (Gericht Lodi, Italien)

ERSTE ZIVILKAMMER

..*.*

Der Ermittlungsrichter ... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt] in der Rechtssache ... [nicht übersetzt], eingeleitet durch:

AT ... [nicht übersetzt]

(Klägerin)

gegen

ⁱ Die vorliegende Rechtssache ist mit einem fiktiven Namen bezeichnet, der nicht dem echten Namen eines Verfahrensbeteiligten entspricht.

CT, ... [*nicht übersetzt*] in ihrer Eigenschaft als vom Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (Garantiefonds für Straßenverkehrsoffer, im Folgenden: FGVS) benanntes Unternehmen ... [*nicht übersetzt*],

(Beklagte)

hat ... [*nicht übersetzt*] den folgenden

BESCHLUSS

gemäß Art. 267 AEUV erlassen

Vorabentscheidungsersuchen um Auslegung

an den Gerichtshof

..*.*

1. Gegenstand des Verfahrens und maßgeblicher Sachverhalt

Mit Klageschrift vom 11. Februar 2022 hat AT Klage gegen PERSON-3 (Erbin von PERSON-2) sowie gegen CT in ihrer Eigenschaft als vom FGVS benanntes Unternehmen¹ erhoben und Ersatz des infolge des Verkehrsunfalls, in den AT am 6. Januar 2016 verwickelt worden war, erlittenen (auf 233 076,00 Euro zuzüglich Zinsen und Wertberichtigung bezifferten) Schadens gefordert.

AT hat vorgetragen, dass ihr am 6. Januar 2016 in Lodi angeboten worden sei, als Fahrzeuginsassin in einen Personenkraftwagen (einen Ford Fiesta mit italienischem Kennzeichen ... [*nicht übersetzt*]) einzusteigen, der von PERSON-2 geführt worden sei.

Während der Fahrt sei der Pkw verunfallt; der Unfallhergang sei durch den Unfallbericht der örtlichen Polizei von Lodi festgestellt worden ... [*nicht übersetzt*]. Die Beamten der örtlichen Polizei hätten das Geschehen nach Anhörung der Betroffenen und von Augenzeugen wie folgt beschrieben: Das Fahrzeug, mit dem PERSON-2 (am Steuer) und AT (beförderte Person) gefahren seien, sei von hinten auf ein anderes (von ... [*nicht übersetzt*] geführtes) Fahrzeug aufgefahren (in dem sich ebenfalls zwei Fahrzeuginsassen befunden hätten) ... [*nicht übersetzt*]. Infolge des Zusammenstoßes sei der Ford Fiesta, in dem sich AT und PERSON-2 befunden hätten, gegen die Jersey-Barriere geprallt und habe sich überschlagen. AT und PERSON-2 seien ins Krankenhaus gebracht worden.

Der Fahrer sei positiv auf Kokain, Opiate und Tetrahydrocannabinol getestet worden. Unbekannt – und jedenfalls unerheblich – seien die Folgen des Unfalls für das körperliche Befinden des Fahrers.

¹ ... [*nicht übersetzt*]

In Bezug auf AT hingegen habe der beauftragte Rechtsmediziner als Sachverständiger festgestellt, dass die Frau infolge des Unfalls in ihrer körperlichen Unversehrtheit erheblich beeinträchtigt worden sei.

Die eingeschrittenen Beamten der örtlichen Polizei hätten in ihrem Bericht festgestellt, dass der Ford Fiesta gestohlen gewesen sei ... *[nicht übersetzt]*.

Folglich seien PERSON-2 und AT einem Strafverfahren wegen Hehlerei (Art. 648 Codice di procedura penale [Strafgesetzbuch]) unterzogen worden; die Klägerin sei freigesprochen worden, weil sie die Straftat nicht begangen habe ... *[nicht übersetzt]*.

PERSON-2 ist zwischenzeitlich verstorben.

Nach Einleitung des Verfahrens hat sich CT (als vom FGVS benanntes Unternehmen) in das Verfahren eingelassen und geltend gemacht, dass die Schadensersatzpflicht nach Art. 283 des Decreto legislativo n. 209/05 [Codice delle assicurazioni private] (Gesetzesvertretendes Dekret Nr. 209/05 [Privatversicherungsgesetz, im Folgenden: CAP]) nur zugunsten beförderter dritter Personen greife, denen die Unrechtmäßigkeit der Verkehrsteilnahme des Fahrzeugs, an Bord dessen sie sich im Unfallzeitpunkt befunden hätten, unbekannt gewesen sei, und hierfür auf die Rechtsprechung der Suprema Corte (Kassationsgerichtshof, Italien) verwiesen, weshalb die geschädigte Klägerin die Beweislast dafür trage, dass ihr die Unrechtmäßigkeit der Verkehrsteilnahme des Verkehrsmittels unverschuldet unbekannt gewesen sei. In diesem Zusammenhang hat CT die Unerheblichkeit des freisprechenden Strafurteils eingewendet ... *[nicht übersetzt]*.

... *[nicht übersetzt]*

... *[nicht übersetzt]* [weitere, für die Vorlagefragen unerhebliche Vorgeschichte und Prozessgeschichte]

... *[nicht übersetzt]* Mit Beschluss vom 20. März 2024 hat das Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) ... *[nicht übersetzt]* den Parteien eine Frist ... *[nicht übersetzt]* für die Einreichung von Schriftsätzen zu den folgenden Fragen gesetzt: 1. Besteht ein Widerspruch zwischen dem innerstaatlichen Recht (Art. 283 CAP in der Auslegung durch die Suprema Corte [Kassationsgerichtshof]) und dem Unionsrecht (Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG) oder nicht? 2. Liegen die Voraussetzungen für ein Vorabentscheidungsersuchen um Auslegung an den Gerichtshof nach Art. 267 AEUV vor oder nicht?

Der Rechtsbeistand von AT hat einen zugelassenen Schriftsatz eingereicht ... *[nicht übersetzt]*.

Der Rechtsbeistand von CT hat einen zugelassenen Schriftsatz eingereicht ... *[nicht übersetzt]*.

2. Maßgebliche italienische Vorschriften und diesbezügliche Auslegung durch die Rechtsprechung

Die im Rahmen des vorliegenden Sachverhalts maßgeblichen nationalen Rechtsvorschriften sind die folgenden.

Art. 283 Abs. 1 CAP sieht vor: „(1) Der bei der CONSAP (Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici [Versicherungsdienstleister der öffentlichen Hand]) eingerichtete Garantiefonds für Straßenverkehrsoffer entschädigt die durch die Verkehrsteilnahme von versicherungspflichtigen Fahrzeugen und Wasserfahrzeugen verursachten Schäden in Fällen, in denen: ... d) das Fahrzeug gegen den Willen des Eigentümers am Verkehr teilnimmt ... *[nicht übersetzt]*“.

Art. 283 Abs. 2 CAP bestimmt: „Im Fall von Abs. 1 Buchst. d ist die Schadensersatzpflicht begrenzt auf nicht beförderte dritte Personen und auf Personen, die gegen ihren Willen befördert werden oder denen die Unrechtmäßigkeit der Verkehrsteilnahme nicht bekannt ist“.

Diese Vorschrift ist sowohl von der Suprema Corte (Kassationsgerichtshof) ... *[nicht übersetzt]* als auch von den Instanzgerichten ... *[nicht übersetzt]* dahin ausgelegt worden, dass der Beweis der Unkenntnis von der unrechtmäßigen Herkunft des Verkehrsmittels dem geschädigten Kläger obliege, da diese Unkenntnis eine Tatbestandsvoraussetzung für dessen Schadensersatzanspruch sei.

... *[nicht übersetzt]* [Rechtsprechung der Suprema Corte (Kassationsgerichtshof)]

Im Urteil Nr. 12231/2019 heißt es wörtlich: „[D]er einzig erkennbare Unterschied zwischen dem Unionsrecht und der innerstaatlichen Regelung besteht in der Aufteilung der Beweislast, soweit das Unionsrecht diese Beweislast dem Versicherer auferlegt und das innerstaatliche Recht trotz fehlender klarer Regelung erkennen lässt, dass die Unkenntnis der Unrechtmäßigkeit eine Tatbestandsvoraussetzung des Anspruchs ist, die der Geschädigte zu beweisen hat. Es ist unmöglich, dass der italienische Gesetzgeber bei der Umsetzung der Gemeinschaftsvorschriften und der Regelung der Versicherungsdeckung zuvor von der Entschädigung ausgenommener Personen die Fälle außer Acht gelassen hat, in denen dem Dritten, der [auf eigenen Willen und] in Kenntnis der Unrechtmäßigkeit der Verkehrsteilnahme befördert wird, kein Schadensersatz zusteht. Die zulasten des Geschädigten erfolgte Auferlegung der Beweislast für dessen Gutgläubigkeit fällt nach Ansicht der [Suprema Corte (Kassationsgerichtshof)] in das dem Staat bei der Umsetzung der Richtlinie verbleibende Ermessen, das nicht die Identität des vom Unionsrecht und vom innerstaatlichen Recht verfolgten Zwecks berührt, keine Entschädigung von Personen zuzulassen, denen bekannt ist, dass das Verkehrsmittel gestohlen ist“.

3. Supranationale Regelung [Unionsvorschriften]

Den in zeitlicher Hinsicht anwendbaren rechtlichen Bezugsmaßstab im abgeleiteten Unionsrecht bildet die Richtlinie 2009/103/EG vom 16. September 2009 (ABl. 2009, L 263, S. 11).

Art. 13 der Richtlinie regelt:

- in Abs. 2 Unterabs. 1: „In den Fällen gestohlener oder unter Anwendung von Gewalt erlangter Fahrzeuge können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass die in Artikel 10 Absatz 1 bezeichnete Stelle nach Maßgabe von Absatz 1 des vorliegenden Artikels anstelle des Versicherers eintritt“;
- in Abs. 1 Unterabs. 1: „Jeder Mitgliedstaat trifft alle geeigneten Maßnahmen, damit für die Zwecke der Anwendung von Artikel 3 bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel in einer nach Artikel 3 ausgestellten Versicherungspolice als wirkungslos gilt, mit der die Nutzung oder das Führen von Fahrzeugen durch folgende Personen von der Versicherung ausgeschlossen werden: a) hierzu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigte Personen; b) Personen, die keinen Führerschein für das betreffende Fahrzeug besitzen; c) Personen, die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs nicht nachgekommen sind“;
- in Abs. 1 Unterabs. 2: „Die in Unterabsatz 1 Buchstabe a genannte Vorschrift oder Klausel kann jedoch gegenüber den Personen geltend gemacht werden, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern der Versicherer nachweisen kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war“.

Dem Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) sind keine Urteile des Gerichtshofs bekannt, die spezifisch die Auslegung von Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG betreffen.

In der – wenn auch in Bezug auf die zuvor einschlägigen Vorschriften (die sogenannte Zweite, Dritte und Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie aus den betreffenden Jahren 1984, 1990 bzw. 2000) ergangenen – Rechtsprechung des Gerichtshofs wiederholt sich jedoch die Feststellung, dass Rechtsvorschriften und Vertragsklauseln Opfern eines Verkehrsunfalls nur dann entgegengehalten werden können, „wenn der Versicherer nachweisen kann, dass die Betroffenen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, wussten, dass es gestohlen war“ (Urteil vom 30. Juni 2005, Candolin u. a., C-537/03, EU:C:2005:417, Rn. 23, vgl. auch Urteil vom 1. Dezember 2011, Churchill Insurance Company und Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, Rn. 35).

4. Schriftsätze der Parteien und entsprechendes Vorbringen

... [nicht übersetzt] [D]as Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) hat die Parteien aufgefordert, ... [nicht übersetzt] Schriftsätze zu folgenden Fragen einzureichen: 1. Besteht ein Widerspruch zwischen dem innerstaatlichen Recht (Art. 283 CAP in der Auslegung durch die Suprema Corte [Kassationsgerichtshof]) und dem Unionsrecht (Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG) oder nicht? 2. Liegen die Voraussetzungen eines Vorabentscheidungsersuchens um Auslegung an den Gerichtshof nach Art. 267 AEUV vor oder nicht?

Der Rechtsbeistand von AT ... [nicht übersetzt] hat vorgetragen, dass Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG bereits insoweit hinreichend klar sei, als er die Beweislast dem FGVS auferlege. Ferner fordert er die Nichtanwendung der innerstaatlichen Regelung im Fall eines angenommenen Widerspruchs zwischen dem Unionsrecht und dem nationalen Recht.

Der Rechtsbeistand von CT ... [nicht übersetzt] verweist auf die nationale Rechtsprechung der Instanz- und Obergerichte, wonach die Beweislast dafür, dass das Fahrzeug gestohlen sei, beim Geschädigten bzw. beim Kläger liege. In diesem Zusammenhang macht der Rechtsbeistand von CT geltend, dass die Suprema Corte (Kassationsgerichtshof) in den Fällen, in denen sie über die Anwendung der nationalen Regelung entschieden habe – obwohl sie nach ihrer Aussage gemäß Art. 267 AEUV dazu verpflichtet gewesen wäre – nie eine eigene Vorlage an den Gerichtshof in Betracht gezogen habe, da sie davon ausgegangen sei, dass die eigene Auslegung nicht gegen die Richtlinie 2009/103/EG verstoßen habe.

5. Begründung der Vorlage und Standpunkt des vorlegenden Gerichts

Das Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) hält es für angezeigt, den Gerichtshof von Amts wegen um Auslegung im Hinblick auf Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG zu ersuchen.

Auch im Bewusstsein, dass es Aufgabe des nationalen Gerichts ist, „das innerstaatliche Recht außerdem so weit wie möglich anhand des Wortlauts und des Zweckes dieser Richtlinie [auszulegen], um das in ihr festgelegte Ergebnis zu erreichen“ (so wörtlich statt vieler: Urteil vom 5. Oktober 2004, C-397/01 bis C-403/01, EU:C:2004:584, Rn. 113 und die dort angeführte Rechtsprechung), hält das Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) es für erforderlich, dass der Gerichtshof, dem als Organ die Aufgabe der genauen Auslegung des Unionsrechts zukommt, über die oben angeführte Regelung entscheidet, um zu vermeiden, dass sich die nationale Rechtsprechung der Spur der bereits dargelegten Ausrichtung folgend verfestigt und möglicherweise gegen das Unionsrecht verstößt.

Nach Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG „können“ die Mitgliedstaaten „vorsehen“ (sind also in keiner Weise verpflichtet), dass die in Art. 10 Abs. 1 bezeichnete Stelle eintritt, um das Opfer des durch ein gestohlenen Fahrzeug verursachten Unfalls zu entschädigen; weder Art. 13 noch der in Bezug

genommene Art. 10 äußern sich jedoch ausdrücklich im Hinblick darauf, ob dann, wenn der Gesetzgeber den Eintritt der zuständigen Stelle geregelt hat, diese Stelle (oder der Geschädigte) die Beweislast hinsichtlich der Kenntnis des Geschädigten von der Unrechtmäßigkeit der Verkehrsteilnahme trägt. Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2009/103/EG bezieht sich nämlich nur auf den hauptsächlichen Fall der Klageerhebung gegenüber dem Versicherungsunternehmen.

Nach Ansicht des Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) ist daher zu klären, ob in dem Fall, in dem der nationale Gesetzgeber (wie es in Italien geschehen ist) entschieden hat, den Eintritt der in Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103/EG bezeichneten Stelle vorzusehen, anschließend ohne Verstoß gegen das Unionsrecht eine Beweislastregelung getroffen werden kann, die dem Geschädigten aufbürdet, seine Unkenntnis der Tatsache zu beweisen, dass das Fahrzeug gestohlen war, oder ob stattdessen aus dem Gesamthalt der Richtlinie 2009/103/EG das Gegenteil herauszulesen ist.

Die erbetene Entscheidung ist im vorliegenden Verfahren entscheidungserheblich, denn aus der Verteilung der Beweislast im Hinblick auf die Kenntnis (oder Unkenntnis) der deliktischen Herkunft des Vermögensgegenstands ergeben sich bestimmte Folgen im Hinblick auf die Möglichkeit (oder Unmöglichkeit) der Stattgabe der Klage und der daraus folgenden Auszahlung der beantragten Entschädigung. Das Erfordernis der Entscheidungserheblichkeit entfällt auch nicht aufgrund des bloßen Umstands ... *[nicht übersetzt]*, dass die Frau vom Vorwurf der Hehlerei freigesprochen worden ist, da eine Person sehr wohl Kenntnis der unrechtmäßigen Herkunft eines Vermögensgegenstands haben kann, ohne an der genannten Straftat beteiligt gewesen zu sein. Es ist somit eindeutig, dass die Beweislastverteilung im vorliegenden Verfahren wie in allen etwaigen zukünftigen und vergleichbaren Sachverhalten offenkundige Bedeutung besitzt.

Das Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) ... *[nicht übersetzt]* ist der Ansicht, dass eine Gesamtschau der Bestimmungen der Richtlinie nahelegt, der in Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2009/103/EG bezeichneten Stelle (in Italien dem FGVS) die Beweislast *[für die Kenntnis der Tatsache]* zuzuweisen, dass das Fahrzeug gestohlen war.

Dafür sprechen neben dem Wortlaut von Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG:

- (i) die systematische Auslegung von Art. 10 Abs. 2 Unterabs. 2 der Richtlinie 2009/103/EG, wonach im Fall der Verkehrsteilnahme nicht versicherter Fahrzeuge der Umstand, dass der Geschädigte gewusst hat, dass das Fahrzeug nicht versichert war, von der *[bezeichneten]* Stelle bewiesen werden muss, um die Zahlung der Entschädigung auszuschließen. Daher scheint die Absicht des Unionsgesetzgebers klar, der Gegenpartei und nicht dem Geschädigten die Beweislast für die die Entschädigung hindernden Umstände aufzuerlegen, und zwar auch im Verhältnis zu dieser spezifischen Stelle (und nicht nur, wenn die Gegenpartei ein Versicherungsunternehmen ist);

- (ii) der wörtliche Verweis von Art. 13 Abs. 2 Unterabs. 1 der Richtlinie 2009/103/EG auf Abs. 1 derselben Vorschrift („nach Maßgabe von Absatz 1 des vorliegenden Artikels anstelle des Versicherers eintritt“);
- (iii) der allgemeine Grundsatz, wonach dem Geschädigten stets Schadensersatz zusteht (*vulneratus ante omnia reficiendus*), der das gesamte Unionsrechtskorpus zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung durchzieht und den der Gerichtshof seinen Entscheidungen häufig zugrunde legt (vgl. statt aller Urteil vom 1. Dezember 2011, Churchill Insurance Company und Evans, C-442/10, EU:C:2011:799). Wenn also der Normzweck darin liegt, dem schuldlosen Geschädigten Anspruch auf angemessene Entschädigung zu gewähren, ist nicht nachvollziehbar, warum der Geschädigte die Beweislast für eine Tatsache tragen soll (zudem für eine negative Tatsache, also die „Unkenntnis“), deren Beweis beinahe unmöglich ist;
- (iv) der unionsrechtliche Effektivitätsgrundsatz – als übliche Begrenzung der Verfahrensautonomie der Mitgliedstaaten –, wonach die nationalen Verfahrensordnungen den Schutz der durch die Unionsrechtsordnung verliehenen Rechte nicht praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren dürfen (vgl. unter den historischen Entscheidungen hierzu die Urteile des Gerichtshofs vom 14. Dezember 1995, Peterbroeck, C-312/93, EU:C:1995:437] und vom 19. November 1991, Francovich u. a., C-6/90 und C-9/90, EU:C:1991:428). Im vorliegenden Fall könnte die Ausübung des dem Geschädigten gewährten und ausdrücklich aus dem Unionsrecht abgeleiteten Rechts ernstlich gefährdet sein, wenn die die Entschädigung fordernde Person zur Erbringung des Beweises einer negativen Tatsache verpflichtet wäre, deren Beweis ihr beinahe unmöglich ist.

Vor diesem Hintergrund ist die in der nationalen Rechtsprechung herausgebildete Auffassung für das Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) nicht nur nicht bindend, sondern erscheint auch nicht gänzlich überzeugend, vielmehr erfordern gerade die Urteilsbegründungen der Suprema Corte (Kassationsgerichtshof) eine Vorlage zur Vorabentscheidung.

In den angeführten Urteilen, insbesondere im Urteil Nr. 12231/2019, geht die Suprema Corte (Kassationsgerichtshof) von einem Konflikt zwischen dem Unionsrecht und dem innerstaatlichen Recht aus, nimmt danach jedoch an, dass sich diese Diskrepanz (rechtmäßig) aus dem Ermessen des [nationalen] Gesetzgebers im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie ergebe.

Diese beiden Annahmen scheinen aber nicht nebeneinander bestehen zu können: Entweder stellt man einen bestehenden Widerspruch zwischen dem Unionsrecht und dem nationalen Recht fest und löst diesen Widerspruch anhand der zu diesem Zweck festgelegten Kriterien (allen voran die unionsrechtskonforme Auslegung, die im Fall von Auslegungszweifeln die Anrufung des Gerichtshofs erfordert) auf, oder man geht davon aus, dass der nationale Gesetzgeber im Hinblick auf die Art und Weise der Umsetzung nicht gebunden gewesen sei. In diesem zweiten Fall ist

jedoch richtigerweise kein Konflikt der Normen erkennbar: Stellt man fest, dass die Richtlinie den Gesetzgeber (und das Gericht) im Hinblick auf die Beweislastverteilung nicht bindet, so bleibt der autonome Handlungsspielraum des Mitgliedstaats zur Regelung der Voraussetzungen von Schadensersatzbegehren und der betreffenden Beweisobliegenheiten unberührt, ohne dass ein Widerspruch überhaupt erst entsteht.

Die kurze Zusammenfassung dieser Argumente führt zu dem Schluss, dass eine Entscheidung des Gerichtshofs über die richtige Auslegung des Unionsrechts und insbesondere der Art. 13 und 10 der Richtlinie 2009/103/EG erforderlich ist, um zu klären, ob im Fall von Schadensersatzbegehren gegenüber den zur Entschädigung der sogenannten Straßenverkehrsoffer bezeichneten Stellen die Beweislast im Hinblick auf die Kenntnis davon, dass das Verkehrsmittel gestohlen war, beim Antragsteller oder bei der [bezeichneten] Stelle liegt.

[6]. Vorlagefragen

... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt] [Vorlagefragen im Tenor wiedergegeben]

[7]. Tenor

Aus den obigen Gründen entscheidet das Tribunale di Lodi (Gericht Lodi) in Einzelrichterbesetzung ... [nicht übersetzt]:

(A) Gemäß Art. 267 AEUV werden dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Auslegungsfragen **vorgelegt**:

1. Ist Art. 13 der Richtlinie 2009/103/EG dahin auszulegen, dass im Fall eines Verkehrsunfalls, in den eine in einem gestohlenen Fahrzeug beförderte Person verwickelt worden ist, die nach Art. 10 der Richtlinie 2009/103/EG mit der Entschädigung betraute Stelle beweisen muss, dass der Geschädigte wusste, dass das Kraftfahrzeug gestohlen war?

2. Steht bei Bejahung der ersten Frage die dergestalt ausgelegte Bestimmung einer Regelung wie der italienischen entgegen, die so ausgelegt und angewandt wird, dass die Beweislast bei der beförderten und geschädigten Person liegt?

... [nicht übersetzt] [Verfahren]

(C) Bis zur Mitteilung der Entscheidung des Gerichtshofs wird das Verfahren **ausgesetzt**.

Lodi, den 20. Mai 2024

... [*nicht übersetzt*]

ARBEITSDOKUMENT