

Υπόθεση C-370/24 [Nastolo]<sup>i</sup>

## Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

## Ημερομηνία καταθέσεως:

23 Μαΐου 2024

## Αιτούν δικαστήριο:

Tribunale ordinario di Lodi (Ιταλία)

## Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

20 Μαΐου 2024

## Ενάγουσα:

AT

## Εναγομένη:

CT

[παραλειπόμενα]

TRIBUNALE ORDINARIO DI LODI (πρωτοδικείο Lodi, Ιταλία)

ΠΡΩΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ

\*.\*.\*.\*

Ο εντεταλμένος δικαστής, [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] επί της αγωγής [παραλειπόμενα] που άσκησε η:

AT [παραλειπόμενα]

(ενάγουσα)

κατά της

<sup>i</sup> Η ονομασία που έχει δοθεί στην παρούσα υπόθεση είναι πλασματική. Δεν αντιστοιχεί στο πραγματικό όνομα κανενός διαδίκου.

CT, [παραλειπόμενα] επιχείρησης ορισθείσας από το Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (ταμείο εγγυήσεως για τα θύματα τροχαίων, Ιταλία) [παραλειπόμενα]

(εναγομένη)

εξέδωσε [παραλειπόμενα] την ακόλουθη

## ΔΙΑΤΑΞΗ

Δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ

### Προδικαστική παραπομπή για ερμηνεία

στο Δικαστήριο

\*.\*.\*.\*

#### 1. Αντικείμενο της δίκης και σχετικά πραγματικά περιστατικά.

Με εισαγωγικό της δίκης έγγραφο της 11ης Φεβρουαρίου 2022, η AT άσκησε αγωγή κατά του ΠΡΟΣΩΠΟΥ-3, κληρονόμου του ΠΡΟΣΩΠΟΥ-2, και της CT, υπό την ιδιότητά της ως επιχείρησης ορισθείσας από το Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (ταμείο εγγυήσεως για τα θύματα τροχαίων) (εν συντομία, FGVS)<sup>1</sup> με αίτημα την αποκατάσταση της ζημίας (η οποία αποτιμάται σε 233 076,00 ευρώ, πλέον τόκων και ανατιμήσεως) την οποία υπέστη λόγω του τροχαίου ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη στις 6 Ιανουαρίου 2016.

Η AT ισχυρίστηκε ότι στις 6 Ιανουαρίου 2016, στο Lodi, κλήθηκε να επιβιβαστεί, ως συνεπιβάτιδα, σε αυτοκίνητο (Ford Fiesta, με ιταλικές πινακίδες [παραλειπόμενα]) το οποίο βρισκόταν στην κατοχή του ΠΡΟΣΩΠΟΥ-2.

Κατά τη διάρκεια της διαδρομής, το αυτοκίνητο ενεπλάκη σε ατύχημα: οι συνθήκες του ατυχήματος καταγράφηκαν στην έκθεση αυτοψίας τροχαίου ατυχήματος της τοπικής αστυνομίας του Lodi [παραλειπόμενα]. Οι αστυνομικοί της τοπικής αστυνομίας, μετά από ακρόαση των ενδιαφερομένων και των αυτοπτών μαρτύρων, περιέγραψαν το περιστατικό ως εξής: το όχημα στο οποίο επέβαιναν το ΠΡΟΣΩΠΟ-2 (οδηγός) και η AT (μεταφερόμενη) προσέκρουσε στο οπίσθιο τμήμα ενός άλλου αυτοκινήτου (που οδηγούσε ο [παραλειπόμενα], στο οποίο επέβαιναν επίσης δύο άτομα) [παραλειπόμενα]. Μετά τη σύγκρουση, το Ford Fiesta, στο οποίο επέβαιναν η AT και το ΠΡΟΣΩΠΟ-2, προσέκρουσε σε πλαστικό στηθαίο ασφαλείας «new jersey» και ανατράπηκε. Η AT και το ΠΡΟΣΩΠΟ-2 μεταφέρθηκαν στο νοσοκομείο.

<sup>1</sup> [παραλειπόμενα]

Όσον αφορά τον οδηγό, βρέθηκε θετικός σε κοκαΐνη, οπιούχα και τετραϋδροκανναβινόλη. Δεν είναι γνωστές οι συνέπειες του ατυχήματος στη σωματική ακεραιότητα του οδηγού και εν πάσει περίπτωση δεν ασκούν επιρροή.

Αντιθέτως, όσον αφορά την ΑΤ, ο ιατροδικαστής τον οποίο διόρισε ως τεχνικό σύμβουλο το Tribunale (πρωτοδικείο) διαπίστωσε ότι, λόγω του ατυχήματος, η ΑΤ υπέστη εκτεταμένες βλάβες όσον αφορά τη σωματική της ακεραιότητα.

Οι επιληφθέντες αστυνομικοί της τοπικής αστυνομίας, στην έκθεσή τους, σημείωσαν ότι το Ford Fiesta είχε [παραλειπόμενα] κλαπεί.

Κατά συνέπεια, ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά του ΠΡΟΣΩΠΟΥ-2 και της ΑΤ για το αδίκημα της αποδοχής προϊόντων εγκλήματος (άρθρο 648 ποινικού κώδικα): η ενάγουσα απαλλάχθηκε λόγω μη τέλεσης της πράξης [παραλειπόμενα].

Εν τω μεταξύ, το ΠΡΟΣΩΠΟ-2 απεβίωσε.

Μετά την κίνηση της διαδικασίας, παρέστη ενώπιον του δικαστηρίου η CT (ως επιχείρηση ορισθείσα από το FGVS), η οποία επισήμανε ότι η αποζημίωση κατά το άρθρο 283 του νομοθετικού διατάγματος 209/05 οφείλεται μόνο σε τρίτους μεταφερόμενους οι οποίοι αγνοούν ότι το όχημα επί του οποίου επιβαίνουν κατά τον χρόνο του ατυχήματος αποτελεί προϊόν εγκλήματος, υπενθυμίζοντας την κρίση του Suprema Corte (Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Ιταλία) [παραλειπόμενα] ότι εναπόκειται στον ζημιωθέντα ενάγοντα να αποδείξει ότι δεν γνώριζε ανυπαίτως ότι το όχημα αποτελεί προϊόν εγκλήματος. Συναφώς, προέβαλε ότι η αθωωτική απόφαση δεν ασκεί επιρροή [παραλειπόμενα].

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] *[άλλα προγενέστερα και διαδικαστικά γεγονότα τα οποία δεν έχουν σχέση με τα προδικαστικά ερωτήματα]*

[παραλειπόμενα] [Μ]ε διάταξη της 20ής Μαρτίου 2024, το αιτούν δικαστήριο [παραλειπόμενα] έταξε στους διαδίκους προθεσμία [παραλειπόμενα] για την κατάθεση γραπτού υπομνήματος επί των ακόλουθων ζητημάτων: 1) *αντιτίθεται το δίκαιο της Ένωσης (άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103/EK) σε εθνική ρύθμιση [άρθρο 283 του κώδικα ιδιωτικών ασφαλίσεων, όπως ερμηνεύεται από το Suprema Corte (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο)]· 2) συντρέχουν (ή όχι) οι προϋποθέσεις για την υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως για ερμηνεία στο Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ;*

Ο δικηγόρος της ΑΤ υπέβαλε παραδεκτός υπόμνημα [παραλειπόμενα]

Ο δικηγόρος της CT υπέβαλε παραδεκτός υπόμνημα [παραλειπόμενα]

## 2. Το σχετικό ιταλικό δίκαιο και η σχετική νομολογιακή ερμηνεία.

Οι σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου για τους σκοπούς της υπό κρίση υπόθεσης είναι οι ακόλουθες:

Άρθρο 283, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος 209/2005 (κώδικας ιδιωτικών ασφαλίσεων) που προβλέπει τα εξής: «1. Το Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (ταμείο εγγυήσεως για τα θύματα τροχαίων), το οποίο έχει συσταθεί στο πλαίσιο της CONSAP (αρχής αδειοδότησης υπηρεσιών ασφαλίσεων αστικής ευθύνης, Ιταλία), αποζημιώνει τις ζημίες που προκαλούνται από την κυκλοφορία οχημάτων και σκαφών για τα οποία υπάρχει υποχρέωση ασφάλισης, οσάκις: (...) d) το όχημα τίθεται σε κυκλοφορία ενάντια στη θέληση του κυρίου του [παραλειπόμενα]».

Το άρθρο 283, παράγραφος 2, του νομοθετικού διατάγματος 209/2005 προβλέπει τα εξής: «στην περίπτωση της παραγράφου 1, στοιχείο d, αποζημίωση οφείλεται αποκλειστικά στους μη μεταφερόμενους τρίτους και στους μεταφερόμενους ενάντια στη θέλησή τους ή σε όσους αγνοούν ότι το όχημα αποτελεί προϊόν εγκλήματος».

Η ανωτέρω νομοθεσία ερμηνεύθηκε, τόσο από το Suprema Corte (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) [παραλειπόμενα] όσο και από τα δικαστήρια της ουσίας [παραλειπόμενα], υπό την έννοια ότι το βάρος απόδειξης περί της γνώσης ή μη του γεγονότος ότι το όχημα αποτελεί προϊόν εγκλήματος φέρει ο ζημιωθείς-ενάγων, καθόσον συνιστά γενεσιουργό γεγονός του αιτήματός του για αποζημίωση.

[παραλειπόμενα] [νομολογία του Corte di cassazione (Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου)]

Η απόφαση αριθ. 12231/2019, κατά λέξη, έχει ως εξής: «[η] μόνη διαφορά που μπορεί να συναχθεί μεταξύ του νομοθετήματος της Ένωσης και του εθνικού κανόνα συνίσταται στην κατανομή του βάρους αποδείξεως, στο μέτρο που η νομοθεσία της Ένωσης μεταθέτει το εν λόγω βάρος στον ασφαλιστή, ενώ η εθνική νομοθεσία είναι ασαφής, αφήνοντας ωστόσο να εννοηθεί ότι η έλλειψη γνώσης περί του ότι το όχημα αποτελεί προϊόν εγκλήματος συνιστά γενεσιουργό γεγονός της αξίωσης, του οποίου το βάρος απόδειξης φέρει ο ζημιωθείς. Ο Ιταλός νομοθέτης, θέτοντας σε εφαρμογή τη νομοθεσία της Ένωσης και προβλέποντας ασφαλιστική κάλυψη για πρόσωπα που προηγουμένως δεν δικαιούνταν αποζημίωση, δεν μπόρεσε να μη λάβει υπόψη του τις περιπτώσεις στις οποίες τρίτος που μεταφέρθηκε ενάντια στη θέλησή του ή επειδή γνώριζε ότι το όχημα αποτελεί προϊόν εγκλήματος δεν μπορεί να λάβει αποζημίωση. Το γεγονός ότι ο ζημιωθείς φέρει το βάρος απόδειξης της καλής του πίστης επαφίεται, κατά το δικάζον δικαστήριο, στη διακριτική ευχέρεια που διαθέτει το κράτος κατά την εφαρμογή της οδηγίας, με την επιφύλαξη της ταυτότητας του σκοπού που επιδιώκει το δίκαιο της Ένωσης και το εθνικό δίκαιο, ο οποίος είναι να μην καταβάλλεται αποζημίωση σε όσους γνωρίζουν ότι το όχημα έχει κλαπεί».

### 3. Το δίκαιο της Ένωσης.

Το κανονιστικό πλαίσιο αναφοράς που εφαρμόζεται *ratione temporis*, στο παράγωγο δίκαιο της Ένωσης, είναι η οδηγία 2009/103/EK της 16ης Σεπτεμβρίου 2009 (EE L 263, σ. 11).

Το άρθρο 13, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο,

- της εν λόγω οδηγίας ορίζει ότι: «2. Στην περίπτωση οχημάτων που έχουν κλαπεί ή αποκτήθηκαν με άσκηση βίας, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν ότι, αντί του ασφαλιστή, θα παρεμβαίνει ο οργανισμός που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου»·
- Το άρθρο 13, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας ορίζει ότι «θεωρείται ανίσχυρη όσον αφορά την προσφυγή τρίτων μερών που ζημιώθηκαν λόγω ατυχήματος, κάθε διάταξη του νόμου ή συμβατική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε ασφαλιστήριο συμβόλαιο εκδιδόμενο σύμφωνα με το άρθρο 3 και αποκλείει την ασφάλιση της χρήσης ή της οδήγησης οχημάτων από πρόσωπα: α) στα οποία δεν έχει επιτραπεί ρητά ή σιωπηρά η χρήση ή η οδήγηση· β) τα οποία δεν διαθέτουν άδεια οδήγησης του σχετικού οχήματος· γ) τα οποία δεν έχουν συμμορφωθεί με τις εκ του νόμου υποχρεώσεις τεχνικού χαρακτήρα που αφορούν την κατάσταση και την ασφάλεια του εν λόγω οχήματος»·
- Το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας ορίζει ότι «η διάταξη ή η ρήτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο α) μπορούν να αντιταχθούν σε πρόσωπα που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία, εφόσον ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα είχε κλαπεί».

Το αιτούν δικαστήριο δεν γνωρίζει απόφαση του Δικαστηρίου η οποία να ερμηνεύει ειδικά το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103/EK.

Ωστόσο, στη νομολογία του Δικαστηρίου, αν και αναπτύχθηκε σε σχέση με την προηγούμενη σχετική νομοθεσία (οι αποκαλούμενες δεύτερη, τρίτη και τέταρτη σχετικές οδηγίες του 1984, του 1990 και του 2000 αντίστοιχα), επαναλαμβάνεται ότι οι νομοθετικές διατάξεις ή οι συμβατικές ρήτρες ασφαλιστηρίου συμβολαίου οι οποίες αποκλείουν από την κάλυψη της ασφάλισης μπορούν να αντιταχθούν στα θύματα ατυχήματος μόνον αν «ο ασφαλιστής μπορεί να αποδείξει ότι τα πρόσωπα που με τη θέλησή τους επιβιβάστηκαν στο αυτοκίνητο το οποίο προκάλεσε τη ζημία γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο αυτό έχει κλαπεί» (απόφαση του Δικαστηρίου, της 30ής Ιουνίου 2005, C-537/03, Candolin, σκέψη 23· βλ. επίσης απόφαση του Δικαστηρίου, της 1ης Δεκεμβρίου 2011, C-442/10, Churchill, σκέψη 35).

#### 4. Τα υπομνήματα των διαδίκων και τα επιχειρήματά τους.

[παραλειπόμενα] [Τ]ο δικάζον δικαστήριο κάλεσε τους διαδίκους να καταθέσουν [παραλειπόμενα] γραπτό υπόμνημα σχετικά με τα ακόλουθα ερωτήματα: 1) *αντιτίθεται το δίκαιο της Ένωσης (άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103/EK) σε εθνική ρύθμιση [άρθρο 283 του κώδικα ιδιωτικών ασφαλίσεων, όπως ερμηνεύεται από το *Suprema Corte* (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο)]*. 2) *συντρέχουν (ή όχι) οι προϋποθέσεις για την υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως για ερμηνεία στο Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ*;

Ο δικηγόρος της AT [παραλειπόμενα] υποστήριξε ότι το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103/EK είναι ήδη επαρκώς σαφές υπό την έννοια ότι επιβάλλει το βάρος απόδειξης στο FGVS. Επιπλέον, ζήτησε να μην εφαρμοστεί η εθνική διάταξη σε περίπτωση διαπίστωσης σύγκρουσης μεταξύ του δικαίου της Ένωσης και του εθνικού.

Ο δικηγόρος της CT [παραλειπόμενα] υπενθύμισε την εθνική νομολογία, τόσο αυτή της ουσίας όσο και της νομιμότητας, σύμφωνα με την οποία ο ενάγων/ζημιωθείς εξακολουθεί να φέρει το βάρος απόδειξης περί της γνώσης του γεγονότος ότι το όχημα είχε κλαπεί. Συναφώς, ο δικηγόρος της CT υπογράμμισε ότι, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το *Corte di Cassazione* (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) αποφάνθηκε επί της εφαρμογής της εθνικής διάταξης, ουδέποτε αποφάσισε –μολονότι, θεωρητικά, ήταν υποχρεωμένο να το πράξει δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ– να υποβάλει το ίδιο προδικαστική παραπομπή, με την παραδοχή ότι η δοθείσα ερμηνεία δεν αντιβαίνει στην οδηγία 2009/103/EK.

#### 5. Το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής και η άποψη του αιτούντος δικαστηρίου.

Το αιτούν δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να ζητήσει, αυτεπαγγέλτως, ερμηνευτική παρέμβαση του Δικαστηρίου όσον αφορά το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103/EK.

Μολονότι είναι γνωστό ότι εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να «ερμηνεύει το εθνικό δίκαιο, στο μέτρο του δυνατού, υπό το φως του κειμένου και του σκοπού της οδηγίας, ώστε να επιτευχθεί το αποτέλεσμα που αυτή επιδιώκει» (βλ., κατά γράμμα και μεταξύ άλλων, απόφαση του Δικαστηρίου, της 5ης Οκτωβρίου 2004, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-397/01 έως C-403/01, *Pfeiffer*, σκέψη 113 και άλλες εκεί μνημονευόμενες προηγούμενες αποφάσεις), κρίνεται αναγκαίο το Δικαστήριο, το θεσμικό όργανο στο οποίο εναπόκειται να παράσχει την ακριβή ερμηνεία της νομοθεσίας της Ένωσης να αποφανθεί επί της προαναφερθείσας διάταξης προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο η εθνική νομολογία να παγιωθεί σε συνέχεια της εκτεθείσας ανωτέρω νομολογιακής τάσης, η οποία ενδεχομένως να μη συνάδει με τη νομοθεσία της Ένωσης.

Το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103/EK παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη – «μπορούν να προβλέψουν»– να προβλέπουν (ήτοι, δεν τα υποχρεώνει) ότι θα



παρεμβαίνει ο οργανισμός που προβλέπεται στο άρθρο 10, παράγραφος 1, για την αποζημίωση του θύματος ατυχήματος που προκλήθηκε από όχημα που έχει κλαπεί· ωστόσο, τίποτε δεν μνημονεύεται ρητώς ούτε στο άρθρο 13 ούτε στο προπαρατεθέν άρθρο 10 της οδηγίας 2009/103/EK ως προς το γεγονός ότι, ακόμη και αν ο νομοθέτης προέβλεψε την παρέμβαση του αρμοδίου οργανισμού, ο τελευταίος (ή ο ζημιωθείς-ενάγων) φέρει το βάρος απόδειξης όσον αφορά τη γνώση, εκ μέρους του ζημιωθέντος, του γεγονότος ότι το όχημα είχε κλαπεί. Το άρθρο 13, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103/EK περιλαμβάνει, πράγματι, μόνον τη βασική περίπτωση αγωγής που ασκείται κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης.

Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, είναι επομένως σκόπιμο να διευκρινιστεί αν, στην περίπτωση κατά την οποία ο εθνικός νομοθέτης (όπως συνέβη στην Ιταλία) αποφάσισε να προβλέψει την παρέμβαση του οργανισμού που διαλαμβάνεται στο άρθρο 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103/EK, είναι δυνατόν εν συνεχεία να γίνουν δεκτοί –χωρίς να συντρέχει παραβίαση του δικαίου της Ένωσης– κανόνες περί αποδείξεως που επιβάλλουν στον ζημιωθέντα το βάρος απόδειξης περί της άγνοιας του γεγονότος ότι το όχημα είχε κλαπεί ή αν, αντιθέτως, από τη συνολική διατύπωση της οδηγίας 2009/103/EK πρέπει να συναχθεί το αντίθετο.

Η ζητούμενη απόφαση έχει βαρύνουσα σημασία στην υπό κρίση υπόθεση, διότι η κατανομή του βάρους απόδειξης όσον αφορά τη γνώση (ή μη) της εγκληματικής προέλευσης του περιουσιακού στοιχείου έχει καθοριστικές συνέπειες όσον αφορά τη δυνατότητα (ή μη) αποδοχής του αιτήματος και της συνακόλουθης καταβολής της αιτουμένης αποζημίωσης. Η προϋπόθεση της λυσιτέλειας δεν αναιρείται από το γεγονός και μόνον [παραλειπόμενα] ότι η ΑΤ απαλλάχθηκε από το αδίκημα της αποδοχής προϊόντων εγκλήματος, καθόσον ένα πρόσωπο μπορεί να γνωρίζει την παράνομη προέλευση περιουσιακού στοιχείου χωρίς να έχει συμμετάσχει στο προαναφερθέν έγκλημα. Επομένως, είναι προφανές ότι η κατανομή του βάρους απόδειξης αποκτά πρόδηλη σημασία, τόσο στην παρούσα υπόθεση όσο και σε κάθε άλλη παρόμοια υπόθεση που ενδέχεται να ανακύψει στο μέλλον.

Το αιτούν δικαστήριο [παραλειπόμενα] εκτιμά ότι από τον συνδυασμό των διατάξεων της οδηγίας συνάγεται ότι ο οργανισμός του άρθρου 10, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/103/EK (στην Ιταλία, το FGVV) φέρει το βάρος απόδειξης του γεγονότος ότι το όχημα είχε κλαπεί.

Υπ' αυτήν την έννοια, πέραν της διατύπωσης του άρθρου 13 της οδηγίας 2009/103/EK, υπέρ της απόψεως αυτής συνηγορούν:

- (i) η συστηματική ερμηνεία του άρθρου 10, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103/EK, κατά το οποίο –σε περίπτωση οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων– ο οργανισμός πρέπει να αποδείξει ότι ο ζημιωθείς γνώριζε ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο προκειμένου να αποκλείεται η καταβολή αποζημίωσης. Κατά συνέπεια, είναι προφανές ότι ο νομοθέτης της Ένωσης επιδιώκει να επιβάλει στον οργανισμό –και όχι στον

- ζημιωθέντα– το βάρος απόδειξης οποιασδήποτε περίπτωσης η οποία αποκλείει την αποζημίωση, ακόμη και έναντι του συγκεκριμένου αυτού προσώπου (και όχι μόνον όταν ο αντίδικος είναι ασφαλιστική επιχείρηση)·
- (ii) η παραπομπή στο γράμμα του άρθρου 13, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2009/103/EK, στην παράγραφο 1 της ίδιας διάταξης («παρεμβαίνει ο οργανισμός που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 υπό τους όρους που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου»)·
- (iii) η γενική αρχή του *vulneratus ante omnia reficiendus*, η οποία διέπει το σύνολο της νομοθεσίας της Ένωσης για την υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτων και επί της οποίας το Δικαστήριο έχει συχνά στηρίξει τις αποφάσεις του στον εν λόγω τομέα (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση του Δικαστηρίου, της 1ης Δεκεμβρίου 2011, C-442/10, Churchill). Κατά συνέπεια, αν η *ratio legis* είναι να παρέχεται η δυνατότητα στον ανυπαίτιο ζημιωθέντα για δίκαιη αποζημίωση, δεν γίνεται κατανοητό πώς θα μπορούσε να του επιβληθεί η υποχρέωση να αποδείξει μια περίπτωση (και δη, αρνητικού χαρακτήρα, ήτοι «ότι δεν γνώριζε») της οποίας η απόδειξη είναι σχεδόν αδύνατη·
- (iv) η αρχή της αποτελεσματικότητας του δικαίου της Ένωσης –ως σύνηθες όριο της δικονομικής αυτονομίας των κρατών μελών– σύμφωνα με την οποία οι ρυθμίσεις της εθνικής δικονομικής έννομης τάξης που αποσκοπούν στην κατοχύρωση της προστασίας των δικαιωμάτων που απονέμει το δίκαιο της Ένωσης δεν μπορούν να καθιστούν αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερή την άσκηση των εν λόγω δικαιωμάτων (βλ. μεταξύ των ιστορικών αποφάσεων επί του ζητήματος, αποφάσεις του Δικαστηρίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1995, C-312/93, Peterbroeck και της 19ης Νοεμβρίου 1991, C-6/90 και C-9/90, Francovich). Στην υπό κρίση υπόθεση, η άσκηση [του] δικαιώματος που παρέχεται στον ζημιωθέντα, το οποίο ρητώς απονέμει το δίκαιο της Ένωσης, θα μπορούσε να θιγεί σοβαρά από το βάρος απόδειξης μιας αρνητικής περίπτωσης και, κυρίως, της οποίας η εξακρίβωση είναι σχεδόν αδύνατη για το πρόσωπο που ζητεί αποζημίωση.

Από την άποψη αυτή, η τάση που ακολουθείται στην εθνική νομολογία όχι μόνο δεν είναι δεσμευτική για το αιτούν δικαστήριο, αλλά δεν φαίνεται να είναι και απολύτως πειστική: αντιθέτως, ακριβώς με βάση το σκεπτικό των αποφάσεων του *Suprema Corte* (Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου) κρίνεται σκόπιμη η υποβολή αιτήσεως προδικαστικής απόφασης.

Στις ανωτέρω αποφάσεις, ιδίως στην απόφαση αριθ. 12231/2019, το *Corte di Cassazione* (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο) εκκινεί από την παραδοχή ύπαρξης σύγκρουσης μεταξύ της ενωσιακής και της εθνικής νομοθεσίας, αλλά εκτιμά εν συνεχεία ότι η απόκλιση οφείλεται (θεμιτώς) στο περιθώριο εκτιμήσεως του νομοθέτη στο πλαίσιο της μεταφοράς της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο.



Ωστόσο, οι δύο παραδοχές δεν φαίνεται να μπορούν να συνυπάρξουν: είτε πρέπει να γίνει δεκτό ότι υπάρχει αντίθεση μεταξύ της ευρωπαϊκής και της εθνικής νομοθεσίας, η οποία θα επιλυθεί με βάση τα κριτήρια που έχουν τεθεί προς τούτο (με πρώτο, τη σύμφωνη προς το δίκαιο της Ένωσης ερμηνεία, με υποχρέωση υποβολής προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο σε περίπτωση ερμηνευτικής αμφιβολίας), είτε πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο εθνικός νομοθέτης δεν δεσμευόταν ως προς τον τρόπο μεταφοράς. Στην τελευταία περίπτωση, ωστόσο, είναι επίσης εσφαλμένη η διαπίστωση σύγκρουσης μεταξύ των κανόνων: αν γίνει δεκτό ότι η οδηγία δεν δεσμεύει τον νομοθέτη (και το δικαστήριο) όσον αφορά την κατανομή του βάρους απόδειξης, τότε η σφαίρα αυτονομίας του κράτους μέλους θα παρέμενε άθικτη σε σχέση με τη ρύθμιση των προϋποθέσεων των αιτημάτων αποζημίωσης και τις συναφείς υποχρεώσεις απόδειξης, χωρίς ουδόλως να υπάρχει σύγκρουση.

Η συνοπτική παράθεση των ανωτέρω επιχειρημάτων οδηγεί στο συμπέρασμα ότι είναι αναγκαίο να αποφανθεί το Δικαστήριο επί της ορθής ερμηνείας της ενωσιακής νομοθεσίας, ιδίως των άρθρων 13 και 10 της οδηγίας 2009/103/EK, ούτως ώστε να διευκρινιστεί αν, σε περίπτωση αιτημάτων αποζημίωσης που υποβάλλονται στους αρμόδιους οργανισμούς για την αποζημίωση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, το βάρος να αποδείξει αν γνώριζε ότι το όχημα είχε κλαπεί φέρει ο ενάγων ή ο οργανισμός.

## 5. Τα προδικαστικά ερωτήματα.

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [*προδικαστικά ερωτήματα που παρατίθενται στο διατακτικό*]

## 6. Διατακτικό.

Για τους προεκτεθέντες λόγους, το Tribunale di Lodi (πρωτοδικείο Lodi), δικάζον ως μονομελές [παραλειπόμενα]:

**(Α) Αποφασίζει,** δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα για ερμηνεία:

«1. Έχει το άρθρο 13 της οδηγίας 2009/103/EK την έννοια ότι, σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη πρόσωπο μεταφερόμενο με όχημα το οποίο είχε κλαπεί, ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την αποζημίωση κατά το άρθρο 10 της οδηγίας 2009/103/EK οφείλει να αποδείξει ότι ο ζημιωθείς γνώριζε ότι το αυτοκίνητο είχε κλαπεί;

2. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, αντιτίθεται η εν λόγω διάταξη, ερμηνευόμενη κατ' αυτόν τον τρόπο, σε ρύθμιση, όπως η ιταλική, η οποία

έχει ερμηνευθεί και εφαρμοσθεί υπό την έννοια ότι το βάρος απόδειξης φέρει ο μεταφερόμενος και ζημιωθείς;»

[παραλειπόμενα] [διαδικασία]

γ) **Αναστέλλει** την ενώπιόν του διαδικασία έως την έκδοση της απόφασεως του Δικαστηρίου.

Lodi, 20 Μαΐου 2024

[παραλειπόμενα]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ