

Mål C-370/24 [Nastolo]ⁱ

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

23 maj 2024

Domstol som begär förhandsavgörande:

Tribunale ordinario di Lodi (Italien)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

20 maj 2024

Kärande:

AT

Svarande:

CT

[utelämnas]

TRIBUNALE ORDINARIO DI LODI

SEZIONE PRIMA CIVILE

..*.*

Undersökningsdomaren, [utelämnas]

[utelämnas] i mål [utelämnas] som har inletts av

AT [utelämnas]

(kärande)

mot

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

CT, [utelämnas] i egenskap av ett företag som har utsetts av Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada [utelämnas]

(svarande)

har meddelat [utelämnas] följande

BESLUT

enligt artikel 267 FEUF

Begäran om förhandsavgörande

från EU-domstolen

..*.*

1. Saken i det nationella målet och de relevanta faktiska omständigheterna

Genom stämningsansökan av den 11 februari 2022 väckte AT talan mot person 3, som är arvinge till person 2, och mot CT, i egenskap av ett företag som har utsetts av Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (garantifonden för trafikoffer) (nedan kallad FGVS),¹ och yrkade ersättning (på 233 076,00 euro jämte ränta och uppskrivning) för den skada som AT har lidit till följd av den trafikolycka som hon var inblandad i den 6 januari 2016.

AT har gjort gällande att hon, den 6 januari 2016 i Lodi, erbjöds att åka med som passagerare i en personbil (en Ford Fiesta, med italiensk registreringsskylt [utelämnas]) som person 2 hade tillgång till.

Under färden råkade personbilen ut för en olycka. Olycksförloppet fastställdes i den rapport om trafikolyckan som den lokala polisen i Lodi upprättade [utelämnas]. De lokala polistjänstemännen beskrev händelsen på följande sätt, efter att ha hört de inblandade och ögonvittnena: Det fordon som person 2 (föraren) och AT (passageraren) färdades i blev påkört bakifrån av en annan personbil (som kördes av [utelämnas] och i vilken det även fanns två passagerare) [utelämnas]. Efter kollisionen slungades den Ford Fiesta som AT och person 2 befann sig i mot betongbarriären och voltade. AT och person 2 fördes till sjukhus.

Föraren testades positivt för kokain, opiater och tetrahydrokannabinol. Det är oklart – och hur som helst irrelevant – huruvida föraren har fått fysiska men till följd av olyckan.

¹ [utelämnas]

Vad däremot gäller AT har den rättsläkare som Tribunale ordinario di Lodi (Domstolen i Lodi) har utsett som teknisk rådgivare konstaterat att kvinnan, till följd av olyckan, ådrog sig betydande fysiska men.

De lokala polistjänstemän som ingrep noterade i sin rapport att Ford Fiestan var stulen [utelämnas].

Person 2 och AT åtalades följaktligen för häleri (artikel 648 i codice penale (strafflagen)), men käranden frikändes eftersom hon inte hade begått gärningen [utelämnas].

Under tiden avled person 2.

När rättegången väl hade inletts inkom svaromål från CT (i egenskap av företag som har utsetts av FGVS). CT hävdade att ersättning enligt artikel 283 i d.lgs. 209/05 (lagstiftningsdekret 209/05) endast ska betalas till förmån för tredje man som har färdats i fordonet ovetandes om att den personbil som de befann sig i vid tidpunkten för olyckan framfördes i strid med lagen och hänvisade till Suprema Corte (Högsta domstolen) [utelämnas] och dess ståndpunkt att det ankommer på den skadelidande att bevisa att denne inte kände till, utan egen beskyllan, att fordonet framfördes i strid med lagen. CT har därvidlag gjort gällande att den friande brottmålsdomen saknar betydelse [utelämnas].

[utelämnas]

[utelämnas] *[ytterligare bakgrund och andra processuella händelser som saknar relevans för tolkningsfrågorna]*

[utelämnas] [G]enom beslut av den 20 mars 2024 fastställde den hänskjutande domstolen [utelämnas] den frist [utelämnas] inom vilken parterna skulle inkomma med en skriftlig inlägga med avseende på följande frågor: 1) huruvida det finns en konflikt mellan nationell rätt (artikel 283 i codice delle assicurazioni privati (lagen om privata försäkringar), såsom den har tolkats av Suprema Corte) och unionsrätten (artikel 13 i direktiv 2009/103/EG) och 2) huruvida villkoren är uppfyllda för att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen enligt artikel 267 FEUF.

AT:s advokat har inkommit med en ytterligare inlägga, som har beaktats av rätten [utelämnas].

CT:s advokat har inkommit med en ytterligare inlägga, som har beaktats av rätten [utelämnas].

2. Tillämplig italiensk rätt och dess tolkning i rättspraxis

De bestämmelser i nationell rätt som är tillämpliga i förevarande mål är som följer:

Artikel 283.1 i lagstiftningsdekret 209/2005 (lagen om privata försäkringar), där följande föreskrivs: ”1. Garantifonden för trafikoffer, som har inrättats vid Consap [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici (den offentliga myndigheten för försäkringstjänster)], ska ersätta skador som orsakats av trafikerade fordon och fartyg, för vilka försäkringsplikt föreligger, om ... d) fordonet framförs mot ägarens vilja [utelämnas]”.

Artikel 283.2 i lagstiftningsdekret 209/2005, som har följande lydelse: ”[i] ett sådant fall som avses i punkt 1 d ska ersättning endast betalas ut till tredje man som inte har färdats i fordonet och till sådana som har färdats i det mot sin vilja eller som inte har känt till att fordonet framfördes i strid med lagen.”

Denna lagstiftning har av såväl Suprema Corte [utelämnas] som underinstanserna [utelämnas] tolkats så, att det ankommer på den skadelidande/käranden att bevisa att denne [inte] känt till att fordonet härrör från brott, eftersom detta utgör grunden för vederbörandes skadeståndskrav.

[utelämnas] [rättspraxis från Corte di cassazione (Högsta domstolen)]

Dom nr 12231/2019 har följande lydelse: ”[d]en enda skillnad som kan utläsas mellan gemenskapslagstiftningen och den nationella bestämmelsen avser fördelningen av bevisbördan. Enligt gemenskapslagstiftningen är det försäkringsgivaren som har denna bevisbörda, medan det på grundval av den otydliga formuleringen i den nationella lagstiftningen däremot kan utläsas att ett ersättningskrav kan grunda sig på den omständigheten att den skadelidande varit ovetande om det rättsstridiga agerande, vilken det ankommer på den skadelidande att bevisa. Vid genomförandet av gemenskapslagstiftningen och föreskrivandet av försäkringsskydd för personer som tidigare inte har haft rätt till ersättning, har den italienska lagstiftaren inte kunnat underlåta att behandla fall där tredje man som [inte] har färdats i ett fordon mot sin vilja eller känt till att fordonet framförts i strid med lagen inte kan erhålla ersättning. Den omständigheten att den skadelidande har ålagts bevisbördan för att vederbörande var i god tro omfattas, enligt Corte di cassationes mening, av det utrymme för skönsmässig bedömning som staten har vid genomförandet av direktivet, utan att det påverkar det syfte som eftersträvas med gemenskrätten och med den nationella rätten, nämligen att inte bevilja ersättning till en person som har känt till att fordonet var stulet.”

3. Unionsrätt

Den lagstiftning som är tillämplig i tiden (*ratione temporis*) i Europeiska unionens sekundärrätt är direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 (EUT L 263, 2009, s. 11).

I artikel 13 i det direktivet föreskrivs följande:

- Punkt 2 första stycket: ”Om ett fordon har stulits eller tillgripits med våld, får medlemsstaterna föreskriva att det organ som avses i

artikel 10.1 ska betala ersättning i försäkringsgivarens ställe under de förutsättningar som anges i punkt 1 i denna artikel.”

- Punkt 1 första stycket: ”bestämmelser eller villkor i försäkringsavtal som utfärdats i enlighet med artikel 3 [ska] inte ... tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka, om dessa föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av a) personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill, b) personer som inte har körkort för det ifrågakvarande fordonet, c) personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet.”
- Punkt 1 andra stycket: ”Bestämmelser eller villkor som avses i första stycket a får dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.”

Den hänskjutande domstolen känner inte till några domar från EU-domstolen som rör just tolkningen av artikel 13 i direktiv 2009/103/EG.

I EU-domstolens praxis, som visserligen har utformats med hänvisning till den tidigare lagstiftningen på området (det vill säga det andra, det tredje och det fjärde direktivet på området, som går tillbaka till år 1984, år 1990 respektive år 2000), har det dock vid flera tillfällen slagits fast att lagbestämmelser eller avtalsvillkor som innebär att en försäkring inte gäller endast får göras gällande mot dem som drabbats av en olycka om ”försäkringsgivaren kan bevisa att de personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakade olyckan kände till att fordonet var stulet” (EU-domstolens dom av den 30 juni 2005, C-537/03, Candolin, punkt 23; se även EU-domstolens dom av den 1 december 2011, C-442/10, Churchill, punkt 35).

4. Parternas inlagor och argument

[utelämnas] [D]en hänskjutande domstolen har uppmanat parterna att inkomma med, [utelämnas], en skriftlig inlaga avseende följande frågor: 1) *huruvida det finns en konflikt mellan nationell rätt (artikel 283 i lagen om privata försäkringar, såsom den har tolkats av Suprema Corte) och unionsrätten (artikel 13 i direktiv 2009/103/EG) och 2) huruvida villkoren är uppfyllda för att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen enligt artikel 267 FEUF.*

AT:s advokat [utelämnas] har hävdats att det redan av artikel 13 i direktiv 2009/103/EG tillräckligt tydligt framgår att FGVS ska åläggas bevisbördan. Advokaten har även gjort gällande att den nationella bestämmelsen inte ska tillämpas om det anses föreligga en konflikt mellan unionsrätten och nationell rätt.

CT:s advokat [utelämnas] har hänvisat till nationell rättspraxis från lägre och högre domstolar, enligt vilken bevisbördan för att personbilen var stulen åvilar käranden/den skadelidande. CT:s advokat har i detta avseende påpekat att Corte di cassazione, i de fall där den har uttalat sig om tillämpningen av den nationella bestämmelsen, aldrig har beslutat att själv begära ett förhandsavgörande – trots att den i teorin är skyldig enligt artikel 267 FEUF –, med motiveringen att den tolkning som har gjorts inte strider mot direktiv 2009/103/EG.

5. Skälen till att förhandsavgörande begärs och den hänskjutande domstolens ståndpunkt

Den hänskjutande domstolen anser att det är lämpligt att *ex officio* begära en tolkning från EU-domstolen av artikel 13 i direktiv 2009/103/EG.

Med vetskap om att det ankommer på den nationella domstolen att ”i den utsträckning det är möjligt tolka den nationella rätten mot bakgrund av direktivets ordalydelse och syfte för att uppnå det resultat som avses i direktivet” (se, ordagrant och bland annat, EU-domstolens dom av den 5 oktober 2004, förenade målen C-397/01–C-403/10, Pfeiffer, punkt 113 och där angiven rättspraxis), anser den hänskjutande domstolen emellertid att det är nödvändigt att EU-domstolen, som är den institution som har i uppgift att ange hur ifrågavarande unionslagstiftning ska tolkas, uttalar sig om ovannämnda bestämmelse, för att nationell rättspraxis inte ska konsolideras i den riktning som det tidigare har erinrats om och som skulle kunna visa sig strida mot unionsrätten.

Artikel 13 i direktiv 2009/103/EG ger medlemsstaterna möjlighet att föreskriva (”kan föreskriva”) (det vill säga uppställer inte något som helst krav på) att det organ som avses i artikel 10.1 ska betala ersättning till den skadelidande vid en olycka som har orsakats av ett stulet fordon. Det finns emellertid ingenting som uttryckligen säger – vare sig i artikel 13 eller i ovannämnda artikel 10 i direktiv 2009/103/EG – att det, även om lagstiftaren har föreskrivit att det utsedda organet som ska ingripa, är organet (eller den skadelidande/käranden) som har bevisbördan i fråga om huruvida den skadelidande känt till att fordonet framfördes i strid med lagen. Artikel 13.1 andra stycket i direktiv 2009/103/EG hänför sig i själva verket enbart till det särskilda fallet med ett krav riktat mot försäkringsbolaget.

Enligt den hänskjutande domstolen bör det således klargöras huruvida det, om den nationella lagstiftaren (såsom har skett i Italien) har beslutat att föreskriva att det organ som avses i artikel 10.1 i direktiv 2009/103/EG ska ingripa, således kan göras gällande – utan att det uppstår en konflikt med unionsrätten – att det finns bevisbörderegler enligt vilka det åligger den skadelidande att bevisa att vederbörande inte känt till att fordonet var stulet eller huruvida tvärtom den motsatta slutsatsen ska dras av den övergripande ordalydelsen i direktiv 2009/103/EG.

Den tolkning som begäran avser är av uppenbar betydelse i förevarande mål, eftersom fördelningen av bevisbördan i fråga om huruvida det har funnits kännedom om att egendomen härrör från brott är av avgörande betydelse för huruvida yrkandet och den därpå följande betalningen av den begärda ersättningen kan bifallas. Kravet på relevans påverkas inte heller av enbart den omständigheten [utelämnas] att käranden har frikänts för häleri, eftersom en person mycket väl kan känna till att en egendom härrör från brott utan att ha medverkat till det nämnda brottet. Det är således uppenbart att fördelningen av bevisbördan är av mycket stor betydelse i detta mål, liksom i alla andra liknande mål som kan uppkomma i framtiden.

Enligt den hänskjutande domstolens mening [utelämnas] följer det av en samlad tolkning av direktivets bestämmelser att det ankommer på det organ som avses i artikel 10.1 i direktiv 2009/103/EG (i Italien FGVS) att bevisa att villkoret att fordonet härrörde från brott är uppfyllt.

I detta avseende är följande relevant, utöver ordalydelsen i artikel 13 i direktiv 2009/123/EG:

- i) En systematisk tolkning av artikel 10.2 andra stycket i direktiv 2009/103/EG, där det föreskrivs – i händelse av framförande av oförsäkrade fordon – att den omständigheten att den skadelidande visste att fordonet var oförsäkrat ska styrkas av organet för att ersättning ska kunna utslutas. Det förefaller därför uppenbart att unionslagstiftaren har haft för avsikt att ålägga organet – och inte den skadelidande – skyldigheten att bevisa varje omständighet som utgör hinder för ersättning, även med avseende på just denna person (och således inte bara när motparten är ett försäkringsbolag).
- ii) Hänvisningen i artikel 13.2 första stycket i direktiv 2009/103/EG till punkt 1 i den bestämmelsen ("ska betala ersättning i försäkringsgivarens ställe under de förutsättningar som anges i punkt 1 i denna artikel").
- iii) Den allmänna principen att framför allt den skadelidande har rätt till ersättning (*vulneratus ante omnia reficiendus*), som ligger till grund för hela unionslagstiftningen i fråga om obligatorisk motorfordonsförsäkring och som EU-domstolen ofta har grundat sina egna avgöranden inom området på (se, bland annat, EU-domstolens dom av den 1 december 2011, C-442/10, Churchill). Om *ratio legis* är att göra det möjligt för en skadelidande som är oskyldig att få skälig ersättning, är det följaktligen svårt att se hur denne kan åläggas skyldigheten att påvisa en omständighet (dessutom av negativ art, det vill säga "att inte känna till"), som är nästintill omöjlig att bevisa.
- iv) Unionsrättens effektivitetsprincip – som är en sedvanlig gräns för medlemsstaternas processuella autonomi – enligt vilken den nationella processordningen inte får göra det omöjligt eller alltför svårt att skydda de unionsrättsliga rättigheterna (se, bland de tidigare avgörandena i detta

avseende, EU-domstolens dom av den 14 december 1995, C-312/93, Peterbroeck, och dom av den 19 november 1991, C-6/90 och C-9/90, Francovich). I förevarande fall skulle den skadelidandes utövande [av] sin rätt, som uttryckligen härrör från unionsrätten, allvarligt kunna påverkas av skyldigheten att styrka en negativ omständighet och framför allt av att det är nästintill omöjligt för den person som begär skadestånd att bevisa denna.

Mot denna bakgrund har den hänskjutande domstolen inte någon skyldighet att följa vad som har fastställts i nationell rättspraxis och denna rättspraxis förefaller dessutom inte heller vara helt övertygande: det är till och med just på grund av domskälen i Suprema Cortes domar som en begäran om förhandsavgörande måste framställas.

I de avgöranden som det har hänvisats till, särskilt avgörandet i mål nr 12231/2019, har Corte di cassazione utgått från att det föreligger en konflikt mellan den angivna unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen, men har dock därefter konstaterat att konflikten (rättmätigt) kan hänföras till lagstiftarens utrymme för skönsmässig bedömning vid införlivandet av direktivet.

Det finns en motsättning mellan dessa båda uttalanden: antingen ska det slås fast att det föreligger en konflikt mellan unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen, varpå rätten måste finna en lösning på motsättningen med de kriterier som har fastställts för detta ändamål (framför allt göra en tolkning i överensstämmelse med unionsrätten, med en tillhörande skyldighet att vända sig till EU-domstolen om tvivel uppstår rörande tolkningen) eller så ska det slås fast att den nationella lagstiftaren inte var skyldig att iaktta formerna för införlivandet. I det sistnämnda fallet är det dock dessutom felaktigt att anse att det föreligger en konflikt mellan bestämmelserna: om det slås fast att direktivet inte är bindande för lagstiftaren (och domstolarna) vad gäller fördelningen av bevisbördan, skulle medlemsstatens ha kvar sin självbestämmanderätt i fråga om reglering av villkoren för skadeståndskrav och den tillhörande bevisbördan, och någon konflikt skulle inte ens uppstå.

Av den korta sammanfattningen av dessa argument kan den slutsatsen dras att EU-domstolen behöver uttala sig om hur unionslagstiftningen, närmare bestämt artiklarna 13 och 10 i direktiv 2009/103/EG, ska tolkas, så att det kan klargöras huruvida det ankommer på käranden – eller organet – att bevisa att kännedom fanns om att fordonet var stulet, vid skadeståndskrav som riktas mot de organ som ska betala ersättning till så kallade trafikoffer.

5. Tolkningsfrågorna

[utelämnas]

[utelämnas] *[tolkningsfrågorna anges i beslutsdelen]*

6. Beslut

Mot bakgrund av det ovan anförda har Tribunale di Lodi, i en sammansättning med en ensamdomare [utelämnas] beslutat följande:

(A) Följande frågor ska hänskjutas till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande med stöd av artikel 267 FEUF:

1. ”Ska artikel 13 i direktiv 2009/113/EG tolkas så, att det vid en trafikolycka där en person har färdats i ett stulet fordon ankommer på det organ som är skyldigt att betala ersättning enligt artikel 10 i direktiv 2009/103/EG att bevisa att den skadelidande känt till att fordonet var stulet?”

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

[utelämnas] [förfarandet]

(C) Målet vilandeförklaras till dess att EU-domstolen har meddelat sitt avgörande.

Lodi den 20 maj 2024

[utelämnas]

ARBETS-DOKUMENT