

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Court of Appeal (Irlandia)
w dniu 9 marca 2017 r. – David Smith/Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland,
Attorney General**

(Sprawa C-122/17)

(2017/C 151/29)

Język postępowania: angielski

Sąd odsyłający

Court of Appeal

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: David Smith

Strona pozwana: Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General

Pytania prejudycjalne

„Czy w sytuacji gdy:

- i. odpowiednie przepisy prawa krajowego przewidują wyłączenie z zakresu odpowiedzialności w ramach obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego wobec osób, dla których nie przewidziano trwale zamocowanych siedzeń w pojeździe mechanicznym,
- ii. zgodnie z postanowieniami polisy ubezpieczeniowej ochrona ubezpieczeniowa obejmuje wyłącznie osoby podróżujące na trwale zamocowanych siedzeniach w pojeździe, i polisa ta była w istocie zatwierdzoną polisą ubezpieczeniową na gruncie prawa krajowego w chwili wypadku,
- iii. wcześniejszym orzeczeniem Trybunału (w sprawie C-356/05 Farrell) przepisy prawa krajowego przewidujące takie wyłączenie z zakresu ochrony ubezpieczeniowej zostały uznane za sprzeczne z prawem UE, i, co za tym idzie, należy odstąpić od ich stosowania, i
- iv. brzmienie przepisów krajowych uniemożliwia ich wykładnię zgodnie z wymogami prawa UE,

w postępowaniu spornym między osobami prywatnymi i prywatnym towarzystwem ubezpieczeń dotyczącym wypadku drogowego z 1999 r. skutkującego poważnymi uszkodzeniami ciała pasażera, który nie podróżował na trwale zamocowanym siedzeniu pasażera, w którym to postępowaniu za zgodą stron sąd krajowy dopozwał państwo i towarzystwo ubezpieczeniowe po stronie pozwanej, sąd ów, odstępując od stosowania odpowiednich przepisów prawa krajowego, ma również obowiązek niestosowania lub w inny sposób wyłączenia możliwości zastosowania przez ubezpieczyciela klauzuli wyłączającej odpowiedzialność przewidzianej w polisie ubezpieczenia komunikacyjnego obowiązującej w chwili wypadku, dopuszczając tym samym możliwość dochodzenia przez poszkodowanego odszkodowania bezpośrednio od ubezpieczyciela na podstawie tej polisy? Ewentualnie czy taki rezultat przełoży się w istocie na bezpośredni horyzontalny skutek dyrektywy wobec osoby prywatnej zakazany prawem UE?”

**Skarga wniesiona w dniu 10 marca 2017 r. – Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej
Polskiej**

(Sprawa C-127/17)

(2017/C 151/30)

Język postępowania: polski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Europejska (Przedstawiciele: J. Hottiaux i W. Mölls, pełnomocnicy)

Strona pozwana: Rzeczpospolita Polska

Żądania strony skarżącej

- Stwierdzenie, że nakładając na przedsiębiorstwa transportowe wymóg posiadania specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 3 i 7 dyrektywy Rady 96/53 z dnia 25 lipca 1996r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym⁽¹⁾ w związku z pkt 3.1 i 3.4 załącznika I do tej dyrektywy;
- obciążenie Rzeczypospolitej Polskie kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Komisja zarzuca Rzeczypospolitej Polskiej, że ruch pojazdów zgodnych z maksymalnym dopuszczalnym naciskiem osi ustalonym na 10t (oś nie napędowa) i 11,5 t (oś napędowa) w pkt 3.1 i 3.4 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE, jest ograniczony na blisko 97 % dróg publicznych usytuowanych na terytorium Polski, co jest sprzeczne z art. 3 teje dyrektywy. Powyższe ograniczenie wynika z połączenia dwóch następujących czynników:

- 1) otwarcia dla ruchu pojazdów o maksymalnym dopuszczalnym nacisku na oś 11,5 t jedynie dróg stanowiących część sieci transeuropejskiej (TEN-T) oraz niektórych innych dróg krajowych (art. 41 ust. 2 Ustawy o drogach publicznych); oraz
- 2) wymogu posiadania specjalnego zezwolenia umożliwiającego poruszanie się po innych drogach (art. 64 i następane ustawy Prawo o ruchu drogowym).

Komisja zarzuca również Rzeczypospolitej Polskiej błędną wykładnię art. 7 dyrektywy 96/53/WE. W ocenie RP przepisy te umożliwiają państwu członkowskiemu zastosowanie odstępstwa od ogólnej zasady ustanowionej w art. 3 tej dyrektywy poprzez ograniczenie ruchu pojazdów o nacisku osi napędowej wynoszącym 11,5 t. O ile prawdą jest, że w akapicie drugim art.7 przytaczane są konkretne przykłady, kiedy ruch może być zgodnie z prawem ograniczony (miasta, małe wioski, lub miejsca o szczególnym znaczeniu przyrodniczym), to jednak nadal dotyczy to ograniczeń nałożonych jedynie na niektóre drogi lub obiekty inżynieryjne na określonych odcinkach drogi. Zdaniem Komisji państwo członkowskie nie może rozsądnie powoływać się na możliwość ustanowienia odstępstw, aby objąć nimi blisko 97 % swojej sieci dróg.

Ponadto, zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym⁽²⁾, aby móc poruszać się po drogach niebędących częścią TEN-T, czyli po blisko 97 % dróg stanowiących sieć dróg publicznych, przedmiotowe pojazdy muszą wystąpić o specjalne zezwolenie do właściwych organów i uzyskać je, co pociąga za sobą następujące utrudnienia:

- kompleksowe formalności administracyjne wymagające kontaktów z różnymi organami administracji,
- geograficzny obszar ważności zezwolenia jest ograniczony, co zmusza przedsiębiorstwa transportowe do występowania na ogół o kilka zezwoleń na każdą trasę;
- czas niezbędny do uzyskania zezwolenia i jego koszt.

W końcu, na podstawie art. 64 ust. 2 wyżej wymienionej ustawy Prawo o ruchu drogowym, zezwolenia kategorii IV na korzystanie z dróg krajowych przez pojazdy o nacisku osi/osi napędowej wynoszącym 11,5 t nie mogą być wykorzystane do przewozu ładunków podzielnych.

Dyrektywa 96/53/WE nie zezwala na tego typu przeszkody i utrudnienia w zakresie swobody przemieszczania się pojazdów. Przedsiębiorstwo, które nie zgodzi się poddać tym warunkom, podlegać będzie zakazowi ruchu drogowego. Takie uregulowanie jest sprzeczne z art. 3 dyrektywy 96/53/WE, który poprzez warunki w nim postawione, uniemożliwia państwom członkowskim na ich terytoriach „odmówienia lub zabronienia” używania w ruchu międzynarodowym pojazdów odpowiadającym wartościom maksymalnym masy określonym w załączniku I do teje dyrektywy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 235, s. 59; Polskie wydanie specjalne: Rozdział 07 Tom 002 P. 478 – 494

⁽²⁾ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 sierpnia 2012r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 2012, poz. 1137.