

**Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Court of Appeal (Irlanda) il 9 marzo 2017 —
David Smith/Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General**

(Causa C-122/17)

(2017/C 151/29)

Lingua processuale: l'inglese

Giudice del rinvio

Court of Appeal

Parti

Ricorrente: David Smith

Convenuti: Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General

Questioni pregiudiziali

«Se, in una controversia tra soggetti privati e una compagnia privata di assicurazioni vertente su un incidente automobilistico che, nel 1999, ha comportato gravi lesioni a carico di un passeggero che non viaggiava su un sedile fisso, nell'ambito della quale, con il consenso delle parti, il giudice nazionale ha chiamato in causa la compagnia privata di assicurazioni e lo Stato come convenuti — ove

- i) le disposizioni pertinenti del diritto nazionale prevedano l'esclusione dall'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli nei confronti di persone per le quali non siano stati forniti sedili fissi in un veicolo a propulsione meccanica,
- ii) la pertinente polizza assicurativa stabilisca che la copertura sia circoscritta ai passeggeri che viaggiano su sedili fissi e la stessa polizza fosse di fatto, all'epoca dell'incidente, una polizza assicurativa approvata ai fini di detto diritto nazionale,
- iii) le disposizioni nazionali pertinenti che prevedono una siffatta esclusione dalla copertura siano già state dichiarate contrarie al diritto dell'Unione europea in una precedente decisione della Corte (sentenza Farrell, C-356/05 [EU: C:2007:229]) e debbano pertanto essere disapplicate, e
- iv) la formulazione delle disposizioni nazionali sia tale da non permettere un'interpretazione conforme ai requisiti del diritto dell'Unione,

il giudice nazionale sia tenuto, nel disapplicare le disposizioni pertinenti del diritto nazionale, a disapplicare anche la clausola di esclusione o a impedire in altro modo all'assicuratore di avvalersi di una clausola siffatta contenuta nella polizza assicurativa dell'autoveicolo in vigore all'epoca dei fatti, con la conseguenza che la vittima lesa avrebbe così potuto agire direttamente nei confronti della suddetta compagnia sulla base della polizza. In subordine, se un risultato siffatto equivalga essenzialmente a riconoscere effetto orizzontale diretto a una direttiva nei confronti di un soggetto privato in violazione del diritto dell'Unione».

Ricorso proposto il 10 marzo 2017 — Commissione europea/Repubblica di Polonia

(Causa C-127/17)

(2017/C 151/30)

Lingua processuale: il polacco

Parti

Ricorrente: Commissione europea (rappresentanti: J. Hottiaux e W. Mölls, agenti)

Convenuta: Repubblica di Polonia

Conclusioni della ricorrente

- Dichiarare che, avendo imposto alle imprese di trasporti il requisito di essere provviste di autorizzazioni speciali per la circolazione su alcune strade pubbliche, la Repubblica di Polonia è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti ai sensi degli articoli 3 e 7 della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale ⁽¹⁾, in combinato disposto con i punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I alla medesima direttiva;
- condannare la Repubblica di Polonia alle spese.

Motivi e principali argomenti

La Commissione addebita alla Repubblica di Polonia che la circolazione dei veicoli conformi al peso massimo autorizzato per asse stabilito ai punti 3.1 e 3.4 dell'allegato I alla direttiva 96/53/CE in 10 t (asse non motore) e 11.5 t (asse motore) è limitata su quasi il 97 % delle strade pubbliche situate nel territorio della Polonia, il che è contrario all'articolo 3 della citata direttiva. La suddetta limitazione deriva dalla combinazione di due seguenti fattori:

- 1) l'apertura per la circolazione dei veicoli con un peso massimo autorizzato per asse di 11,5 t soltanto delle strade che costituiscono una parte della rete transeuropea (TEN-T) e di alcune altre strade nazionali [articolo 41, paragrafo 2, della legge sulle strade pubbliche; Ustawa o drogach publicznych]; nonché
- 2) l'obbligo di essere provvisti di un'autorizzazione speciale che permette la circolazione su altre strade [articolo 64 e seguenti della legge sulla circolazione stradale; ustawa Prawo o ruchu drogowym)].

La Commissione addebita inoltre alla Repubblica di Polonia l'errata interpretazione dell'articolo 7 della direttiva 96/53/CE. Secondo la Repubblica di Polonia tali disposizioni consentono allo Stato membro di applicare una deroga alla regola generale stabilita dall'articolo 3 della suddetta direttiva mediante la limitazione della circolazione di veicoli con un peso per asse motore pari a 11,5 t. Se è vero che al secondo comma dell'articolo 7 vengono menzionati esempi concreti di fattispecie in cui la circolazione può essere legittimamente limitata (città, piccoli villaggi o siti di particolare interesse naturale), trattasi pur sempre, tuttavia, di limitazioni imposte solo per alcune strade o strutture di ingegneria ubicate in determinati tratti stradali. Secondo la Commissione lo Stato membro non può ragionevolmente invocare la possibilità di stabilire deroghe al fine di farvi rientrare circa il 97 % della propria rete stradale.

Inoltre, ai sensi dell'articolo 64, paragrafo 1, della legge sulla circolazione stradale ⁽²⁾, per poter circolare sulle strade che non fanno parte della rete TEN-T, cioè su quasi il 97 % delle strade che costituiscono la rete di strade pubbliche, i proprietari dei veicoli in questione devono richiedere alle autorità competenti un'autorizzazione speciale ed ottenerla, il che comporta le seguenti difficoltà:

- le formalità amministrative complesse che richiedono contatti con diverse autorità amministrative;
- l'area geografica di validità dell'autorizzazione è limitata, il che costringe le imprese di trasporto a richiedere, solitamente, diverse autorizzazioni per ciascun itinerario;
- il tempo necessario per ottenere l'autorizzazione ed il suo costo.

Infine, ai sensi dell'articolo 64, paragrafo 2, della succitata legge sulla circolazione stradale, le autorizzazioni di categoria IV relative alla circolazione sulle strade nazionali dei veicoli con peso per asse motore pari a 11,5 t non possono essere utilizzate per il trasporto di carichi divisibili.

La direttiva 96/53/CE non consente questo tipo di ostacoli e svantaggi nell'ambito della libera circolazione dei veicoli. L'impresa che non dovesse ottemperare alle suddette condizioni sarà soggetta al divieto della circolazione stradale. Tale disciplina è contraria all'articolo 3 della direttiva 96/53/CE, il quale, attraverso le condizioni in esso stabilite, impedisce agli Stati membri di «rifiutare o vietare» nei loro territori l'uso nel traffico internazionale di veicoli conformi ai valori limite di peso di cui all'allegato I della citata direttiva.

⁽¹⁾ GU L 235, pag. 59.

⁽²⁾ Comunicazione del Maresciallo della Camera bassa del Parlamento della Repubblica di Polonia, del 30 agosto 2012, relativa alla pubblicazione del testo unico della legge sulla circolazione stradale; Dz.U. (Gazzetta ufficiale polacca) del 2012, posizione 1137.