

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Court of Appeal (Irsko) dne 9. března 2017 – David Smith v. Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Irsko, Attorney General

(Věc C-122/17)

(2017/C 151/29)

Jednací jazyk: angličtina

Předkládající soud

Court of Appeal

Účastníci původního řízení

Žalobce: David Smith

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

Předběžné otázky

Pokud

- i) příslušná ustanovení vnitrostátního práva stanoví výjimku u zákonného pojištění motorových vozidel v souvislosti s osobami, pro které nejsou v mechanicky poháněném vozidle žádná pevná sedadla,
- ii) příslušná pojistná smlouva stanoví, že pojistné krytí je omezeno pouze na cestující, kteří cestují na pevných sedadlech, a tato smlouva v době nehody patřila mezi schválené pojištění z hlediska vnitrostátního práva,
- iii) příslušná vnitrostátní ustanovení obsahující tuto výjimku z pojistného krytí byla prohlášena za neslučitelná s unijním právem v dřívějším rozhodnutí Soudního dvora (věc C 356/05, Farrell v. Whitty), a tudíž měla být neaplikována, a
- iv) znění těchto vnitrostátních ustanovení nedovoluje takový výklad, který by byl slučitelný s požadavky unijního práva,

je vnitrostátní soud v řízení mezi soukromoprávními subjekty a soukromou pojišťovnou týkajícím se automobilové nehody, jejímž důsledkem byla v roce 1999 vážná škoda na zdraví cestujícího, který necestoval na pevném sedadle, přičemž se v návaznosti na souhlas účastníků řízení vnitrostátní soud připojil k soukromé pojišťovně a státu jako k žalovaným [omissis], povinen, neaplikuje-li příslušná ustanovení vnitrostátního práva, rovněž neaplikovat uvedenou vylučovací doložku obsaženou v pojistné smlouvě pro motorové vozidlo nebo jinak zabránit pojistiteli ve využití [omissis] tehdy platné vylučovací doložky, tak aby zraněná oběť nehody mohla být odškodněna přímo pojišťovnou na základě daného pojištění? Vedl by případně takový výsledek v praxi k určité formě horizontálního přímého účinku směrnice vůči soukromoprávnímu subjektu způsobem, který unijní právo zakazuje?

Žaloba podaná dne 10. března 2017 – Evropská komise v. Polská republika

(Věc C-127/17)

(2017/C 151/30)

Jednací jazyk: polština

Účastnice řízení

Žalobkyně: Evropská komise (zástupce: J. Hottiaux a W. Mölls, zmocněnci)

Žalovaná: Polská republika

Návrhová žádání žalobkyně

- určit, že Polská republika tím, že od přepravních podniků požaduje vlastnictví zvláštních povolení na používání některých veřejných cest, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článků 3 a 7 směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz ⁽¹⁾ ve spojení s body 3.1 a 3.4 přílohy I této směrnice;
- uložit Polské republice náhradu nákladů řízení.

Žalobní důvody a hlavní argumenty

Komise vytýká Polské republice, že je doprava vozidel s maximální povolenou hmotností nápravy 10 tun (nápravy, které nejsou hnací) respektive 11,5 tuny (hnací nápravy) v bodech 3.1 a 3.4 přílohy I směrnice 96/53/ES omezena skoro na 97 % veřejných cest nacházejících se na území Polska, což je v rozporu s článkem 3 téže směrnice. Výše uvedené omezení vyplývá z kombinace dvou následujících faktorů:

1. z okolnosti, že doprava vozidel s maximální povolenou hmotností nápravy 11,5 tuny je možná jen na cestách, kterou se součástí „transevropské dopravní sítě“ (TEN-T), jakož i na některých jiných státních cestách [článek 41 odst. 2 Ustawa o drogach publicznych (zákon o veřejných cestách)], jakož i
2. z požadavku zvláštního povolení umožňujícího cestování po jiných cestách [článek 64 a následovně Ustawa Prawo o ruchu drogowym (zákon o cestovní dopravě)].

Komise rovněž vytýká Polské republice nesprávný výklad článku 7 směrnice 96/53/ES. Polská republika zastává názor, že tato ustanovení umožňovala členskému státu použití výjimky z obecné zásady upravené v článku 3 této směrnice, a to omezením dopravy vozidel s povolenou hmotností nápravy 11,5 tuny. I když je pravda, že v čl. 7 odst. 2 jsou uvedeny konkrétní příklady toho, kdy může být doprava v souladu s právem omezena (města, malé vesnice nebo zvláště hodnotná území z pohledu ochrany přírody), nadále se jedná o omezení týkající se jen některých cest a inženýrských staveb na určitých úsecích cesty. Podle názoru Komise se nemůže členský stát rozumně odvolávat na možnost stanovení výjimek, aby jimi pokryl téměř 97 % své dopravní sítě.

Navíc v souladu s čl. 64 odst. 1 zákona o cestovní dopravě ⁽²⁾, aby se mohla vozidla pohybovat na cestách, které nejsou součástí TEN-T a tím skoro na 97 % veřejných cest, je třeba požádat příslušný orgán o povolení a získat jej, což sebou nese následující těžkosti:

- komplexní administrativní formality, které vyžadují kontaktování různých správních orgánů,
- geografická platnost povolení je omezená, což nutí přepravce požádat obecně o více povolení pro každou trasu,
- čas a náklady, které je třeba vynaložit na získání povolení.

Nakonec se povolení kategorie IV nemohla podle čl. 64 odst. 2 zákona o cestovní dopravě použít na státní cesty pro vozidla s hmotností hnací nápravy 11,5 tuny, pokud šlo o přepravu dělitelného nákladu.

Směrnice 96/53/ES nepovoluje takové omezení nebo ztížení volného pohybu pro vozidla. Podnik, který nesouhlasí s plněním těchto podmínek, podléhá zákazu přepravy na cestách. Takovýto předpis porušuje článek 3 směrnice 96/53/ES, který v něm vyjmenovanými požadavky zabraňuje, aby členské státy na svých územích „odmítaly nebo zakázaly“ používání vozidel, která vyhovují mezním hodnotám týkajícím se hmotnosti podle přílohy I této směrnice.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 235, s. 59

⁽²⁾ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 sierpnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym; Dz. U. 2012, Pos. 1137 (Oznámení předsedy Sejmu Polské republiky ze dne 30. srpna 2012 o vydání konsolidovaného znění zákona o cestovní dopravě).