

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Court of Appeal (Ιρλανδία) στις 9 Μαρτίου 2017 — David Smith κατά Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General

(Υπόθεση C-122/17)

(2017/C 151/29)

Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική

Αιτούν δικαστήριο

Court of Appeal

Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης

Ενάγων πρωτοδίκως: David Smith

Εναγόμενοι πρωτοδίκως: Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General

Προδικαστικά ερωτήματα

Όταν:

- i) οι σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου προβλέπουν αποκλεισμό της υποχρέωσης ασφαλίσεως οχήματος όσον αφορά τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε μηχανοκίνητο όχημα χωρίς να τους διατίθενται σταθερά καθίσματα,
- ii) το σχετικό ασφαλιστήριο προβλέπει ότι η κάλυψη περιορίζεται σε επιβάτες καθήμενους σε σταθερά καθίσματα και το ασφαλιστήριο αυτό πράγματι αποτελούσε εγκεκριμένο ασφαλιστήριο υπό την έννοια της εθνικής νομοθεσίας κατά τον χρόνο του ατυχήματος,
- iii) οι σχετικές εθνικές διατάξεις που προβλέπουν μια τέτοια εξαίρεση από την κάλυψη έχουν ήδη κριθεί από το Δικαστήριο, σε προγενέστερη απόφασή του (απόφαση της 19ης Απριλίου 2007, Farrell, C-356/05, EU:C:2007:229), αντίθετες προς το δίκαιο της Ένωσης, οπότε πρέπει να μείνουν ανεφάρμοστες, και
- iv) το κείμενο των εθνικών διατάξεων δεν επιτρέπει ερμηνεία σύμφωνη με τις επιταγές του δικαίου της Ένωσης,

ενώ, στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ ιδιωτών και ιδιωτικής ασφαλιστικής εταιρίας όσον αφορά τροχαίο ατύχημα που προκάλεσε, το 1999, σοβαρή σωματική βλάβη προσώπου που δεν καθόταν σε σταθερό κάθισμα, όταν, με τη συγκατάθεση των διαδίκων, το εθνικό δικαστήριο προσεπικάλεσε την ιδιωτική ασφαλιστική εταιρία και το Δημόσιο για να παραστούν ως εναγόμενοι, μήπως το εθνικό δικαστήριο που αφήνει ανεφάρμοστες τις σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου οφείλει να αφήσει ανεφάρμοστη επίσης τη ρήτρα αποκλεισμού που περιλαμβάνεται στο ασφαλιστήριο για την οδική ασφάλιση ή να αντιταχθεί με άλλον τρόπο στο να επικαλεστεί ο ασφαλιστής τη ρήτρα αποκλεισμού η οποία ήταν σε ισχύ κατά τον χρόνο του ατυχήματος, οπότε ο παθών θα μπορεί να λάβει αποζημίωση ευθέως από την ασφαλιστική εταιρία βάσει του εν λόγω ασφαλιστηρίου; Επικουρικώς, μήπως ένα τέτοιο αποτέλεσμα ισοδυναμεί στην ουσία με μια μορφή οριζόντιου άμεσου αποτελέσματος μιας οδηγίας έναντι ενός ιδιώτη κατά τρόπο απαγορευόμενο από το δίκαιο της Ένωσης;

Προσφυγή της 10ης Μαρτίου 2017 — Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Πολωνίας

(Υπόθεση C-127/17)

(2017/C 151/30)

Γλώσσα διαδικασίας: η πολωνική

Διάδικοι

Προσφεύγουσα: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (εκπρόσωποι: J. Hottiaux και W. Mölls)

Καθής: Δημοκρατία της Πολωνίας

Αιτήματα

Η προσφεύγουσα ζητεί από το Δικαστήριο:

- να διαπιστώσει ότι η Πολωνική Δημοκρατία, στο μέτρο που επέβαλε σε εταιρίες μεταφορών την υποχρέωση να διαθέτουν ειδική άδεια για τη χρήση ορισμένων δημόσιων οδών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 3 και 7 της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές ⁽¹⁾, σε συνδυασμό με τα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας αυτής,
- να καταδικάσει τη Δημοκρατία της Πολωνίας στα δικαστικά έξοδα.

Ισχυρισμοί και κύρια επιχειρήματα

Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η κυκλοφορία οχημάτων σύμφωνα με τις προβλεπόμενες στα σημεία 3.1 και 3.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/EK απαιτήσεις μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ανά άξονα, που ορίζεται στους 10 τόνους (μη κινητήριος άξονας) και στους 11,5 τόνους (κινητήριος άξονας), περιορίζεται στο 97 % περίπου των δημοσίων οδών της Πολωνικής επικράτειας, πράγμα το οποίο έρχεται σε αντίθεση με το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας. Ο ανωτέρω περιορισμός προκύπτει από τον συνδυασμό των δύο κατωτέρω παραγόντων:

- 1) του γεγονότος ότι η κυκλοφορία οχημάτων μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους ανά άξονα 11,5 τόνων είναι δυνατή μόνο στις οδούς που αποτελούν τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου (TEN-T) ή σε ορισμένες άλλες εθνικές οδούς (άρθρο 41, παράγραφος 2, του Ustawa o drogach publicznych (νόμου περί δημοσίων οδών), και
- 2) της υποχρέωσης κατοχής ειδικής άδειας η οποία καθιστά δυνατή την κυκλοφορία σε άλλες οδούς (άρθρα 64 επ. του Ustawa Prawo o ruchu drogowym [νόμου για την οδική κυκλοφορία]).

Η Επιτροπή προσάπτει επίσης στην Πολωνική Δημοκρατία ότι προέβη σε εσφαλμένη ερμηνεία του άρθρου 7 της οδηγίας 96/53/EK. Κατά την Πολωνική Δημοκρατία, οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου επιτρέπουν στα κράτη μέλη να θεσπίζουν εξαίρεση από τη γενική αρχή του άρθρου 3 της ίδιας οδηγίας μέσω περιορισμού της κυκλοφορίας των οχημάτων μέγιστου βάρους ανά κινητήριο άξονα 11,5 τόνων. Μολονότι αληθεύει ότι το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 7 παραθέτει συγκεκριμένες περιπτώσεις κατά τις οποίες η κυκλοφορία δύναται νομίμως να περιοριστεί (στο κέντρο των πόλεων, σε μικρά χωριά ή σε τόπους ιδιαίτερου φυσικού ενδιαφέροντος), εντούτοις η εν λόγω διάταξη δεν παύει να αφορά περιορισμούς επιβαλλόμενους σε ορισμένες μόνον οδούς ή τεχνικά έργα σε συγκεκριμένα τμήματα οδού. Κατά την άποψη της Επιτροπής, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί ευλόγως να επικαλείται τη δυνατότητα θέσπισης εξαίρεσεων προκειμένου να καλύψει με αυτές το 97 % περίπου του οδικού του δικτύου.

Εκτός αυτού, κατά το άρθρο 64, παράγραφος 1, του νόμου για την οδική κυκλοφορία ⁽²⁾, για να είναι δυνατή η κυκλοφορία σε οδούς που δεν αποτελούν τμήμα του δικτύου TEN-T, ήτοι στο 97 % περίπου του δικτύου δημοσίων οδών, οι κύριοι των οχημάτων περί των οποίων πρόκειται πρέπει να υποβάλουν στις αρμόδιες αρχές αίτηση χορήγησης ειδικής άδειας και να λάβουν την άδεια αυτή, πράγμα το οποίο συνεπάγεται τις ακόλουθες δυσχέρειες:

- περίπλοκες διοικητικές διατυπώσεις που απαιτούν επαφές με διάφορα διοικητικά όργανα,
- η γεωγραφική ισχύς της άδειας είναι περιορισμένη, πράγμα που εξαναγκάζει εν γένει τις εταιρίες μεταφορών να ζητούν τη χορήγηση πολλών αδειών για κάθε διαδρομή,
- ο χρόνος ο οποίος είναι αναγκαίος για την έκδοση της άδειας και οι συνεπαγόμενες δαπάνες.

Τέλος, βάσει του άρθρου 64, παράγραφος 2, του προαναφερθέντος νόμου για την οδική κυκλοφορία, η άδεια της κατηγορίας IV για χρήση των εθνικών οδών από οχήματα βάρους ανά άξονα/κινητήριο άξονα 11,5 τόνων δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά φορτίου δυνάμενου να διαχωριστεί.

Η οδηγία 96/53/EK δεν επιτρέπει τέτοιου είδους εμπόδια και δυσχέρειες στον τομέα της ελεύθερης μετακίνησης οχημάτων. Εταιρία η οποία αρνείται να τηρήσει τους όρους αυτούς απαγορεύεται να κυκλοφορεί στο οδικό δίκτυο. Η ρύθμιση αυτή είναι αντίθετη προς το άρθρο 3 της οδηγίας 96/53/EK, το οποίο, δυνάμει των προβλεπόμενων σε αυτό όρων, δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη να αρνούνται ή να απαγορεύουν στο έδαφός τους τη χρησιμοποίηση, για διεθνείς μεταφορές, οχημάτων ανταποκρινόμενων στα ανώτατα όρια βάρους που καθορίζονται στο παράρτημα I της εν λόγω οδηγίας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 235, σ. 59.

⁽²⁾ Ανακοίνωση του Προέδρου του Πολωνικού Κοινοβουλίου, της 30ής Αυγούστου 2012, για την κωδικοποίηση του νόμου για την οδική κυκλοφορία (Dz. U. 2012, θέση 1137).