

**Petición de decisión prejudicial planteada por la Court of Appeal (Irlanda) el 9 de marzo de 2017 —  
David Smith/Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General**

**(Asunto C-122/17)**

(2017/C 151/29)

*Lengua de procedimiento: inglés*

**Órgano jurisdiccional remitente**

Court of Appeal

**Partes en el procedimiento principal**

*Demandante:* David Smith

*Demandadas:* Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General

**Cuestiones prejudiciales**

«Cuando

- i) las disposiciones pertinentes del Derecho nacional prevén que, en los seguros obligatorios de vehículos automóviles, se establezca una exclusión para aquellas personas que viajen en un vehículo de tracción mecánica que no disponga de asientos fijos a tal efecto,
- ii) la póliza de seguro pertinente limita la cobertura a aquellos ocupantes que viajen en un asiento fijo y esa póliza es, de hecho, una póliza de seguro autorizada con arreglo al Derecho nacional en el momento en el que se produjo el accidente,
- iii) las disposiciones de Derecho nacional pertinentes en las que se contempla esa exclusión de cobertura ya han sido consideradas contrarias al Derecho de la Unión en una sentencia anterior del Tribunal de Justicia (sentencia de 19 de abril de 2007, Farrell, C-356/05, EU:C:2007:229) y, por consiguiente, no deben ser aplicadas, y
- iv) el tenor de las disposiciones nacionales no permite una interpretación conforme a los requisitos del Derecho de la Unión,

en un litigio entre particulares y una compañía de seguros privada en relación con un accidente de automóvil que tuvo lugar en 1999 en el que resultó gravemente herido un ocupante que no viajaba en un asiento fijo y al que, con el consentimiento de las partes, el tribunal nacional emplazó a comparecer, como codemandado de la compañía de seguros privada, al Estado, ¿está obligado también el tribunal nacional, al inaplicar las disposiciones pertinentes de Derecho nacional, a inaplicar la cláusula de exclusión o a impedir de cualquier otra forma que un asegurador invoque la cláusula de exclusión contemplada en el seguro de vehículos automóviles en vigor en ese momento, de modo que la víctima que sufrió los daños pueda entonces ser indemnizada directamente por la compañía de seguros en virtud de esa póliza de seguro? Con carácter subsidiario, ¿daría lugar tal resultado, en esencia, a una forma de efecto directo horizontal de una directiva frente a un particular, de un modo prohibido por el Derecho de la Unión?»

---

**Recurso interpuesto el 10 de marzo de 2017 — Comisión Europea/República de Polonia**

**(Asunto C-127/17)**

(2017/C 151/30)

*Lengua de procedimiento: polaco*

**Partes**

*Demandante:* Comisión Europea (representantes: J. Hottiaux y W. Mölls, agentes)

*Demandada:* República de Polonia

### Pretensiones de la parte demandante

- Que se declare que la República de Polonia ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 3 y 7 de la Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, <sup>(1)</sup> en relación con los puntos 3.1 y 3.4 del Anexo I de esta Directiva al exigir a las empresas de transporte que posean permisos especiales para poder circular por determinadas vías públicas.
- Que se condene en costas a la República de Polonia.

### Motivos y principales alegaciones

La Comisión reprocha a la República de Polonia que el movimiento de vehículos que cumplen con el peso máximo autorizado por eje, establecido en 10 t (eje no motor) y 11,5 t (eje motor) previsto en los puntos 3.1 y 3.4 del anexo I de la Directiva 96/53/CE está restringido en aproximadamente el 97 % de las vías públicas situadas en el territorio de Polonia, lo que es contrario al artículo 3 de la mencionada Directiva. La restricción mencionada es resultado de la combinación de los dos factores siguientes:

- 1) La apertura al tráfico de vehículos con el peso máximo autorizado por eje de 11,5 t es posible únicamente en carreteras que forman parte de la red transeuropea (TEN-T) y algunas otras carreteras nacionales (artículo 41, apartado 2, de la Ley de carreteras públicas); y
- 2) La exigencia de disponer de un permiso especial que permite la circulación en otras vías (artículo 64 y siguientes de la Ley de circulación vial).

La Comisión reprocha también a la República de Polonia una interpretación errónea del artículo 7 de la Directiva 96/53/CE. En opinión de la República de Polonia, esta disposición permite a un Estado miembro prever una excepción al principio general previsto en el artículo 3 de la mencionada Directiva y limitar la circulación de vehículos con un eje motor cuyo peso sea 11,5 t. Si bien es cierto que el párrafo segundo del artículo 7 prevé ejemplos concretos de lugares en los que la circulación puede ser restringida con arreglo a la normativa nacional (ciudades, pequeñas poblaciones o lugares de especial interés natural), esa norma se refiere únicamente, no obstante, a limitaciones aplicables a determinadas carreteras o estructuras de ingeniería en tramos determinados de carretera. Según la Comisión, un Estado miembro no puede razonablemente basarse en la posibilidad de establecer excepciones para cubrir cerca del 97 % de su red de carreteras.

A mayor abundamiento, con arreglo al artículo 64, apartado 1, de la Ley de circulación vial, <sup>(2)</sup> para poder circular en las carreteras que no forman parte de la red TEN-T, es decir, cerca del 97 % de las carreteras que constituyen la red pública de carreteras, los vehículos en cuestión deben solicitar y obtener de las autoridades competentes un permiso especial, lo que conlleva las siguientes dificultades:

- Complejas formalidades administrativas que exigen ponerse en contacto con diversos órganos administrativos.
- El área geográfica de validez del permiso está limitada, lo que obliga generalmente a las empresas de transporte a solicitar distintos permisos para cada ruta.
- El tiempo necesario para obtener el permiso y su coste.

Por último, sobre la base del artículo 64, apartado 2, de la Ley de circulación vial mencionada anteriormente, un permiso de categoría IV para el uso de vías nacionales por vehículos con un eje motor cuyo peso sea de 11,5 t no puede usarse para el transporte de cargas divisibles.

La Directiva 96/53/CE no permite este tipo de obstáculos y dificultades en el ámbito de la libertad de circulación de vehículos. Una empresa que no acepte estos requisitos estará sujeta a una prohibición de circulación. Esa normativa es contraria al artículo 3 de la Directiva 96/53/CE que, mediante los requisitos allí previstos, impide a los Estados miembros «rechazar o prohibir» el uso en sus territorios, en el tráfico internacional, de vehículos que cumplan con los pesos máximos previstos en el anexo I de la mencionada Directiva.

<sup>(1)</sup> DO 1996, L 265, p. 59.

<sup>(2)</sup> Anuncio del Presidente del Sejm de la República de Polonia de 30 de agosto de 2012 por el que se establece el texto consolidado de la Ley de circulación vial, Dziennik Ustaw 2012, posición 1137.