

**Demande de décision préjudicielle présentée par la Court of Appeal (Irlande) le 9 mars 2017 — David Smith/Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Irlande et Attorney General**

(Affaire C-122/17)

(2017/C 151/29)

*Langue de procédure: l'anglais*

**Jurisdiction de renvoi**

Court of Appeal

**Parties dans la procédure au principal**

*Partie requérante:* David Smith

*Parties défenderesses:* Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Irlande et Attorney General

**Questions préjudicielles**

Lorsque:

- i) les dispositions applicables du droit national prévoient une exclusion de l'assurance automobile obligatoire en ce qui concerne les personnes pour lesquelles des sièges fixes n'ont pas été prévus dans un véhicule à propulsion mécanique,
- ii) la police d'assurance applicable prévoit que la garantie est limitée aux passagers voyageant dans des sièges fixes et cette police était, en fait, une police d'assurance agréée au sens de la législation nationale au moment de l'accident,
- iii) les dispositions nationales applicables prévoyant une telle exclusion de garantie ont déjà été jugées contraires au droit de l'Union dans une décision antérieure de la Cour (arrêt du 19 avril 2007, Farrell, C-356/05, EU:C:2007:229), si bien qu'elles doivent être laissées inappliquées et
- iv) le libellé des dispositions nationales n'autorise pas une interprétation conforme aux prescriptions du droit de l'Union,

alors, dans le cadre d'un litige entre des particuliers et une compagnie d'assurances privée qui concerne un accident automobile ayant causé, en 1999, un dommage corporel grave à un passager qui ne voyageait pas dans un siège fixe, lorsque, avec le consentement des parties, la juridiction nationale a appelé en cause la compagnie d'assurances privée et l'État en tant que défendeurs, la juridiction nationale qui laisse inappliquées les dispositions pertinentes du droit national est-elle également tenue de laisser inappliquée la clause d'exclusion figurant dans la police d'assurance automobile ou de s'opposer d'une autre façon à ce que l'assureur invoque la clause d'exclusion qui était en cours de validité à l'époque, si bien que la victime aurait alors pu se faire indemniser directement par la compagnie d'assurances sur le fondement de cette police? À titre subsidiaire, un tel résultat équivaldrait-il, en substance, à une forme d'effet direct horizontal d'une directive à l'encontre d'un particulier qui serait interdite par le droit de l'Union?

---

**Recours introduit le 10 mars 2017 — Commission/Pologne**

(Affaire C-127/17)

(2017/C 151/30)

*Langue de procédure: le polonais*

**Parties**

*Partie requérante:* Commission européenne (représentants: J. Hottiaux et W. Mölls, agents)

*Partie défenderesse:* République de Pologne

## Conclusions

- constater qu'en imposant aux entreprises de transport l'obligation de détenir des licences spéciales pour emprunter certains axes routiers, la République de Pologne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 3 et 7 de la directive 96/53/CE du Conseil, du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international <sup>(1)</sup>, lus en combinaison avec les points 3.1 et 3.4 de l'annexe I de cette directive; et
- condamner la République de Pologne aux dépens.

## Moyens et principaux arguments

La Commission fait valoir que la circulation des véhicules respectant le poids maximal autorisé par essieu, fixé à 10 tonnes (essieu non moteur) et à 11,5 tonnes (essieu moteur) aux points 3.1 et 3.4 de l'annexe I de la directive 96/53/CE, est limitée sur près de 97 % des axes routiers situés sur le territoire polonais, ce qui est contraire à l'article 3 de ladite directive. Cette limitation résulte de la combinaison des deux facteurs suivants:

- 1) la circulation des véhicules dont le poids maximal autorisé par essieu est de 11,5 tonnes n'est possible que sur les axes routiers faisant partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et sur certaines autres routes nationales (article 41, paragraphe 2, de la loi sur les voies publiques); et
- 2) la circulation sur les autres routes est subordonnée à la détention d'une licence spéciale (articles 64 et suivants de la loi sur la circulation routière).

La Commission fait également grief à la République de Pologne d'avoir mal interprété l'article 7 de la directive 96/53/CE. Selon la République de Pologne, cette disposition permet à un État membre de déroger à la règle générale énoncée à l'article 3 de la directive en limitant la circulation des véhicules dont le poids par essieu moteur atteint 11,5 tonnes. S'il est vrai qu'à l'article 7, second alinéa, figurent des exemples concrets de cas dans lesquels il est légalement possible de limiter la circulation (villes, petits villages ou lieux présentant un intérêt naturel particulier), il n'en demeure pas moins que cette disposition concerne des restrictions visant uniquement certaines routes ou certains ouvrages d'art sur des trajets routiers déterminés. Selon la Commission, un État membre ne peut raisonnablement invoquer la possibilité de prévoir des dérogations pour couvrir près de 97 % de son réseau routier.

En outre, conformément à l'article 64, paragraphe 1, de la loi sur la circulation routière <sup>(2)</sup>, pour pouvoir emprunter les routes ne faisant pas partie du RTE-T, soit près de 97 % des routes constituant le réseau routier public, les propriétaires des véhicules concernés doivent demander une licence spéciale aux autorités compétentes et obtenir cette licence, ce qui entraîne les difficultés suivantes:

- des formalités administratives complexes impliquant des contacts avec différents services administratifs;
- la validité géographique de la licence est limitée, ce qui oblige en règle générale les entreprises de transport à demander plusieurs licences pour chaque itinéraire;
- le temps nécessaire à l'obtention d'une licence et le coût de celle-ci.

Enfin, en vertu de l'article 64, paragraphe 2, de la loi sur la circulation routière, précitée, une licence de catégorie IV pour l'utilisation de routes nationales par des véhicules dont le poids par essieu/essieu moteur atteint 11,5 tonnes n'est pas valable pour le transport de chargements divisibles.

La directive 96/53/CE s'oppose à ce type d'obstacles et de difficultés en matière de liberté de circulation des véhicules. Une entreprise qui n'accepte pas de se soumettre à ces conditions fera l'objet d'une interdiction de circulation routière. Une telle règle est contraire à l'article 3 de la directive 96/53/CE, aux termes duquel, en vertu des conditions qui y sont énoncées, les États membres ne peuvent «refuser ou interdire» l'usage sur leur territoire, en trafic international, de véhicules conformes aux valeurs limites en matière de poids spécifiées à l'annexe I de ladite directive.

<sup>(1)</sup> JO 1996, L 235, p. 59.

<sup>(2)</sup> Communication du Président de la Diète de la République de Pologne, du 30 août 2012, concernant la publication du texte consolidé de la loi sur la circulation routière (Dz. U. de 2012, position 1137).