

**2017 m. kovo 9 d. Court of Appeal (Airija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą byloje
David Smith/Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General**

(Byla C-122/17)

(2017/C 151/29)

Proceso kalba: anglų

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas

Court of Appeal

Šalys pagrindinėje byloje

Ieškovas: David Smith

Atsakovai: Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Airija, Attorney General

Prejudiciniai klausimai

Ar tuo atveju, kai:

- i) atitinkamose nacionalinės teisės nuostatose numatyta, kad privalomojo motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo apsauga netaikoma asmenims, kuriems savaeigėje transporto priemonėje neįrengtos stacionarios sėdynės,
- ii) atitinkamame draudimo polise numatyta, kad draudimo apsauga taikoma tik keleiviams, keliaujantiems stacionariose sėdynėse, ir eismo įvykio metu šis polisas pagal tas nacionalinės teisės nuostatas faktiškai buvo patvirtintas draudimo polisas,
- iii) ankstesniu Teisingumo Teismo sprendimu (Sprendimas *Farrell/Whitty*, C-356/05, EU:C:2007:229) jau pripažinta, kad aptariamoms nacionalinės teisės nuostatom, kuriose numatyta, jog nagrinėjamais atvejais draudimo apsauga netaikoma, prieštarauja ES teisei, todėl jos neturi būti taikomos, ir
- iv) atsižvelgiant į nacionalinės teisės nuostatų tekstą, jų negalima aiškinti taip, kad jos atitiktų ES teisės reikalavimus,

byloje tarp privačių šalių ir privačios draudimo bendrovės dėl 1999 m. įvykusio eismo įvykio, per kurį buvo sunkiai sužalotas keleivis, keliavęs ne stacionarioje sėdynėje, jeigu šalių sutikimu nacionalinis teismas įtraukė privačią draudimo bendrovę ir valstybę į šią bylą kaip atsakoves, nacionalinis teismas, kai netaiko aptariamų nacionalinės teisės nuostatų, taip pat privalo netaikyti nuostatos dėl draudimo apsaugos netaikymo arba kitaip užkirsti kelią draudikui remtis nuostata dėl draudimo apsaugos netaikymo, numatyta tuo metu galiojusiame transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo polise, kad sužalotas nukentėjęsysis pagal tą polisą būtų galėjęs gauti žalos atlyginimą tiesiogiai iš draudimo bendrovės? Arba subsidiariai – ar toks rezultatas iš esmės reikštų tam tikrą direktyvos tiesioginių horizontalų poveikį privačiai šaliai, kuris draudžiamas ES teise?

2017 m. kovo 10 d. pareikštas ieškinys byloje Europos Komisija/Lenkijos Respublika

(Byla C-127/17)

(2017/C 151/30)

Proceso kalba: lenkų

Šalys

Ieškovė: Europos Komisija, atstovaujama J. Hottiaux ir W. Mölls,

Atsakovė: Lenkijos Respublika

Ieškovės reikalavimai

- Pripažinti, kad nustačiusi transporto bendrovėms reikalavimą turėti specialius leidimus tam, kad galėtų naudotis tam tikrais viešaisiais keliais, Lenkijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę⁽¹⁾, 3 ir 7 straipsnius, siejamus su šios direktyvos I priedo 3.1 ir 3.4 punktais.
- Priteisti iš Lenkijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

Ieškinio pagrindai ir pagrindiniai argumentai

Komisija Lenkijos Respubliką kritikuoja dėl to, kad transporto priemonės, kurios tenkina maksimalios leistinos ašies masės reikalavimą (10 tonų nevaromųjų ašių atveju ir 11,5 tonos varomųjų ašių atveju, kaip atitinkamai numatyta Direktyvos 96/53/EB I priedo 3.1 ir 3.4 punktuose) judėjimas apribotas beveik 97 % Lenkijos teritorijoje esančių viešųjų kelių atveju, o tai prieštarauja šios direktyvos 3 straipsniui. Tokį apribojimą lemia dviejų veiksmų kombinacija:

- 1) transporto priemonių, kurių maksimali leistina ašies masė –11,5 tonos, judėjimas galimas tik keliuose, kurie yra transeuropinio tinklo (TEN-T) dalis, ir kai kuriuose kituose šalies keliuose (Viešųjų kelių įstatymo 41 straipsnio 2 dalis); ir
- 2) egzistuoja reikalavimas turėti specialų leidimą tam, kad būtų galima naudoti kitus kelius (Kelių eismo įstatymo 64 ir paskesni straipsniai).

Komisija Lenkijos Respubliką kritikuoja ir dėl to, kad ji netinkamai aiškina Direktyvos 96/53/EB 7 straipsnį. Lenkijos Respublikos nuomone, šis straipsnis valstybei narei suteikia teisę nukrypti nuo šios direktyvos 3 straipsnyje įtvirtinto bendrojo principo ir leidžia apriboti transporto priemonių, kurių varomosios ašies masė –11,5 tonos, judėjimą. Nors 7 straipsnio 2 dalyje pateikiami konkretūs vietų, kuriose teisėtai galima riboti transporto priemonių judėjimą (miestai, maži kaimeliai, gamtiniu požiūriu ypatingos vietos), pavyzdžiai, ji susijusi tik su apribojimais, kurie taikomi tik tam tikruose keliuose ar inžineriniuose statiniuose konkrečiose kelio atkarpose. Komisijos teigimu, valstybė narė negali pagrįstai remtis galimybe nustatyti išimtis, kurios apimtų beveik 97 % jos kelių tinklo.

Be to, Kelių eismo įstatymo 64 straipsnio 1 dalyje⁽²⁾ numatyta, jog tam, kad galima būtų naudotis keliais, kurie nėra TEN-T dalis, kitaip tariant, beveik 97 % kelių, kurie sudaro viešųjų kelių tinklą, atitinkamų transporto priemonių savininkai turi kreiptis į atitinkamas institucijas su prašymu išduoti specialų leidimą ir turi tokį leidimą gauti. Šis reikalavimas lemia šiuos sunkumus:

- kompleksinius administracinius formalumus, dėl kurių reikia susisiekti su įvairiomis administracinėmis institucijomis,
- leidimo geografinio galiojimo apribojimą, dėl ko transporto bendrovės paprastai turi prašyti kelių leidimų atskiriems keliams,
- tam, kad būtų gautas leidimas, reikia tam tikro laiko tarpo, taip pat patiriamos išlaidos.

Galiausiai pagal minėto Kelių eismo įstatymo 64 straipsnio 2 dalį IV kategorijos leidimas, pagal kurį transporto priemonės, kurių varomosios ašies masė – 11,5 tonos, gali važiuoti nacionaliniais keliais, negali būti naudojamas krovinių vežimui dalimis.

Direktyva 96/53/EB neleidžia nustatyti tokių kliūčių ir apribojimų transporto priemonių laisvo judėjimo srityje. Tenkinti tokias sąlygas atsisakiusiai bendrovei uždraudžiama naudotis keliais. Ši taisyklė prieštarauja Direktyvos 96/53/EB 3 straipsniui, pagal kurį jame nustatytomis sąlygomis tarptautinio vežimo atveju valstybės narės negali „pripažinti netinkamomis arba uždrausti“ savo teritorijoje naudoti transporto priemones, kurios atitinka minėtos direktyvos I priede nurodytas maksimalios masės ribas.

⁽¹⁾ OL L 235, p. 59; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t., p. 478.

⁽²⁾ 2012 m. rugpjūčio 30 d. Lenkijos Respublikos Seimo pirmininko pranešimas dėl konsoliduotos redakcijos Kelių eismo įstatymo paskelbimo, Dz. U. 2012, poz. 1137.