

Begäran om förhandsavgörande framställd av Court of Appeal (Irland) den 9 mars 2017 – David Smith mot Patrick Meade, Philip Meade, FBD Insurance plc, Ireland, Attorney General

(Mål C-122/17)

(2017/C 151/29)

Rättegångsspråk: engelska

Hänskjutande domstol

Court of Appeal

Parter i målet vid den nationella domstolen

Kärande: David Smith

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

Tolkningsfrågor

När

- (i) det i den relevanta nationella bestämmelsen föreskrivs ett undantag från obligatorisk motorfordonsförsäkring avseende personer för vilka inga sittplatser i ett motordrivet fordon förutsetts,
- (ii) det i det aktuella försäkringsavtalet föreskrivs att försäkringens skydd endast ska omfatta passagerare som färdas på fasta sittplatser och att detta avtal i faktisk mening var ett godkänt försäkringsavtal i förhållande till den nationella lagstiftningen vid tidpunkten för olyckan,
- (iii) de relevanta nationella bestämmelser i vilka detta uteslutande föreskrevs redan hade bedömts strida mot unionsrätten i en tidigare dom av EU-domstolen (dom av den 19 april 2007, Farrell/Whitty, C-356/05, (EU:C:2007:229)), och således inte skulle tillämpas, samt
- (iv) lydelsen i de nationella bestämmelserna är sådan att det inte möjliggör en tolkning som överensstämmer med unionsrättens krav,

i en tvist mellan privata parter och ett privat försäkringsbolag avseende en motorfordonsolycka som medfört en allvarlig skada på en av passagerarna år 1999 som inte färdades på en fast sittplats, när den nationella domstolen, med parternas samtycke, slöt sig till det privata försäkringsbolaget och staten i egenskap av svarande, har den nationella domstolen då, när den underlåter att tillämpa de relevanta bestämmelserna i den nationella lagstiftningen även en skyldighet att underlåta att tillämpa undantagsklausulen eller på annat sätt hindra ett försäkringsbolag från att åberopa den undantagsklausul som fanns i det motorfordonsförsäkringsavtal som var i kraft vid den aktuella tidpunkten, så att skadeoffret då hade kunnat väcka talan direkt mot försäkringsbolaget på grundval av det avtalet? Alternativt, skulle ett sådant resultat konkret innebära ett slags horisontell verkan av ett direktiv gentemot en privat part på ett sätt som är förbjudet enligt unionsrätten?

Talan väckt den 10 mars 2017 – Europeiska kommissionen mot Republiken Polen

(Mål C-127/17)

(2017/C 151/30)

Rättegångsspråk: polska

Parter

Sökande: Europeiska kommissionen (ombud: J. Hottiaux och W. Mölls)

Svarande: Republiken Polen

Sökandens yrkanden

Sökanden yrkar att domstolen ska

- fastställa att Republiken Polen har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 3 och 7 i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen ⁽¹⁾, jämförda med punkterna 3.1 och 3.4 i bilaga I till direktivet, genom att ålägga transportföretag en skyldighet att inneha särskilda tillstånd för att använda vissa allmänna vägar, och
- förplikta Republiken Polen att ersätta rättegångskostnaderna.

Grunder och huvudargument

Kommissionen anser att Republiken Polen har agerat felaktigt på den grunden att trafik för fordon som uppfyller kraven avseende högsta tillåtna axeltryck, vilket fastställts till 10 ton för singelaxlar och till 11,5 ton för drivaxlar i punkt 3.1 respektive punkt 3.4 i bilaga I till direktiv 96/53/EG, begränsas på nästan 97 procent av allmän väg i Polen, vilket strider mot artikel 3 i direktivet. Denna begränsning är resultatet av en kombination av följande två faktorer:

1. trafik för fordon med högsta tillåtna axeltryck om 11,5 ton är möjlig endast på vägar som utgör en del av det transeuropeiska vägnätet och vissa andra nationella vägar (artikel 41.2 i lagen om allmänna vägar), och
2. det finns ett krav på särskilt tillstånd för trafik på andra vägar (artikel 64 och följande artiklar i lagen om allmänna vägar).

Kommissionen anser vidare att Republiken Polen har tolkat artikel 7 i direktiv 96/53/EG på ett felaktigt sätt. Enligt Republiken Polen innebär den bestämmelsen att medlemsstaterna får göra undantag från huvudregeln i artikel 3 i direktivet genom att begränsa trafik för fordon på 11,5 ton med drivaxel. Det är visserligen riktigt att specifika exempel ges i artikel 7 andra stycket på platser där fordonstrafik får begränsas (städer, små byar eller platser av särskilt naturintresse), men bestämmelsen avser endast begränsningar som gäller vissa vägar eller strukturer på specificerade vägavsnitt. Enligt kommissionen kan en medlemsstat inte rimligen hänvisa till undantagsmöjligheten för nästan 97 procent av vägnätet.

Enligt artikel 64.1 i lagen om vägtrafik ⁽²⁾ måste fordonsägare – för att få använda vägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet, det vill säga nästan 97 procent av vägarna i det allmänna vägnätet – ansöka hos behörig myndighet om särskilt tillstånd och de måste inneha sådant tillstånd, vilket är ett krav som ger upphov till följande svårigheter:

- komplicerade administrativa formaliteter som kräver kontakt med olika myndigheter,
- det geografiska giltighetsområdet för ett tillstånd är begränsat, vilket innebär att transportföretag måste ansöka om flera tillstånd för varje väg,
- tidsutdräkt för att tilldelas tillstånd, jämte kostnaderna för detta.

Slutligen gör kommissionen gällande att enligt artikel 64.2 i lagen om vägtrafik kan ett kategori IV-tillstånd för nationella vägar för fordon på 11,5 ton med drivaxel inte användas för delbar last.

Enligt direktiv 96/53/EG är det inte tillåtet med denna typ av hinder och svårigheter när det gäller fri rörlighet för fordon. Ett företag som inte underkastar sig dessa krav kommer att kunna åläggas förbud mot att använda vägar. En sådan regel strider mot artikel 3 i direktiv 96/53/EG, enligt vilken – genom de villkor som stadgas däri – medlemsstaterna inte får ”vägra eller förbjuda” användning inom sina territorier, i internationell trafik, av fordon som uppfyller kraven avseende högsta tillåtna vikter som anges i bilaga I till direktivet.

⁽¹⁾ EGT L 235, 1996, s. 59.

⁽²⁾ Kungörelse från ordföranden för sejmen för Republiken Polen av den 30 augusti 2012, med konsoliderad text avseende lagen om vägtrafik, *Dziennik Ustaw* 2012, punkt 1137.