



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 6ης Μαΐου 2014\*

«Προσφυγή ακυρώσεως — Οδηγία 2011/82/ΕΕ — Διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια — Επιλογή της νομικής βάσεως — Άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο α', ΣΛΕΕ — Άρθρο 91 ΣΛΕΕ — Διατήρηση των αποτελεσμάτων της οδηγίας σε περίπτωση ακυρώσεως»

Στην υπόθεση C-43/12,

με αντικείμενο προσφυγή ακυρώσεως βάσει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, η οποία ασκήθηκε στις 27 Ιανουαρίου 2012,

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκπροσωπούμενη από τους T. van Rijn και R. Troosters, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

**Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου**, εκπροσωπούμενου από τους F. Drexler και Α. Τρουπιώτη, καθώς και από την Κ. Zejdová,

**Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης**, εκπροσωπούμενου από τους J. Monteiro και E. Karlsson,

καθών,

υποστηριζόμενων από:

το **Βασίλειο του Βελγίου**, εκπροσωπούμενου από τους J.-C. Halleux, T. Materne, επικουρούμενους από τους S. Rodrigues και F. Libert, avocats,

**Ιρλανδία**, εκπροσωπούμενη από την E. Creedon, επικουρούμενη από τον N. Travers, BL,

**Ουγγαρία**, εκπροσωπούμενη από τον M. Z. Fehér, καθώς και από τις Κ. Szijjártó και Κ. Molnár,

**Δημοκρατία της Πολωνίας**, εκπροσωπούμενη από τους Β. Majczyna και Μ. Szpunar,

**Σλοβακική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από την Β. Ricziová,

**Βασίλειο της Σουηδίας**, εκπροσωπούμενο από τις Α. Falk και C. Stege,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

**Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας**, εκπροσωπούμενο από τις C. Murrell και S. Behzadi-Spencer, επικουρούμενες από τους J. Maurici και J. Holmes, barristers,

παρεμβαίνοντες,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους B. Σκουρή, Πρόεδρο, K. Lenaerts, αντιπρόεδρο, A. Tizzano (εισηγητή), L. Bay Larsen, T. von Danwitz, M. Safjan, προέδρους τμήματος, A. Rosas, E. Levits, A. Ó Caoimh, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, C. Toader, D. Šváby, M. Berger και C. Vajda, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: M. Ferreira, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 4ης Ιουνίου 2013,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 10ης Σεπτεμβρίου 2013,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο, αφενός, να ακυρώσει την οδηγία 2011/82/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2011, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια (ΕΕ L 288, σ. 1), και, αφετέρου, στην περίπτωση που ακυρώσει την εν λόγω οδηγία, να κρίνει ότι τα αποτελέσματά της είναι οριστικά.

### Το νομικό πλαίσιο

*Η Συνθήκη ΛΕΕ*

- 2 Το άρθρο 87 ΣΛΕΕ, το οποίο περιλαμβάνεται στο σχετικό με την «Αστυνομική συνεργασία» κεφάλαιο 5 του φέροντος την επικεφαλίδα «Ο χώρος ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης» τίτλου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ, ορίζει τα εξής:

«1. Η Ένωση αναπτύσσει αστυνομική συνεργασία στην οποία συμμετέχουν όλες οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των αστυνομικών και τελωνειακών αρχών και άλλων αρχών επιβολής του νόμου ειδικευμένων στον τομέα της πρόληψης ή της εξακρίβωσης αξιόποινων πράξεων ή της διερεύνησής τους».

2. «Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, μπορούν να λαμβάνουν μέτρα που αφορούν:

α) τη συλλογή, αποθήκευση, επεξεργασία, ανάλυση και ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών,

[...].».

- 3 Το άρθρο 91, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, το οποίο περιλαμβάνεται στον φέροντα την επικεφαλίδα «Οι μεταφορές» τίτλο VI του τρίτου μέρους της Συνθήκης αυτής, προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Για την εφαρμογή του άρθρου 90 και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζουν:

[...]

γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών,

δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.»

*Η οδηγία 2011/82*

- 4 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 6, 7, 8, 22, 23 και 26 της οδηγίας 2011/82 έχουν ως εξής:

«(1) Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί πρωταρχικό στόχο της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ακολουθεί μια πολιτική για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με στόχο να μειωθούν οι θάνατοι, οι τραυματισμοί και οι υλικές ζημιές. Σημαντικό στοιχείο της πολιτικής αυτής είναι η συνεπής επιβολή κυρώσεων για τροχαίες παραβάσεις που διαπράττονται στην Ένωση οι οποίες θέτουν σε μεγάλο κίνδυνο την οδική ασφάλεια.

[...]

(6) Για να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια σε όλη την Ένωση και να εξασφαλισθεί ίση μεταχείριση των οδηγών, δηλαδή κατοίκων και μη κατοίκων παραβατών, η επιβολή του νόμου θα πρέπει να διευκολυνθεί ανεξαρτήτως του κράτους μέλους αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος. Προς τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να δημιουργηθεί σύστημα διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για ορισμένες εντοπισμένες τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, ανεξαρτήτως του διοικητικού ή ποινικού τους χαρακτήρα δυνάμει της νομοθεσίας του οικείου κράτους μέλους, το οποίο θα δίνει στο κράτος μέλος της παράβασης πρόσβαση στα δεδομένα σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων (VRD) του κράτους μέλους αριθμού κυκλοφορίας.

(7) Μια αποτελεσματικότερη διασυνοριακή ανταλλαγή VRD, που θα διευκόλυne τον εντοπισμό του υπόπτου μιας τροχαίας παράβασης που έχει σχέση με την οδική ασφάλεια, μπορεί να ενισχύσει το αποτρεπτικό αποτέλεσμα και να προκαλέσει μια προσεκτικότερη συμπεριφορά του οδηγού οχήματος με αριθμό κυκλοφορίας κράτους μέλους άλλου από το κράτος μέλος της παράβασης, προλαμβάνοντας έτσι θύματα από τροχαία ατυχήματα.

(8) Οι τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια και καλύπτονται από την παρούσα οδηγία δεν αντιμετωπίζονται ομοιόμορφα στα κράτη μέλη. Ορισμένα κράτη μέλη τις χαρακτηρίζουν «διοικητικές» παραβάσεις, ενώ άλλα «ποινικές» παραβάσεις. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται ανεξαρτήτως του χαρακτηρισμού των παραβάσεων αυτών δυνάμει του εθνικού δικαίου

[...]

(22) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου αριθ. 21 για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας όσον αφορά το χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης, το οποίο προσαρτάται στη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη συνθήκη για τη λειτουργία της

Ευρωπαϊκής Ένωσης, και με την επιφύλαξη του άρθρου 4 του εν λόγω πρωτοκόλλου, τα εν λόγω κράτη μέλη δεν συμμετέχουν στην έκδοση της παρούσας οδηγίας και δεν δεσμεύονται από αυτήν ούτε υπόκεινται στην εφαρμογή της

(23) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου αριθ. 22 για τη θέση της Δανίας, που προσαρτάται στη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Δανία δεν συμμετέχει στη θέσπιση της παρούσας απόφασης και δεν δεσμεύεται από αυτήν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή της.

(26) Επειδή ο στόχος της παρούσας οδηγίας, συγκεκριμένα η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση, με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις τροχαίες παραβάσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια, όταν διαπράττονται με όχημα που έχει αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος όπου έγινε η παράβαση, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και είναι δυνατόν, συνεπώς, να επιτευχθεί καλύτερα, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να εκδώσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη του εν λόγω στόχου. [...]»

5 Το τιτλοφορούμενο «Στόχοι» άρθρο 1 της οδηγίας 2011/30 προβλέπει τα ακόλουθα:

«Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις τροχαίες παραβάσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια και, μέσω αυτής, με την επιβολή κυρώσεων, όταν οι εν λόγω παραβάσεις διαπράττονται με όχημα που έχει αριθμό κυκλοφορίας κράτους μέλους άλλου από το κράτος μέλος όπου διεπράχθη η παράβαση.»

6 Το τιτλοφορούμενο «Πεδίο εφαρμογής» άρθρο 2 της οδηγίας αυτής ορίζει τα ακόλουθα:

«Η οδηγία εφαρμόζεται στις κάτωθι τροχαίες παραβάσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια:

- α) υπέρβαση ταχύτητας·
- β) μη χρήση της ζώνης ασφαλείας·
- γ) παραβίαση φωτεινού κόκκινου σηματοδότη·
- δ) οδήγηση σε κατάσταση μέθης·
- ε) οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών·
- στ) μη χρήση προστατευτικού κράνους·
- ζ) χρήση απαγορευμένης λωρίδας·
- η) παράνομη χρήση κινητού τηλεφώνου ή άλλης συσκευής επικοινωνίας κατά την οδήγηση.»

7 Τα άρθρα 4 και 5 της προμνησθείσας οδηγίας ρυθμίζουν τη διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και την ενημέρωση για τις οικείες παραβάσεις.

- 8 Σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 1, της ίδιας οδηγίας, τα κράτη μέλη όφειλαν να θεσπίσουν τις απαιτούμενες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την εν λόγω οδηγία το αργότερο στις 7 Νοεμβρίου 2013.

### **Το ιστορικό της διαφοράς**

- 9 Στις 19 Μαρτίου 2008, η Επιτροπή υπέβαλε στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο πρόταση οδηγίας που αφορούσε, κατ' ουσίαν, τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με ορισμένες τροχαίες παραβάσεις, καθώς και τη διευκόλυνση της διασυνοριακής εκτελέσεως των συνδεόμενων με αυτές κυρώσεων. Η πρόταση αυτή είχε ως νομική βάση το άρθρο 71, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΕΚ, οι διατάξεις του οποίου περιελήφθησαν στο άρθρο 91, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ.
- 10 Στις 25 Οκτωβρίου 2011, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2011/82, χρησιμοποιώντας, εντούτοις, ως νομική βάση το άρθρο 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

- 11 Κατόπιν της δημοσίευσής του κειμένου της προμνησθείσας οδηγίας, η Επιτροπή δημοσίευσε δήλωση σχετικά με τη νομική της βάση (ΕΕ 2011, L 288, σ. 15). Η δήλωση αυτή έχει ως ακολούθως:

«Η Επιτροπή σημειώνει ότι το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφωνούν αμφότερα να αντικατασταθεί η προτεινόμενη από την Επιτροπή νομική βάση –ήτοι το άρθρο 91 παράγραφος 1γ της ΣΛΕΕ– με το άρθρο 87 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Μολονότι η Επιτροπή συµμερίζεται την άποψη των δυο νομοθετικών οργάνων που ασκούν από κοινού τη νομοθετική εξουσία σχετικά με τη σημασία της επίτευξης των στόχων της προτεινόμενης οδηγίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, θεωρεί από νομική και θεσμική άποψη ότι το άρθρο 87 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ δεν αποτελεί τη δέουσα νομική βάση και, για τον λόγο αυτό, επιφυλάσσεται του δικαιώματός της να χρησιμοποιήσει όλα τα νομικά μέσα που έχει στη διάθεσή της.»

- 12 Εκτιμώντας ότι η εν λόγω οδηγία είχε εκδοθεί επί εσφαλμένης νομικής βάσεως και ότι έπρεπε να είχε στηριχθεί στο άρθρο 91, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ, η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

### **Τα αιτήματα των διαδίκων και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου**

- 13 Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:
- να ακυρώσει την οδηγία 2011/82,
  - να κρίνει ότι τα αποτελέσματά της οδηγίας αυτής είναι οριστικά,
  - να καταδικάσει το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στα δικαστικά έξοδα.
- 14 Το Κοινοβούλιο ζητεί να απορριφθεί η προσφυγή και να καταδικαστεί η Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 15 Το Συμβούλιο ζητεί από το Δικαστήριο:
- να απορρίψει ως αβάσιμη την προσφυγή,
  - επικουρικώς, να κρίνει ότι τα αποτελέσματα της οδηγίας 2011/82 διατηρούνται για περίοδο έξι μηνών, και
  - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

- 16 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 13ης Ιουνίου 2012, επιτράπη, αφενός, στην Ιρλανδία, τη Δημοκρατία της Πολωνίας, τη Σλοβακική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Σουηδίας να παρέμβουν προς στήριξη των αιτημάτων του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και, αφετέρου, στο Βασίλειο του Βελγίου, την Ουγγαρία και το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας να παρέμβουν προς στήριξη των αιτημάτων του Συμβουλίου.

## Επί της προσφυγής

### *Επιχειρήματα των διαδίκων*

- 17 Η Επιτροπή ζητεί την ακύρωση της οδηγίας 2011/82 για τον λόγο ότι, καθόσον στηρίχθηκε στο άρθρο 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, εκδόθηκε επί εσφαλμένης νομικής βάσεως. Η διάταξη αυτή, η οποία αφορά την αστυνομική συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων αρχών στους τομείς της προλήψεως ή της εξακριβώσεως «αξιόποινων πράξεων» και της διερευνήσεώς τους, μπορεί να γίνει δεκτή ως νομική βάση μόνον για τα μέτρα που αφορούν ειδικά την πρόληψη ή την εξακρίβωση «αξιόποινων πράξεων». Επομένως, από τον τιμωρητικό και μόνον χαρακτήρα της έννοιας «παράβαση» ή από τον κατασταλτικό σκοπό της δεν μπορεί να συναχθεί ότι η έννοια αυτή μπορεί αυτομάτως να εξομοιωθεί με εκείνη της «αξιόποινης» πράξεως του άρθρου 87 ΣΛΕΕ.
- 18 Είναι αληθές ότι, στο πλαίσιο των θεμελιωδών δικαιωμάτων τα οποία αναγνωρίζει η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών που υπεγράφη στη Ρώμη στις 4 Νοεμβρίου 1950, μεταξύ άλλων στο άρθρο 6 αυτής, η έννοια του «ποινικού χαρακτήρα» έχει βασικά ένα ευρύτερο «καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής», το οποίο μπορεί να καλύπτει παραβάσεις άλλης φύσεως, όπως οι παραβάσεις διοικητικής φύσεως. Αντιθέτως, στο ειδικό πλαίσιο των κεφαλαίων 4 και 5 του τίτλου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ, η έννοια αυτή οριοθετεί το εύρος των νομοθετικών μέτρων που μπορούν να ληφθούν και πρέπει, επομένως, να προσδιορίζεται λαμβανομένου υπόψη των αρμοδιοτήτων της Ένωσης να παρεμβαίνει στον ποινικό τομέα. Ως εκ τούτου, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της οικονομίας του τίτλου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ και, αφετέρου, των θεσμικών συνεπειών που απορρέουν από την επιλογή του άρθρου 87 ΣΛΕΕ ως νομικής βάσεως μιας νομοθετικής πράξεως, θα έπρεπε να γίνει παραπομπή σε μια πιο «τυπική» έννοια της ποινικής παραβάσεως.
- 19 Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι τόσο ο σκοπός όσο και το περιεχόμενο της οδηγίας 2011/82 εμπίπτουν στον τομέα της πολιτικής στον τομέα των μεταφορών και, ειδικότερα, στο άρθρο 91 ΣΛΕΕ, το οποίο έπρεπε, κατά συνέπεια, να έχει επιλεγεί ως νομική βάση της εν λόγω οδηγίας.
- 20 Πράγματι, καθιερώνοντας ένα μηχανισμό ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά τις τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, είτε αυτές είναι διοικητικής είτε ποινικής φύσεως, η οδηγία 2011/82 έχει ως σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Σε ό,τι αφορά το περιεχόμενό της, η οδηγία αυτή περιορίζεται στην οργάνωση μιας ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με ορισμένες συμπεριφορές στον τομέα της οδικής ασφάλειας, χωρίς να προβαίνει σε ουδεμία εναρμόνιση των συμπεριφορών αυτών και, κυρίως, χωρίς να υποχρεώνει τα κράτη μέλη να ποινικοποιήσουν τις συμπεριφορές αυτές.
- 21 Στην περίπτωση που το Δικαστήριο αποφασίσει να ακυρώσει την οδηγία 2011/82, η Επιτροπή ζητεί εντούτοις, βάσει του άρθρου 264 ΣΛΕΕ, να διατηρηθούν και να θεωρηθούν ως οριστικά τα αποτελέσματά της, για λόγους ασφάλειας δικαίου.



- 22 Υποστηρίζοντας αντίθετη άποψη, παρότι προβάλλουν μερικώς διαφορετικά επιχειρήματα, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, καθώς και το Βασίλειο του Βελγίου, η Ιρλανδία, η Ουγγαρία, η Δημοκρατία της Πολωνίας, η Σλοβακική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Σουηδίας και το Ηνωμένο Βασίλειο διατείνονται ότι το άρθρο 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ αποτελεί πράγματι την κατάλληλη νομική βάση για την έκδοση της οδηγίας 2011/82.
- 23 Το Κοινοβούλιο υποστηρίζει ότι η χρήση του άρθρου 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ ως βάσεως για την έκδοση πράξεως της Ένωσης δεν μπορεί να περιορίζεται μόνον στις περιπτώσεις οι οποίες αφορούν την έκδοση μέτρων που εμπίπτουν στην έννοια της «ποινικής φύσεως», δεδομένου ότι το σχετικό με την «Αστυνομική συνεργασία» κεφάλαιο 5 του τίτλου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ, στο οποίο περιλαμβάνεται η διάταξη αυτή, δεν περιέχει καμία σχετική ένδειξη ή διευκρίνιση. Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή της προμνησθείσας διατάξεως δεν είναι δυνατόν να αποκλείεται βάσει της απόψεως που υποστηρίζει η Επιτροπή, η οποία στηρίζεται εσφαλμένως σε μια υπερβολικά συσταλτική ερμηνεία της έννοιας αυτής.
- 24 Κατόπιν τούτων, το Κοινοβούλιο, υποστηριζόμενο συναφώς από την πλειοψηφία των παρεμβαίνόντων κρατών μελών, φρονεί ότι, στο μέτρο που η οδηγία 2011/82 αποσκοπεί, κυρίως, στην καθιέρωση ενός συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών και επιδιώκει, εμμέσως μόνον, σκοπούς που άπτονται της οδικής ασφάλειας, η οδηγία αυτή δεν έπρεπε να έχει στηριχθεί στο άρθρο 91 ΣΛΕΕ.
- 25 Το Συμβούλιο προβάλλει ότι η οδηγία 2011/82 προβλέπει κανόνες σχετικούς με την εκτέλεση κυρώσεων για ορισμένες τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια. Παρότι, όμως, οι παραβάσεις αυτές μπορούν να είναι διοικητικής ή ποινικής φύσεως, αναλόγως του νομικού συστήματος κάθε κράτους μέλους, η διαδικασία εκτελέσεως των κυρώσεων αυτών θα έπρεπε να θεωρείται ότι εμπίπτει, σε όλες τις περιπτώσεις, στην κατηγορία των ποινικών δικονομικών κανόνων. Πάντως, το ζήτημα του τι εμπίπτει ή όχι στην «ποινική φύση» πρέπει να ερμηνεύεται αυτοτελώς στο δίκαιο της Ένωσης, ανεξαρτήτως της εσωτερικής οργανώσεως κάθε κράτους μέλους και της αντίστοιχης εθνικής ορολογίας.
- 26 Συναφώς, το Συμβούλιο διευκρινίζει ότι πρέπει να θεωρούνται ως «ποινικοί» κατά την έννοια της Συνθήκης ΛΕΕ, και κυρίως του τίτλου V του τρίτου μέρους αυτής, όλοι οι κανόνες που αποσκοπούν στην προάσπιση των εννόμων αγαθών, τα οποία κατά παράδοση προασπίζεται το ποινικό δίκαιο, ήτοι, μεταξύ άλλων, τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα, καθώς και την ηθική ακεραιότητα των ατόμων και την περιουσία. Στο πλαίσιο αυτό, διατάξεις, όπως εκείνες της οδηγίας 2011/82, που αποσκοπούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας μέσω της καταστολής συμπεριφορών που θεωρούνται επικίνδυνες είναι οπωσδήποτε «ποινικής» φύσεως και δεν είναι δυνατόν να ταξινομηθούν ως κανόνες που αφορούν στην οδική ασφάλεια, κατά την έννοια του άρθρου 91 ΣΛΕΕ.
- 27 Η οδηγία αυτή εμπίπτει, επομένως, πλήρως στους σκοπούς του άρθρου 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ. Συγκεκριμένα, πρώτον, ακόμα και αν η βελτίωση της οδικής ασφάλειας εμπίπτει, όπως διατείνεται το Συμβούλιο, στην πολιτική στον τομέα των μεταφορών, το προτεινόμενο μέτρο σκοπεί συγκεκριμένα στη διευκόλυνση της εξακριβώσεως των δραστών διασυνοριακών παραβάσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Δεύτερον, η εν λόγω οδηγία έχει ακριβώς ως αντικείμενο τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με παραβάσεις προκειμένου να διευκολυνθεί η καταστολή τους, μέτρα για τη λήψη των οποίων αρμόδια είναι η Ένωση δυνάμει του άρθρου 87 ΣΛΕΕ. Τρίτον, η περιεχόμενη στο άρθρο 87, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ αναφορά σε «όλες [τις] αρμόδιες αρχές» επιβεβαιώνει ότι είναι αδιάφορο, προκειμένου να προσδιοριστεί αν είναι εφαρμοστέο το άρθρο αυτό, το κατά πόσον οι οικείες υπηρεσίες έχουν, σε κάθε κράτος μέλος, διοικητικό ή ποινικό χαρακτήρα.
- 28 Στην περίπτωση που το δικαστήριο αποφασίσει να ακυρώσει την οδηγία 2011/82, το Συμβούλιο, υποστηριζόμενο, μεταξύ άλλων, από την Ιρλανδία, τη Σλοβακική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Σουηδίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, ζητεί, επικουρικώς, τη διατήρηση των αποτελεσμάτων της για περίοδο έξι μηνών, ούτως ώστε να υποβληθεί εκ νέου προς διαπραγμάτευση ένα κείμενο με βάση το άρθρο 91 ΣΛΕΕ. Συναφώς, η Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο διευκρινίζουν, εντούτοις, ότι η

ενδεχόμενη διατήρηση των αποτελεσμάτων της εν λόγω οδηγίας έως την υιοθέτηση ενός νέου κειμένου στηριζόμενου σε διαφορετική νομική βάση θα πρέπει να αφορά όχι τα κράτη μέλη, τα οποία έχουν το δικαίωμα να επικαλούνται το πρωτόκολλο αριθ. 21 για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας όσον αφορά τον χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης, καθώς και το πρωτόκολλο αριθ. 22 για τη θέση της Δανίας, τα οποία προσαρτώνται στη Συνθήκη ΕΕ και στη Συνθήκη ΛΕΕ, αλλά αποκλειστικώς τα κράτη μέλη εκείνα που ήδη δεσμεύονται από την προμνησθείσα οδηγία.

#### *Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

- 29 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η επιλογή της νομικής βάσεως πράξεως της Ένωσης πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά στοιχεία επιδεχόμενα δικαστικό έλεγχο, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται ο σκοπός και το περιεχόμενο της πράξεως αυτής (αποφάσεις Επιτροπή κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-411/06, EU:C:2009:518, σκέψη 45 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, C-130/10, EU:C:2012:472, σκέψη 42 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 30 Εάν από την εξέταση μιας πράξεως της Ένωσης αποδεικνύεται ότι η πράξη αυτή επιδιώκει διττό σκοπό ή ότι απαρτίζεται από δύο συνιστώσες, από τις οποίες η μία μπορεί να χαρακτηριστεί ως κύρια ή προεξάρχουσα, ενώ η άλλη είναι απλώς παρεπόμενη, η πράξη πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο νομική βάση, ήτοι εκείνη που απαιτείται κατά τον κύριο ή προεξάρχοντα σκοπό ή κατά την κύρια ή προεξάρχουσα συνιστώσα (απόφαση Επιτροπή κατά Συμβουλίου, C-137/12, EU:C:2013:675, σκέψη 53 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 31 Προκειμένου να εκτιμηθεί το βάσιμο της υπό κρίση προσφυγής, πρέπει, ως εκ τούτου, να εξετασθεί ο σκοπός καθώς και το περιεχόμενο της οδηγίας 2011/82, ούτως ώστε να καθοριστεί κατά πόσον αυτή εκδόθηκε εγκύρως, όπως υποστηρίζουν το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο, βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, αντί του άρθρου 91, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ, το οποίο προβάλλει η Επιτροπή ως κατάλληλη νομική βάση.
- 32 Εν προκειμένω, όσον αφορά τον σκοπό της οδηγίας 2011/82, το άρθρο 1 αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Στόχος» και επαναλαμβάνει το περιεχόμενο της αιτιολογικής σκέψεως 26 αυτής, ορίζει ρητώς ότι η εν λόγω οδηγία «αποσκοπεί στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στην Ένωση με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις οδικές παραβάσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια».
- 33 Όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 6 της προμνησθείσας οδηγίας, ο σκοπός αυτός της βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας σε όλη την Ένωση πρέπει να επιδιωχθεί ακριβώς μέσω της δημιουργίας ενός συστήματος διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, προκειμένου να διευκολύνεται η ταυτοποίηση των προσώπων τα οποία έχουν διαπράξει κάποιες συγκεκριμένες τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, ανεξαρτήτως της διοικητικής ή ποινικής τους φύσεως κατά τη νομοθεσία του οικείου κράτους μέλους.
- 34 Όπως τονίζεται στην αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας 2011/82, ο λόγος θεσπίσεώς της είναι η διαπίστωση του νομοθέτη της Ένωσης ότι συχνά δεν επιβάλλονται κυρώσεις υπό μορφή προστίμου για ορισμένες τροχαίες παραβάσεις, εάν αυτές οι παραβάσεις διαπράττονται με όχημα που έχει αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος όπου διεπράχθη η παράβαση.
- 35 Στο πλαίσιο αυτό, ένα τέτοιο σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών, όπως διευκρινίζει η αιτιολογική σκέψη 7 της οδηγίας 2011/82, θα ενδυνάμωνε το αποτρεπτικό αποτέλεσμα όσον αφορά τις τροχαίες παραβάσεις και θα παρακινούσε σε προσεκτικότερη συμπεριφορά τους οδηγούς οχήματος με αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους από το κράτος μέλος όπου διεπράχθη η παράβαση, με αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα.



- 36 Εκ των ανωτέρω προκύπτει σαφώς ότι ο κύριος ή προεξάρχων σκοπός της οδηγίας 2011/82 είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας η οποία, όπως τονίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1 της οδηγίας αυτής, αποτελεί πρωταρχικό σκοπό της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών.
- 37 Πράγματι, καίτοι είναι αληθές ότι η εν λόγω οδηγία καθιερώνει σύστημα διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, εντούτοις, το σύστημα αυτό δημιουργείται ακριβώς προκειμένου να επιδιώξει η Ένωση την επίτευξη του σκοπού της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.
- 38 Όσον αφορά το περιεχόμενο της οδηγίας 2011/82, πρέπει, καταρχάς, να επισημανθεί ότι αυτή καθιερώνει διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά οκτώ συγκεκριμένες παραβάσεις σε σχέση με την οδική ασφάλεια, οι οποίες απαριθμούνται στο άρθρο 2 και προσδιορίζονται στο άρθρο 3 αυτής, ήτοι υπέρβαση ταχύτητας, μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, οδήγηση σε κατάσταση μέθης, οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών, η μη χρήση προστατευτικού κράνους, χρήση απαγορευμένης λωρίδας και παράνομη χρήση κινητού τηλεφώνου ή άλλης συσκευής επικοινωνίας κατά την οδήγηση.
- 39 Όσον αφορά, στη συνέχεια, τη διεξαγωγή της διαδικασίας ανταλλαγής πληροφοριών, αυτή ρυθμίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2011/82. Η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη επιτρέπουν στα εθνικά σημεία επαφής στις αρμόδιες υπηρεσίες άλλων κρατών μελών την πρόσβαση στα σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων εθνικά τους δεδομένα και τη διεξαγωγή αυτομάτων ερευνών όσον αφορά τα δεδομένα που αφορούν οχήματα και τα δεδομένα που αφορούν τους ιδιοκτήτες ή τους κατόχους τους. Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2, τρίτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής, το κράτος μέλος εντός του οποίου διεπράχθη η παράβαση χρησιμοποιεί τα δεδομένα που έλαβε για να εντοπίσει το άτομο το οποίο ευθύνεται προσωπικώς για τις τροχαίες παραβάσεις που αφορούν την οδική ασφάλεια και μνημονεύονται στην εν λόγω οδηγία.
- 40 Όταν αναγνωρισθεί ο ιδιοκτήτης ή ο κάτοχος του οχήματος ή κάθε άλλο πρόσωπο που είναι ύποπτο για την τέλεση τέτοιας παραβάσεως σε σχέση με την οδική ασφάλεια, απόκειται στο κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου διεπράχθη η οικεία παράβαση να αποφασίσει αν θα κινήσει ή όχι διαδικασίες. Σχετικώς, το άρθρο 5 της οδηγίας 2011/82 καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ανακοινώνεται στο οικείο πρόσωπο η διαπιστωθείσα παράβαση και προβλέπει την αποστολή επιστολής, συνταχθείσας κατά προτίμηση στη γλώσσα του εγγράφου της άδειας κυκλοφορίας, η οποία περιλαμβάνει κάθε σχετική πληροφορία, ιδίως τη φύση της τροχαίας παραβάσεως, τον τόπο, την ημερομηνία και τον χρόνο της παραβάσεως, τον τίτλο των εφαρμοστέων διατάξεων εθνικής νομοθεσίας που παραβιάστηκαν και την κύρωση, καθώς και, κατά περίπτωση, τα δεδομένα που αφορούν τη συσκευή η οποία χρησιμοποιήθηκε για τη διαπίστωση της παράβασης.
- 41 Τέλος, το άρθρο 11 της οδηγίας 2011/82 προβλέπει ότι, το αργότερο στις 7 Νοεμβρίου 2016, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή από τα κράτη μέλη της εν λόγω οδηγίας, ενόψει ενδεχόμενης αναθεωρήσεως. Η έκθεση αυτή θα εστιάζει, ειδικότερα, στην εκτίμηση της αποτελεσματικότητας της εν λόγω οδηγίας όσον αφορά τη μείωση του αριθμού των θυμάτων στο οδικό δίκτυο της Ένωσης, στη δυνατότητα να αναπτύξει η Επιτροπή κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά την οδική ασφάλεια σε επίπεδο Ένωσης, εντός του πλαισίου της κοινής πολιτικής μεταφορών, προκειμένου να διασφαλίσει μεγαλύτερη σύγκλιση στην εφαρμογή των κανόνων οδικής ασφάλειας από τα κράτη μέλη, και στη δυνατότητα εναρμονίσεως των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, εφόσον τούτο ενδείκνυται.
- 42 Η ανωτέρω εξέταση του περιεχομένου των διατάξεων της οδηγίας 2011/82 επιβεβαιώνει ότι το σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών, το οποίο καθιερώνει η οδηγία αυτή, συνιστά ένα εργαλείο μέσω του οποίου η τελευταία αποσκοπεί στη μνημονευθείσα στις σκέψεις 33 έως 43 της παρούσας αποφάσεως βελτίωση της οδικής ασφάλειας, και καθιστά δυνατή την επίτευξη του σκοπού αυτού από την Ένωση.

- 43 Πρέπει, πάντως, να επισημανθεί ότι το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι τα μέτρα που αφορούν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας εμπίπτουν στην πολιτική της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών και μπορούν, ως εκ τούτου, να λαμβάνονται βάσει του άρθρου 91, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ, καθόσον εμπίπτουν στα «μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής (βλ. απόφαση Ισπανία και Φινλανδία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-184/02 και C-223/02, EU:C:2004:497, σκέψη 30).
- 44 Επομένως, εφόσον η οδηγία 2011/82 συνιστά, εκ των σκοπών και εκ του περιεχομένου της, μέτρο που συμβάλλει στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 91, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ, έπρεπε να έχει εκδοθεί βάσει της εν λόγω διατάξεως.
- 45 Η ως άνω ανάλυση δεν ανατρέπεται από το επιχείρημα του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου, κατά το οποίο το άρθρο 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ μπορούσε να αποτελέσει έγκυρη βάση για την έκδοση της οδηγίας 2011/82.
- 46 Πράγματι, η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνευθεί στο πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσεται, ήτοι, πρώτον, το φέρον την επικεφαλίδα «Αστυνομική συνεργασία» κεφάλαιο 5 του τίτλου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ.
- 47 Καίτοι, όμως, είναι αληθές ότι από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης της Λισσαβώνας η αστυνομική συνεργασία έχει ένα ευρύτερο πεδίο εφαρμογής από εκείνο που απέρρευε από το άρθρο 30 ΕΕ, εντούτοις, όπως προβλέπει το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, η συνεργασία αυτή εξακολουθεί να αφορά, ακριβώς όπως προέβλεπε και το άρθρο 30, παράγραφος 1, στοιχείο α', ΕΕ, τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των αστυνομικών και τελωνειακών αρχών και άλλων αρχών επιβολής του νόμου ειδικευμένων «στον τομέα της πρόληψης ή της εξακρίβωσης αξιόποινων πράξεων ή της διερεύνησής τους».
- 48 Δεύτερον, το άρθρο 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα των «Γενικ[ών] διατάξ[εων]» που αποτελούν το αντικείμενο του κεφαλαίου 1 του τίτλου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ και, ιδίως, του άρθρου 67 ΣΛΕΕ, το οποίο ανοίγει το κεφάλαιο αυτό προβλέποντας, στην παράγραφο 2, ότι η Ένωση «[ε]ξασφαλίζει την απουσία ελέγχων των προσώπων στα εσωτερικά σύνορα και αναπτύσσει κοινή πολιτική στους τομείς του ασύλου, της μετανάστευσης και του ελέγχου των εξωτερικών συνόρων» και, στην παράγραφο 3, ότι η Ένωση «καταβάλλει προσπάθεια για να εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο ασφάλειας με τη θέσπιση μέτρων πρόληψης και καταπολέμησης της εγκληματικότητας, του ρατσισμού και της ξενοφοβίας, μέτρων συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ αστυνομικών και δικαστικών αρχών και των λοιπών αρμοδίων αρχών καθώς και με την αμοιβαία αναγνώριση των δικαστικών αποφάσεων σε ποινικές υποθέσεις και, εάν χρειάζεται, την προσέγγιση των ποινικών νομοθεσιών».
- 49 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι, λαμβανομένων υπόψη του σκοπού και του περιεχομένου του, όπως αυτά περιγράφηκαν στις σκέψεις 32 έως 43 της παρούσας αποφάσεως, μέτρο όπως η οδηγία 2011/82 δεν συνδέεται άμεσα με τους σκοπούς που μνημονεύθηκαν στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως.
- 50 Βάσει του συνόλου των προεκτεθεισών σκέψεων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η οδηγία 2011/82 δεν εκδόθηκε εγκύρως βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.
- 51 Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι η προσφυγή είναι βάσιμη, η οδηγία 2011/82 πρέπει να ακυρωθεί.

### Επί του περιορισμού των αποτελεσμάτων της ακυρώσεως

- 52 Η Επιτροπή και το Συμβούλιο ζητούν από το Δικαστήριο, στην περίπτωση που ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση, να διατηρήσει τα αποτελέσματά της. Στο πλαίσιο αυτό, παρότι το Συμβούλιο φρονεί ότι περίοδος έξι μηνών θα επαρκούσε προκειμένου να εκδοθεί νέα οδηγία, η Επιτροπή ζήτησε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση να διατηρηθούν τα αποτελέσματα της προσβαλλομένης πράξεως για μεγαλύτερη περίοδο.
- 53 Υπενθυμίζεται, συναφώς ότι, κατά το άρθρο 264, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο μπορεί, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, να προσδιορίσει τα αποτελέσματα της ακυρωθείσας πράξεως που θεωρούνται ότι διατηρούν την ισχύ τους.
- 54 Εν προκειμένω, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, δεδομένης της σημασίας που έχει η επιδίωξη των σκοπών της οδηγίας 2011/82 όσον αφορά τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η ακύρωσή της χωρίς διατήρηση των αποτελεσμάτων της ενδέχεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην υλοποίηση της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών.
- 55 Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 12, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής προθεσμία εντός της οποίας τα κράτη μέλη όφειλαν να θέσουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς αυτήν έληξε στις 7 Νοεμβρίου 2013.
- 56 Υπό τις συνθήκες αυτές, σημαντικοί λόγοι ασφάλειας δικαίου δικαιολογούν την εκ μέρους του Δικαστηρίου διατήρηση των αποτελεσμάτων της εν λόγω οδηγίας έως την έναρξη ισχύος, εντός ευλόγου προθεσμίας που δεν μπορεί να υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες από την ημερομηνία δημοσίευσής της παρούσας αποφάσεως, νέας οδηγίας στηριζόμενης στην προσήκουσα νομική βάση, ήτοι στο άρθρο 91, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ.

### Επί των δικαστικών εξόδων

- 57 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ζήτησε την καταδίκη του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στα δικαστικά έξοδα και αυτά ηττήθηκαν, πρέπει να καταδικασθούν στα δικαστικά έξοδα. Σύμφωνα με το άρθρο 140, παράγραφος 1, του προμνησθέντος Κανονισμού, το Βασίλειο του Βελγίου, η Ιρλανδία, η Ουγγαρία, η Δημοκρατία της Πολωνίας, η Σλοβακική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Σουηδίας και το Ηνωμένο Βασίλειο φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφασίζει:

- 1) **Ακυρώνει την οδηγία 2011/82/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2011, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια.**
- 2) **Διατηρεί τα αποτελέσματα της οδηγίας 2011/82/ΕΕ έως την έναρξη ισχύος, εντός ευλόγου προθεσμίας που δεν μπορεί να υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες από την ημερομηνία δημοσίευσής της παρούσας αποφάσεως, νέας οδηγίας στηριζόμενης στην προσήκουσα νομική βάση, ήτοι στο άρθρο 91, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΣΛΕΕ.**
- 3) **Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης καταδικάζονται στα δικαστικά έξοδα.**

- 4) Το Βασίλειο του Βελγίου, η Ιρλανδία, η Ουγγαρία, η Δημοκρατία της Πολωνίας, η Σλοβακική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Σουηδίας, καθώς και το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

(υπογραφές)