



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA ĪVA BOTA [*YVES BOT*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2013. gada 10. septembrī¹

Lieta C-43/12

**Eiropas Komisija
pret
Eiropas Parlamentu,**

Eiropas Savienības Padomi

Direktīva 2011/82/ES — Pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem — Juridiskā pamata izvēle — LESD 87. panta 2. punkta a) apakšpunkts — LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts

1. Ar šo prasību Eiropas Komisija apstrīd juridisko pamatu, ar kuru tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 25. oktobra Direktīva 2011/82/ES, ar ko veicina pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem² (turpmāk tekstā – “direktīva”).
2. Ar šo direktīvu ir izveidota informācijas apmaiņas sistēma, kas ļauj tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā ir izdarīts ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums, no dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts, iegūt informāciju, kas tai ļauj identificēt par konstatēto pārkāpumu atbildīgo personu.
3. Sākotnēji Komisija savu priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko veicina ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildi³, pamatoja ar EKL 71. panta 1. punkta c) apakšpunktu, kas tagad atbilst LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktam.
4. Šis pēdējais noteikums ir ietverts LESD trešās daļas VI sadaļā, kas attiecas uz transportu. Tās teksts ir šāds:

“Lai īstenotu 90. pantu, kā arī ievērojot transporta nozares īpatnības, [Eiropas Savienības] Padome pēc apspriešanās ar [Eiropas] Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un [Eiropas Savienības] Reģionu komiteju saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru nosaka:

[..]

c) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību;

[..].”

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — OV L 288, 1. lpp.

3 — COM(2008) 151, galīgā redakcija.

5. Pēc ilgām un sarežģītām sarunām, kuru rezultātā tika ierobežots direktīvas saturs, Padome atzina, ka direktīva būtu jāpieņem, nevis īstenojot kopējo transporta politiku, bet pamatojoties uz LESD 87. panta 2. punktu, kas ir iekļauts LESD trešās daļas V sadaļas (“Brīvības, drošības un tiesiskuma telpa”) 5. nodaļā (“Policijas sadarbība”). Vienojoties ar Parlamentu, šis juridiskais pamats beigu beigās tika pieņemts.

6. LESD 87. panta 1. punktā ir noteikts, ka “Savienība attīsta policijas sadarbību, iesaistot visas dalībvalstu kompetentās iestādes, tostarp policiju, muitas iestādes un citas dalībvalstu tiesībsardzības iestādes, kas specializējas noziedzīgu nodarījumu novēršanā, atklāšanā un izmeklēšanā”.

7. Saskaņā ar LESD 87. panta 2. punkta noteikumiem:

“Piemērojot 1. punktu, Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru var noteikt pasākumus par:

a) attiecīgas informācijas vākšanu, uzglabāšanu, apstrādi, analīzi un apmaiņu,

[..].”

8. Pamatojot savu nostāju, ka par direktīvas pamatu ir jāuzskata LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts, Komisija uzsver, ka direktīvas galvenais mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību un tas ir kopējās transporta politikas mērķis. Ar šo direktīvu izveidotais informācijas apmaiņas mehānisms esot tikai viens no šī mērķa sasniegšanas veidiem.

9. Tā arī apgalvo, ka LESD 87. panta 2. punkta piemērošanas joma attiecas tikai uz krimināllietām, tāpēc šis noteikums var nodrošināt juridisko pamatu tikai tādas informācijas apmaiņas sistēmas izveidei, kas attiecas uz noziedzīgiem nodarījumiem. Definējot jēdziena “krimināllietas” nozīmi Savienības tiesībās, esot jāsauglabā atsauce uz valsts tiesību aktos sniegtajām pārkāpumu kvalifikācijām. Tātad informācijas apmaiņa saskaņā ar LESD 87. panta 2. punktu varētu notikt tikai attiecībā uz pārkāpumiem, kas ir formāli ietverti dalībvalstu krimināltiesībās.

10. Ņemot vērā šādu Komisijas minētā noteikuma piemērošanas jomas koncepciju, ar direktīvu ieviestais informācijas apmaiņas mehānisms, pēc tās domām, neattiecoties uz policijas sadarbību LESD 87. panta izpratnē. Ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi, uz kuriem attiecas direktīva, dalībvalstu tiesībās neesot kvalificēti tikai kā “noziedzīgi nodarījumi”. Tādējādi, pārbaudot šo valstu tiesību sistēmas, var konstatēt, ka šie nodarījumi attiecas vai nu uz minēto valstu administratīvo tiesību vai krimināltiesību jomu. Tādējādi tas, ka ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus dažās dalībvalstīs var uzskatīt par administratīvajiem pārkāpumiem, nedod iespēju Eiropas Savienībai izveidot informācijas apmaiņas sistēmu par satiksmes pārkāpumiem, pamatojoties uz LESD 87. panta 2. punktu.

11. Komisijas pieeju apstrīd Parlaments un Padome, kā arī visas dalībvalstis, kas ir iestājušās šajā lietā⁴.

12. To iemeslu dēļ, kurus es tagad sīkāk izklāstīšu, es uzskatu, ka Komisija aizstāv pārāk šauru LESD 87. panta 2. punkta piemērošanas jomas koncepciju un ka šis noteikums ir pareizs juridiskais pamats ar šo direktīvu izveidotajai informācijas apmaiņas sistēmai.

4 — Tās ir Beļģijas Karaliste, Īrija, Ungārija, Polijas Republika, Slovākijas Republika, Zviedrijas Karaliste, kā arī Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste.

I – Mans vērtējums

13. Ar šo prasību [Tiesa] ir aicināta noteikt, vai informācijas apmaiņas sistēma, kas ļauj identificēt personas, kuras izdarījušas satiksmes pārkāpumu dalībvalstī, kas nav viņu reģistrācijas valsts, attiecas uz policijas sadarbību saskaņā LESD 87. panta 2. punktu, pat ja šādas sistēmas mērķis ir uzlabot satiksmes drošību un pat ja attiecīgie pārkāpumi ne visās dalībvalstīs ir kvalificēti kā “noziedzīgi nodarījumi”.

14. Lai gan to var uzskatīt par pašsaprotamu, tomēr sākumā ir jāprecizē, ka piemērota direktīvas juridiskā pamata noteikšanu nekādā veidā nevar ietekmēt institucionālās īpatnības – pēc Lisabonas līguma stāšanās spēkā joprojām tiek nošķirta LESD trešās daļas V sadaļa “Brīvības, drošības un tiesiskuma telpa” no citiem nozaru politikas virzieniem. Es it īpaši atsaucos uz Protokolu (Nr. 21) par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju saistībā ar brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un LESD, kā arī Protokolu (Nr. 22) par Dānijas nostāju, kas pievienots iepriekš minētajiem līgumiem.

15. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Savienības tiesību akta juridiskā pamata izvēlei ir jābalstās uz objektīviem faktoriem, kurus var pārbaudīt tiesā, tostarp arī minētā tiesību akta mērķi un saturu. Ja kāda pasākuma analizē tiek atklāts, ka tam ir divi mērķi vai divas sastāvdaļas, un ja vienu no šiem mērķiem vai sastāvdaļām var atzīt par galveno, bet otrai ir tikai palīgraksturs, tad tiesību akts ir jāpamato tikai ar vienu juridisko pamatu, proti, ar to, ar ko ir saistīts galvenais vai izšķirošais mērķis vai sastāvdaļa⁵.

16. Direktīvas 1. pantā ir norādīts, ka tās “mērķis ir nodrošināt augstu aizsardzības līmeni visiem ceļu satiksmes dalībniekiem Savienībā, veicinot pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem un tādējādi sankciju piemērošanu, ja minētie pārkāpumi izdarīti ar transportlīdzekli, kas reģistrēts citā dalībvalstī, kas nav pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts”.

17. Tādējādi, lai nodrošinātu augstu aizsardzības līmeni visiem ceļu satiksmes dalībniekiem Savienībā, ir skaidrs, ka Savienības likumdevēja mērķis ir uzlabot drošību, no kuras jāgūst labums dalībvalstu ceļu lietotājiem, samazinot bojāgājušo un traumu skaitu, kā arī materiālos zaudējumus. Šis mērķis tostarp ir uzsvērts direktīvas preambulas 1., 6., 15. un 26. apsvērumā.

18. Saskaņā ar direktīvas 1. apsvērumu “uzlabot ceļu satiksmes drošību ir viens no galvenajiem Savienības transporta politikas mērķiem”. No Tiesas judikatūras turklāt var secināt, ka Eiropas Savienības likumdevējam, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu, ir tiesības pieņemt kopējus noteikumus, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību⁶.

19. Tomēr konstatējums, ka direktīvas mērķis ir uzlabot satiksmes drošību, manuprāt, nav pietiekams, lai to attiecinātu uz transporta politikas jomu un neiekļautu policijas sadarbības jomā, uz kuru attiecas LESD 87. pants.

20. Mērķis nodrošināt augstu aizsardzības līmeni visiem ceļu satiksmes dalībniekiem Savienībā, manuprāt, attiecas arī uz LESD trešās daļas V sadaļā “Brīvības, drošības un tiesiskuma telpa” noteikto mērķi, proti, sasniegt augstu drošības līmeni LESD 67. panta 3. punkta izpratnē.

21. Turklāt policijas sadarbības īstenošana saskaņā ar LESD 87. pantu, kas ļauj efektīvāk sodīt par konkrētiem pārkāpumiem, var pilnībā atbilst vispārējas nozīmes mērķim, kas arī tiek īstenots tādā nozares politikā kā transporta politika.

5 — Ir īpaši skat. 2012. gada 19. jūlija spriedumu lietā C-130/10 Parlaments/Padome (42. un 43. punkts).

6 — Skat. 2004. gada 9. septembra spriedumu apvienotajās lietās C-184/02 un C-223/02 Spānija un Somija/Parlaments un Padome (Krājums, I-7789. lpp., 30. punkts).

22. Šajā ziņā es norādu, ka radniecīgajā jomā – tiesu iestāžu sadarbība krimināllietās – LESD 83. panta 2. punkts ļauj paredzēt Savienībai noteikumu minimumu attiecībā uz noziedzīgu nodarījumu un sankciju definēšanu, ja dalībvalstu krimināltiesisko normatīvo aktu tuvināšana izrādās būtiska, lai nodrošinātu Savienības politikas efektīvu īstenošanu jomā, kurai tikuši piemēroti saskaņošanas pasākumi⁷. Juridiskā pamata esamība, kas ļauj saskaņot dalībvalstu krimināltiesības, ja tā ir nepieciešama, lai sasniegtu nozaru politikā izvirzītos mērķus, pierāda, ka nav noteikta stingra robeža starp nozaru politikas virzienu juridisko pamatu, no vienas puses, un juridisko pamatu, kas dod iespēju īstenot policijas vai tiesu iestāžu sadarbību saskaņā ar LESD trešās daļas V sadaļu, no otras puses. Tādējādi Savienības regulējuma, kura mērķis ir paredzēt noteikumu minimumu attiecībā uz noziedzīgu nodarījumu un sankciju definēšanu ceļu satiksmes noteikumu jomā, mērķis var būt ceļu satiksmes drošības uzlabošana, bet tas attiektos uz LESD 83. panta 2. punktu.

23. Tāpat man būs vēl izdevība minēt sekundāro tiesību aktu, kas attiecas uz tiesu iestāžu sadarbību krimināllietās, proti, Padomes 2005. gada 24. februāra Pamatlēmumu 2005/214/TI par savstarpējas atzišanas principa piemērošanu attiecībā uz finansiālām sankcijām⁸, kas, ļaujot atzīt noteikto finanšu sodu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, neapšaubāmi palīdz sasniegt mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību.

24. Tādējādi no iepriekš minētā jāsecina, ka, īstenojot Lisabonas līgumā paredzēto tiesu iestāžu sadarbību krimināllietās, var sasniegt vispārējas nozīmes mērķus, kas attiecas uz nozaru politikas virzieniem. Tāpēc es neredzu iemeslu, kāpēc tam būtu jānotiek citādāk attiecībā uz sadarbību policijas jomā.

25. No šiem pirmajiem apsvērumiem izriet, ka konstatējums, ka direktīvas mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, pats par sevi nav noteicošais, lai izņemtu, kurš no LESD pantiem – 87. panta 2. punkts vai 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts – ir pareizs direktīvas juridiskais pamats.

26. Tāpēc direktīvā izvirzītie mērķi ir rūpīgāk jāpārbauda, pievēršoties ne tikai mērķim uzlabot ceļu satiksmes drošību.

27. Nolemjot pieņemt direktīvu, Savienības likumdevējs ir pamatojies uz vienkāršu konstatējumu, proti, ka personu brīvas pārvietošanās attīstība Savienībā bieži vien ir sinonīms nesodāmībai par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem.

28. Iepriekš minētās direktīvas priekšlikuma preambulā ir norādīts, ka nepieciešamība izveidot informācijas apmaiņas sistēmu ir radusies tāpēc, ka ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi bieži vien paliek nesodīti, ja tie izdarīti ar transportlīdzekli, kas reģistrēts citā dalībvalstī, un nevis pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī. Problēma it īpaši rodas attiecībā uz automātiski reģistrētajiem pārkāpumiem, izmantojot kameras, bez transportlīdzekļa vadītāja un policijas iestāžu tieša kontakta⁹.

29. Direktīvas preambulas 2. apsvērumā Savienības likumdevējs arī konstatē, ka “sankcijas naudassodu veidā par dažiem ceļu satiksmes pārkāpumiem bieži vien netiek izpildītas, ja šie pārkāpumi izdarīti ar transportlīdzekli, kas reģistrēts citā dalībvalstī, un nevis pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī”. Pamatojoties uz šo konstatējumu, “direktīvas mērķis ir nodrošināt, lai pat šādos gadījumos būtu nodrošināta ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izmeklēšanas efektivitāte”.

7 — Par to, ko var kvalificēt kā “papildu saskaņošanu krimināllietās”, skat. Bernardi, A., “L’harmonisation pénale accessoire”; Tricot, J., “Discussion – L’harmonisation pénale accessoire: question(s) de méthode – Observations sur l’art et la manière de légiférer pénalement selon l’Union européenne” un Gindre, E., “Discussion – L’harmonisation pénale accessoire. Éléments de réflexion sur la place du droit pénal au sein de l’Union européenne”. No: *Le droit pénal de l’Union européenne au lendemain du Traité de Lisbonne*. Parize: Société de législation comparée, 2012, attiecīgi 153., 185. un 197. lpp.

8 — OV L 76, 16. lpp.

9 — Šī priekšlikuma direktīvai 2. lappuse.

30. Saskaņā ar direktīvas preambulas 6. apsvērumu, “lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību visā Savienībā un nodrošinātu vienādu attieksmi pret autovadītājiem neatkarīgi no tā, vai viņi ir vai nav attiecīgās valsts iedzīvotāji, sankciju piemērošana būtu jāatvieglo neatkarīgi no tā, kurā dalībvalstī ir reģistrēts transportlīdzeklis. Tālāk būtu jāievieš sistēma pārrobežu informācijas apmaiņai par dažiem konstatētajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem neatkarīgi no tā, vai saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem pārkāpums ir administratīva vai krimināltiesiska rakstura, piešķirot pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstij piekļuvi reģistrācijas dalībvalsts transportlīdzekļu reģistrācijas datiem”.

31. Turklāt saskaņā ar direktīvas preambulas 7. apsvērumu “transportlīdzekļu reģistrācijas datu efektīvāka pārrobežu apmaiņa, kam būtu jāpalīdz identificēt personas, kuras tur aizdomās par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu, var palielināt preventīvo iedarbību un veicināt to vadītāju piesardzīgāku uzvedību, kuri vada transportlīdzekļus, kas ir reģistrēti dalībvalstī, kas nav pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, tādējādi novēršot cilvēku upurus ceļu satiksmes negadījumos”.

32. Šajos apsvērumos ir izteikts direktīvas galvenais mērķis, proti, nodrošināt efektīvāku sodīšanu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, izveidojot policijas sadarbības mehānismu. Šo mehānismu veido informācijas apmaiņa, kura ļauj identificēt ceļu satiksmes noteikumu pārkāpējus, kas ir nepieciešams priekšnosacījums, lai dalībvalstu kompetentās iestādes viņus sauktu pie atbildības un sodītu.

33. Efektīvāka sodīšana par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas tās preventīvās iedarbības dēļ mudina ārvalstu transportlīdzekļu vadītājus nerezidentus ievērot to dalībvalstu ceļu satiksmes noteikumus, kuras viņi šķērso, veicinās ceļu satiksmes drošības uzlabošanu. Katrā ziņā tāda ir Savienības likumdevēja paustā vēlme. Tātad ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir galvenais mērķis un vēlamais rezultāts, savukārt efektīvāka sodīšana par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem ir vistuvākais un vistiešākais mērķis – neapšaubāmi, ka abi mērķi ir savstarpēji cieši saistīti.

34. Tātad, lai noteiktu direktīvas pareizo juridiskais pamatu, manuprāt, ir ļoti svarīgs mērķis – nodrošināt efektīvāku sodīšanu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, izveidojot valsts kompetento tiesību aizsardzības iestāžu sadarbības mehānismu. Tiesību aktam, ar kuru galvenokārt cenšas sasniegt minēto mērķi, manuprāt, ir jāattiecas uz policijas sadarbību LESD 87. panta izpratnē.

35. Šāds tiesību akts pilnībā atbilst Savienības darbībai, jo tās mērķis ir brīvības, drošības un tiesiskuma telpas izveide. Lai arī šajā vārdkopā ietvertais jēdziens “brīvība” neapšaubāmi attiecas uz personu brīvu pārvietošanos Savienībā, tomēr tam tā nav vienīgā nozīme¹⁰. Padomes un Komisijas rīcības plānā par optimāliem noteikumiem Amsterdamas līguma par brīvības, drošības un tiesiskuma telpu normu īstenošanai¹¹, kuru pieņēma 1998. gada 3. decembra “Tieslietu un iekšlietu padome”, ir norādīts, ka runa ir arī par “brīvību dzīvot vidē, kurā likums tiek ievērots, zinot, ka valsts iestādes – katra atsevišķi vai visas kopā (valsts, Eiropas Savienības vai augstākā līmenī) – izmanto visas savas prasmes, lai ierosinātu procesu pret tiem, kas cenšas noliegt šo brīvību vai to ļaunprātīgi izmantot, un tos sodītu”¹². Turklāt saskaņā ar minēto dokumentu “tiesiskuma” telpas izveides mērķis ir “radīt pilsoņos kopēju taisnīguma izjūtu visā [...] Savienībā”¹³. Tomēr, kā tas it īpaši ir norādīts direktīvas preambulas 6. apsvērumā, direktīvas mērķis ir novērst tieši netaisnīguma izjūtu, kas var rasties to transportlīdzekļu vadītāju nesodāmības dēļ, kuru transportlīdzeklis reģistrēts dalībvalstī, kas nav pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts.

36. Tagad pievēršos tam, vai direktīvas saturs atbilst LESD 87. panta 2. punktam, lai to atzītu par pareizu direktīvas juridisko pamatu.

10 — Šajā ziņā skat. Labayle, H., *Espace de liberté, sécurité et justice – Cadre général*, no: *Jurisclasseur Europe*, 2625. burtnīca, 2012, 9. punkts.

11 — OV 1999, C 19, 1. lpp.

12 — 6. punkts.

13 — 15. punkts.

37. Saskaņā ar direktīvas 2. pantu direktīva attiecas uz astoņiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, proti, atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, drošības jostas nelietošanu, luksofora aizliedzošā gaismas signāla neievērošanu, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, transportlīdzekļa vadīšanu narkotisko vielu ietekmē, aizsargķiveres nelietošanu, ceļa braucamās joslas neatļautu izmantošanu un mobilā tālruņa vai citas sakaru ierīces neatļautu izmantošanu, vadot transportlīdzekli.

38. Šos pārkāpumus veidojošie elementi nav saskaņoti Savienības līmenī¹⁴ – tos, kā arī šādiem pārkāpumiem piemērojamās sankcijas nosaka dalībvalstis¹⁵.

39. Tādējādi ar direktīvu izveidotā informācijas apmaiņas sistēma nav Savienības īstenotais papildu pasākums, lai saskaņotu noteiktu pārkāpumu veidojošus elementus un sankcijas par tiem, bet tā tikai dod iespēju labāk ievērot katrā dalībvalstī neatkarīgi noteiktos ceļu satiksmes noteikumus.

40. Direktīvas satura pārbaude parāda, ka vienīgais tās mērķis ir izveidot sistēmu, kas ļauj dalībvalstu kompetentajām tiesību aizsardzības iestādēm apmainīties ar informāciju par ceļu satiksmes pārkāpumiem. Tātad valsts iestādēm, kas ir atbildīgas par to, lai valsts ceļu satiksmes noteikumi tiktu ievēroti, jānodrošina instruments ārvalstu pārkāpēju noteikšanai. Šis instruments ļauj dalībvalstīm uzlabot to rīcībā esošos līdzekļus ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu izmeklēšanas stadijā, ļaujot tām iegūt nepieciešamo informāciju, lai identificētu minētā pārkāpuma izdarītāju un tādējādi to sodītu.

41. Sistēmas, kas ir ieviesta, lai palīdzētu dalībvalstīm efektīvāk sodīt par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, pamati ir atrodamī direktīvas 4. un 5. pantā.

42. Direktīvas 4. pants attiecas uz informācijas apmaiņas starp dalībvalstīm procedūru. Minētā panta 1. punktā ir paredzēts, ka, lai izmeklētu direktīvas 2. pantā minētos ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, dalībvalstis ļauj citu dalībvalstu valsts kontaktpunktiem piekļūt šādiem valstu transportlīdzekļu reģistrācijas datiem un veikt automatizētus pieprasījumus par transportlīdzekļa datiem un datiem par transportlīdzekļa īpašnieku vai turētāju. Direktīvas 4. panta 2. punkta pirmajā daļā ir precizēts, ka šos pieprasījumus “veic pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts norīkotais valsts kontaktpunkts, izmantojot pilnu reģistrācijas numuru”.

43. Direktīvas 4. panta 2. punkta pēdējā daļā ir noteikts, ka “saskaņā ar [...] direktīvu pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts iegūtos datus izmanto, lai noskaidrotu, kurš ir personīgi atbildīgs par 2. un 3. pantā minētajiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem”.

14 — Tomēr ir jānorāda, ka attiecībā uz drošības jostu nelietošanu ir pieņemta Padomes 1991. gada 16. decembra Direktīva 91/671/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz obligātu drošības jostas izmantošanu transportlīdzekļos, kas sver mazāk nekā 3,5 tonnas (OV L 373, 26. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 8. aprīļa Direktīvu 2003/20/EK (OV L 115, 63. lpp.).

15 — To apliecina atsauce direktīvas 3. panta definīcijās uz pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts tiesību aktiem.

44. Turklāt direktīvas 4. panta 4. punktā ir paredzēts, ka, lai īstenotu informācijas apmaiņu, dalībvalstis tostarp izmanto lietojumprogrammas, kas it īpaši tika izstrādātas, lai īstenotu Padomes 2008. gada 23. jūnija Lēmuma 2008/615/TI 12. pantu par pārrobežu sadarbības pastiprināšanu, it īpaši cīņā pret terorismu un starptautisko noziedzību¹⁶. Tas pierāda, ka direktīva ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu jomā papildina citus policijas iestāžu sadarbības instrumentus, piemēram, Prīmes lēmumus, kas tostarp ir paredzēti, lai cīnītos pret terorismu un pārrobežu noziedzību¹⁷. Šī doma izriet arī no direktīvas preambulas 2., 9. un 10. apsvēruma.

45. Kad persona, kuru tur aizdomās par satiksmes noteikumu pārkāpuma izdarīšanu, ir identificēta, dalībvalstij, kurā ir izdarīts pārkāpums, ir jālemj par tās saukšanu pie atbildības. Ja ir pieņemts šāds lēmums, direktīvas 5. pantā ir paredzēti noteikumi, kā attiecīgajai personai tiek paziņots par pārkāpumu. Saskaņā ar direktīvas 5. panta 2. punktu informatīvā vēstule ietver “visu attiecīgo informāciju, [...] ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpuma būtību, pārkāpuma izdarīšanas vietu, datumu un laiku, pārkāpto valsts tiesību aktu nosaukumu un sankcijas, un, attiecīgos gadījumos, datus par mērierīci, kas izmantota pārkāpuma fiksēšanai”. Turklāt direktīvas 5. panta 3. punktā ir paredzēts, ka dalībvalsts, kurā ir izdarīts pārkāpums, “lai nodrošinātu pamattiesību ievērošanu, nosūta informatīvu vēstuli valodā, kas lietota reģistrācijas dokumentā, ja iespējams, vai vienā no reģistrācijas dalībvalsts oficiālajām valodām”.

46. Tātad direktīvas 4. un 5. pantā ir izveidots tipisks policijas iestāžu sadarbības mehānisms, proti, informācijas apmaiņas sistēma starp kompetentajām tiesību aizsardzības iestādēm, kuras mērķis ir veikt policijas izmeklēšanu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem un ļaut sodīt par minētajiem pārkāpumiem, identificējot par tiem atbildīgās personas.

47. Tiesas judikatūrā ir norādes, kas ļauj saprast, kas attiecas uz policijas iestāžu sadarbību. Tādējādi Tiesa 2009. gada 10. februāra spriedumā lietā Īrija/Parlaments un Padome¹⁸ attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Direktīvu 2006/24/EK par tādu datu saglabāšanu, kurus iegūst vai apstrādā saistībā ar publiski pieejamu elektronisko komunikāciju pakalpojumu sniegšanu vai publiski pieejamu komunikāciju tiklu nodrošināšanu, un par grozījumiem Direktīvā 2002/58/EK¹⁹ norādīja, ka šajā direktīvā “ir noteiktas operācijas, kas ir ārpus ikvienas iespējamās policijas un tiesu iestāžu sadarbības krimināllietās”. Šajā ziņā Tiesa norāda, ka tā “nesaskaņo ne jautājumu par valsts kompetento tiesību aizsardzības iestāžu piekļuvi datiem, ne jautājumu par šo datu lietošanu un apmaiņu starp šīm iestādēm”, un konstatē, ka šie jautājumi “principā ietilpst jomā, kuru regulē ES līguma VI sadaļa”²⁰.

48. Turklāt Tiesa 2010. gada 26. oktobra spriedumā lietā Apvienotā Karaliste/Padome²¹ ir norādījusi, ka ar Padomes 2008. gada 23. jūnija Lēmumu 2008/633/TI par izraudzīto dalībvalstu iestāžu un Eiropola piekļuvi Vīzu informācijas sistēmai (VIS) konsultāciju nolūkos, lai novērstu, atklātu un izmeklētu teroristu nodarījumus un citus smagus noziedzīgus nodarījumus²², “tiek sasniegti mērķi, kuri kā tādi attiecas uz policijas sadarbību”²³. Attiecībā uz Lēmuma 2008/633 saturu Tiesa norādīja, ka tajā “ir iekļauti gan sīki izstrādāti noteikumi attiecībā uz kompetento iestāžu iekšējās drošības jomā,

16 — OV L 210, 1. lpp. Šis lēmums ir saistīts ar Padomes 2008. gada 23. jūnija Lēmumu 2008/616/TI par to, kā īstenot Lēmumu 2008/615 (OV L 210, 12. lpp.). Šos lēmumus parasti sauc par “Prīmes lēmumiem”.

17 — Direktīvā pieņemtā modeļa pamatā ir Lēmuma 2008/615 12. panta 1. punkta pirmā daļa, kurā ir noteikts, ka, “lai novērstu un izmeklētu noziedzīgus nodarījumus, vērstos pret citiem nodarījumiem, kas ir meklētājas dalībvalsts tiesu vai valsts prokuratūru jurisdikcijā, kā arī lai uzturētu sabiedrisko drošību, dalībvalstis nodrošina [...] citu dalībvalstu valsts kontaktpunktiem piekļuvi turpmāk norādītajiem transportlīdzekļu reģistrācijas datiem [..]:

a) īpašnieku vai turētāju dati; un
b) transportlīdzekļa dati”.

18 — C-301/06 (Krājums, I-593. lpp.).

19 — OV L 105, 54. lpp.

20 — Minētā sprieduma 83. punkts.

21 — C-482/08 (Krājums, I-10413. lpp.).

22 — OV L 218, 129. lpp.

23 — Minētā sprieduma 50. punkts.

kurām ir atļauts piekļūt VIS, izraudzīšanu, ko veic dalībvalstis, gan iepriekš minētajiem mērķiem izmantoto datu piekļuves, paziņošanas un glabāšanas nosacījumi”²⁴. Tādējādi tā secināja, ka “lēmuma noteikumi principā var tikt uzskatīti par tādiem, ar kuriem tiek izveidota sava veida policijas sadarbība”²⁵. Tiesa ir balstījies uz šiem elementiem saistībā ar Lēmuma 2008/633 mērķi un saturu, lai atzītu, ka, no šī lēmuma juridiskā pamata izvēles viedokļa raugoties, tas attiecās uz policijas sadarbības jomu, lai gan tas arī bija pasākums, kas izstrādāja Šengenas *acquis* noteikumus par kopējo vīzu politiku²⁶.

49. Manuprāt, norādes iepriekš minētajos spriedumos lietā Īrija/Parlaments un Padome, kā arī lietā Apvienotā Karaliste/Padome un to saturs ļauj atzīt, ka direktīva attiecas uz policijas sadarbības jomu un tā pamatoti tika pieņemta, pamatojoties uz LESD 87. panta 2. punktu.

50. Turklāt ir jānorāda, ka, ciktāl ir runa par policijas sadarbību saskaņā ar LESD 87. pantu, direktīvas 7. pantā par datu aizsardzību ir paredzēta Padomes 2008. gada 27. novembra Pamatlēmuma 2008/977/TI par tādu personas datu aizsardzību, ko apstrādā, policijas un tiesu iestādēm sadarbojoties krimināllietās²⁷, piemērošana datiem, ko apstrādā saistībā ar direktīvā paredzēto informācijas apmaiņas sistēmu.

51. Visbeidzot, direktīvas 11. panta teksts apstiprina, ka informācijas apmaiņas sistēmas ieviešana attiecībā uz dalībvalstu noteiktajiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem ir galvenā direktīvas sastāvdaļa. Šajā pantā ir aprakstīti pasākumi, kurus turpmāk varētu veikt Savienība, piemēram, vienoti standarti automātiskajām kontrolierīcēm un procedūrām, pat ceļu satiksmes noteikumu saskaņošana. Tomēr Savienības tiesību pašreizējā stāvoklī ar direktīvu izveidoto informācijas apmaiņas sistēmu nevar uzskatīt par papildu pasākumu ceļu satiksmes noteikumu saskaņošanas pasākumiem, kurus veic Savienība, īstenojot kopējo transporta politiku. Citiem vārdiem sakot, šī sistēma nav papildu pasākums citiem pasākumiem, kurus ir veicis Savienības likumdevējs, īstenojot kopējo transporta politiku. Tādējādi minētās sistēmas mērķis nav nodrošināt šajā jomā Savienības izdoto normu pilnīgu efektivitāti. Turklāt es jau norādīju, ka direktīva neparedz saskaņot ne ceļu satiksmes pārkāpumu veidojošos elementus, ne arī tiem piemērotās sankcijas, kas ietilpst dalībvalstu jurisdikcijā. Šo iemeslu dēļ argumentācija, kuras pamatā ir Tiesas argumentācija 2005. gada 13. septembra spriedumā lietā Komisija/Padome²⁸ un 2007. gada 23. oktobra spriedumā lietā Komisija/Padome²⁹, manuprāt, nevar pamatot LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkta izmantošanu par direktīvas juridisko pamatu. Turklāt ir jānorāda, ka minētie spriedumi ir pasludināti juridiskajā kontekstā, kas pastāvēja pirms Lisabonas līguma pieņemšanas un kuru raksturoja prioritāte, kādu ES 47. pants piešķīra juridiskajam pamatam nozaru politikas virzieniem.

52. Tātad ar direktīvu izveidotā informācijas apmaiņas sistēma par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem kā policijas sadarbības instruments, kas nav atkarīgs no kāda pārkāpumu un sankciju saskaņošanas pasākuma, ko veic Savienība, īstenojot kopējo transporta politiku, manuprāt, attiecas uz LESD 87. panta 2. punktu.

53. Iebilstot pret šo analīzi, Komisija apgalvo, ka LESD 87. pants attiecas tikai uz policijas sadarbību saistībā ar noziedzīgiem nodarījumiem, kas tā ir kvalificēti dalībvalstu tiesībās. Tādējādi, ciktāl ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi dažreiz attiecas uz dalībvalstu administratīvo tiesību, dažreiz uz krimināltiesību jomu³⁰, LESD 87. pants neesot pareizs juridiskais pamats informācijas apmaiņas sistēmai attiecībā uz šādiem pārkāpumiem.

24 — Minētā sprieduma 51. punkts.

25 — Turpat.

26 — Iepriekš minētais spriedums lietā Apvienotā Karaliste/Padome (67. un 68. punkts).

27 — OV L 350, 60. lpp.

28 — C-176/03 (Krājums, I-7879. lpp.).

29 — C-440/05 (Krājums, I-9097. lpp.).

30 — Šajā ziņā skat. direktīvas preambulas 6. un 8. apsvērumu.

54. Es nepiekrītu Komisijas viedoklim vairāku iemeslu dēļ.

55. Pirmkārt, Komisijas LESD 87. panta piemērošanas jomas šauru koncepciju pietiekami nepamato LESD trešās daļas V sadaļas 5. nodaļas nosaukums, kas attiecas tikai uz policijas sadarbību un kas nesniedz skaidru norādi, ka sadarbība attiecas tikai uz krimināllietām.

56. LESD 87. panta 1. punkta redakcija ir īpaši plaša, jo tajā ir norādīts, ka “Savienība attīsta policijas sadarbību, iesaistot *visas dalībvalstu kompetentās iestādes*, tostarp policiju”³¹. Norāde, ka šīs iestādes “ietver policiju, muitas iestādes un citas dalībvalstu tiesībsardzības iestādes, kas specializējas noziedzīgu nodarījumu novēršanā, atklāšanā un izmeklēšanā”, izsaka domu, ka šīs iestādes ir minētas tikai kā piemērs, nesniedzot to pilnīgu sarakstu. Turklāt attiecīgās normas redakcija citās valodu versijās liecina, ka atsauce uz noziedzīgiem nodarījumiem, šķiet, attiecas tikai uz “citām dalībvalstu tiesībsardzības iestādēm”, bet neattiecas uz policiju un muitas iestādēm, un vēl jo mazāk uz “visām dalībvalstu kompetentajām iestādēm”³².

57. Saskaņā ar LESD 87. panta 1. punktu nebūt nav neiespējami, ka šajā normā paredzēto policijas sadarbību var īstenot iestādes, kuru uzdevums nav piemērot krimināltiesības dalībvalstīs, ja vien tās veic uzdevumus policijas jomā kopumā – administratīvās vai kriminālpolicijas jomā³³. Citiem vārdiem sakot, policijas sadarbība saskaņā ar LESD 87. panta 1. punktu būtu jāsaprot funkcionāli, proti, ka tas attiecas uz sadarbību starp dalībvalstu iestādēm, kas atbildīgas par pārkāpumu novēršanu, atklāšanu un sodīšanu.

58. Tāpēc nepareizs ir Komisijas apgalvojums, ka tās formālā pieeja LESD 87. panta piemērošanas jomai, proti, ka tas attiecas tikai uz noziedzīgiem nodarījumiem, kuri dalībvalstu dažādās tiesībās ir kvalificēti kā tādi, ir pietiekami pamatota šī panta tekstā.

59. Citu Savienības tiesību aktu par informācijas apmaiņu policijas sadarbības jomā pārbaude arī atbalsta funkcionālu pieeju, kurā šīs sadarbības plašākais mērķis ir uzturēt sabiedrisko kārtību un apkarot noziedzību, skaidri nenorādot tikai noziedzīgus nodarījumus, kas dalībvalstu tiesību aktos tiek kvalificēti kā tādi.

60. Līdzās Lēmuma 2008/615 12. panta 1. punkta pirmajai daļai, kuru minēju iepriekš³⁴ un kurā ir paredzēts, ka automātiska transportlīdzekļu reģistrācijas datu meklēšana ir veikta, “lai novērstu un izmeklētu noziedzīgus nodarījumus, vērstos pret citiem nodarījumiem, kas ir meklētājas dalībvalsts tiesu vai valsts prokuratūru jurisdikcijā, kā arī lai uzturētu sabiedrisko drošību”, es varu minēt arī Padomes 2009. gada 30. novembra Lēmumu 2009/917/TI par informācijas tehnoloģiju izmantošanu muitas vajadzībām³⁵, kura 1. panta 2. punktā ir noteikts, ka “muitas informācijas sistēmas mērķis [...] ir palīdzēt novērst un izmeklēt smagus valsts tiesību aktu pārkāpumus un saukt par tiem pie atbildības, nodrošinot datu ātrāku pieejamību un tādējādi palielinot dalībvalstu muitas pārvalžu sadarbības un kontroles procedūru efektivitāti”.

31 — Slīpinājums mans.

32 — It īpaši skat. LESD 87. panta 1. punkta vācu un angļu valodas versijas:

“Die Union entwickelt eine polizeiliche Zusammenarbeit zwischen allen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, einschließlich der Polizei, des Zolls und anderer auf die Verhütung oder die Aufdeckung von Straftaten sowie entsprechende Ermittlungen spezialisierter Strafverfolgungsbehörden.”

“The Union shall establish police cooperation involving all the Member States’ competent authorities, including police, customs and other specialised law enforcement services in relation to the prevention, detection and investigation of criminal offences.”

33 — Par policijas sadarbības funkcionālo definīciju skat. De Biolley, S., *Coopération policière dans l’Union européenne*. No: *Jurisclasseur Europe*, 2680. burtnīca, 2010, 5. punkts.

34 — Skat. zemsvitras piezīmi 17. lpp.

35 — OV L 323, 20. lpp.

61. Otrkārt, Komisijas atbalstītajai formālajai koncepcijai ir vairāki trūkumi. Vispirms tā ir pretrunā prasībai par Savienības tiesību vienotu piemērošanu un izraisa šajā direktīvā paredzēto policijas sadarbības mehānismu neviendabīgu piemērošanu telpā un laikā. Tātad šāda mehānisma piemērošana būtu atkarīga no katra direktīvas 2. pantā minētā pārkāpuma kvalifikācijas valsts līmeņi. Turklāt dalībvalstu kvalifikācija laika gaitā var mainīties, padarot direktīvas piemērošanas jomu neskaidru. Tāpat ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums procedūras laikā dalībvalstī var tikt kvalificēts citādi, un administratīvs pārkāpums var arī kļūt par noziedzīgu nodarījumu, piemēram, ja likumpārkāpējs nemaksā naudas sodu.

62. Ja LESD 87. panta piemērošanas jomā iekļautu tikai noziedzīgus nodarījumus, kas dalībvalstu tiesībās ir kvalificēti kā tādi, tad tas būtiski mazinātu šī panta lietderīgo iedarbību. Ja pieņem Komisijas viedokli, tad to ne tikai nevarētu piemērot tad, ja policijas sadarbība veicina vispārējās intereses, kas attiecas uz nozaru politikas virzieniem, bet tas arī būtu jāpiemēro tikai noziedzīgiem nodarījumiem, kas formāli attiecas uz krimināltiesību jomu visās dalībvalstīs.

63. Šajā ziņā jāprecizē, ka, pieņemot funkcionālu pieeju LESD 87. panta piemērošanas jomai, pretēji Komisijas apgalvojumam ir iespējams nodrošināt tā lietderīgo iedarbību, nepārkāpjot LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkta piemērošanas jomu. Šis pēdējais noteikums var pamatot daudzus tiesību aktus, kas veicina ceļu satiksmes drošības uzlabošanu, piemēram, tiesību aktus par ceļu raksturiezīmēm un to uzturēšanu, transportlīdzekļu tehnisko apskati, autovadītāju darba laiku un apmācību vai arī ceļu satiksmes noteikumu tuvināšanu.

64. Treškārt, pat ja būtu jāuzskata, ka policijas sadarbība saskaņā ar LESD 87. pantu attiecas tikai uz krimināllietām, katrā ziņā šis pēdējais jēdziens būtu jādefinē funkcionāli, nevis formāli, atsaucoties uz valsts kvalifikāciju, kā to apgalvo Komisija. Šāda funkcionālā pieeja ir nepieciešama, lai nodrošinātu Savienības tiesību vienotu piemērošanu, kā es to minēju iepriekš, gan arī, lai nodrošinātu ieviestās policijas sadarbības efektivitāti. Šajā kontekstā policijas sadarbību attiecībā uz pārkāpumiem, kuriem var piemērot atturošas un preventīvas sankcijas, var pamatot ar LESD 87. pantu. Tāpēc ir jākoncentrējas uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem piemērojamo “represīvo mērķi”³⁶, nevis uz šādu pārkāpumu un sankciju piederību dalībvalstu krimināltiesībām.

65. Šajā ziņā es uzskatu, ka Eiropas Cilvēktiesību tiesas pieņemtā funkcionālā pieeja, nosakot to, kas attiecas uz krimināllietām saskaņā ar 1950. gada 4. novembrī Romā parakstītās Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 6. pantu, var izmantot par pamatu, definējot LESD 87. panta piemērošanas jomu. Es it īpaši atsaucos uz Eiropas Cilvēktiesību tiesas 1984. gada 21. februāra spriedumu *Öztürk* pret Vāciju³⁷, kas attiecas uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem. Saskaņā ar šo funkcionālo pieeju nav šaubu, ka direktīvas 2. pantā minētajiem satiksmes noteikumu pārkāpumiem piemīt krimināltiesisks raksturs, ciktāl dalībvalstīs par tiem piemēro atturošas un preventīvas sankcijas. Tātad mazsvarīgi ir tas, vai šīs sankcijas ir paredzētas dalībvalstu represīvajās administratīvajās tiesībās vai krimināltiesībās.

66. Ceturtkārt, Komisijas atbalstītajai formālajai koncepcijai piemīt būtisks trūkums, jo policijas sadarbībā nav iekļauta viena likumpārkāpumu joma, proti, ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumi. Šim likumpārkāpumu veidam bieži vien raksturīgi nosacīti “maznozīmīgi” pārkāpumi³⁸, kas ne vienmēr ietilpst dalībvalstu krimināltiesībās, bet, lai nodrošinātu efektivitāti, administratīvā iestāde,

36 — 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā C-489/10 *Bonda*, 39. punkts.

37 — A sērija Nr. 73, it īpaši 53.–56. punkts.

38 — Šeit es lietoju apzīmējumu, ko izmantoja Savienības likumdevējs, it īpaši saistībā ar parastajiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, pirmkārt, Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Direktīvā 2010/64/ES par tiesībām uz mutisko un rakstisko tulkojumu kriminālprocesā (OV L 280, 1. lpp.; skat. preambulas 16. apsvērumu un 1. panta 3. punktu, un, otrkārt, Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 22. maija Direktīvā 2012/13/ES par tiesībām uz informāciju kriminālprocesā (OV L 142, 1. lpp.; skat. preambulas 17. apsvērumu un 2. panta 2. punktu).

un nevis kompetentā tiesa, kurai ir jurisdikcija krimināllietās, var piemērot sankcijas. Tātad nekas neliecina, ka LESD autori vēlējas LESD 87. panta 2. punkta a) apakšpunktu piemērot tikai pārkāpumiem, kas, ņemot vērā to smagumu, attiecas uz dalībvalstu krimināltiesību un nevis represīvo administratīvo tiesību jomu.

67. Turklāt ir jānorāda, ka ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi, lai gan dažreiz tie attiecas uz dalībvalstu represīvo administratīvo tiesību, dažreiz uz krimināltiesību jomu, ir jau iekļauti sekundārajos tiesību aktos, kas pieņemti saistībā ar tiesu iestāžu sadarbību krimināllietās. Šajā ziņā ir svarīgi atsaukties uz Pamatlēmumu 2005/214, ko minēju iepriekš³⁹ un kas papildina ar direktīvu izveidoto informācijas apmaiņas sistēmu.

68. Pamatlēmuma preambulas 4. apsvērumā ir precizēts, ka pamatlēmumam “būtu jāattiecas arī uz finansiālām sankcijām, ko piemēro par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem”. Saskaņā ar minētā pamatlēmuma 5. panta 1. pantu tas attiecas arī uz pārkāpumiem saistībā ar “rīcību, kas ir ceļu satiksmes noteikumu pārkāpums”. Tātad Pamatlēmumā 2005/214 nav paredzēts, ka par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem uzliktie naudas sodi tiek savstarpēji atzīti tikai tad, ja šie pārkāpumi formāli attiecas uz dalībvalstu krimināltiesību jomu.

69. Lietā *Baláz*⁴⁰, kas pašlaik tiek izskatīta Tiesā, Komisija tomēr atbalsta līdzīgu formālu pieeju tai, kāda tai ir šajā lietā. Šī lieta attiecas uz Pamatlēmuma 2005/214 1. panta a) punkta iii) apakšpunktā minētā jēdziena “tiesā, kam ir īpaša jurisdikcija krimināllietās” interpretāciju. Saskaņā ar šo noteikumu, kas tostarp attiecas uz ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, lēmums, kas ir savstarpēji jāatzīst, ir definēts kā “galīgais lēmums, saskaņā ar kuru fiziskai vai juridiskai personai prasa samaksāt finansiālu sankciju, ja šo lēmumu ir pieņēmusi [...] izdevējas valsts iestāde, kas nav tiesa, attiecībā uz darbībām, kas ir sodāmas atbilstīgi izdevējas valsts tiesību aktiem, jo ir pārkāptas tiesību normas, *ar nosacījumu, ka attiecīgajai personai ir bijusi iespēja iesniegt šo lietu šo lietu izskatīšanai tiesā, kam ir īpaša jurisdikcija krimināllietās*”⁴¹. Savos apsvērumos Komisija norāda, ka minētajā noteikumā paredzētais nosacījums ir izpildīts, ja personai ir iespēja iesniegt šo lietu izskatīšanai tiesā, kas izskata lietas par noziedzīgiem nodarījumiem, kuras dalībvalstis formāli kvalificē kā tādus. Ģenerālvokāte E. Šarpstone [*E. Sharpston*] secinājumos, kas ir sniegti 2013. gada 18. jūlijā iepriekš minētajā lietā *Baláz*, norāda, ka Komisijas piedāvātā interpretācija nav pieņemama, un būtībā uzskata, ka šāda interpretācija būtu pretrunā Savienības likumdevēja nolūkam savstarpējas atzīšanas mehānismā iekļaut naudas sodus neatkarīgi no tā, vai pārkāpumi, par kuriem tie uzlikti, attiecīgās dalībvalstis ir kvalificēti kā “noziedzīgi”⁴². Šī analīze atbilst funkcionālajai pieejai, ko es atbalstu šajā lietā.

70. Kopumā gan Pamatlēmums 2005/214, gan direktīva liecina par Savienības likumdevēja vēlmi policijas un tiesu iestāžu sadarbības jomā saglabāt funkcionālu pieeju krimināltiesībām, lai nepieļautu, ka sadarbības mehānismu efektivitāti ietekmētu atšķirības, kas pastāv starp dalībvalstu tiesību sistēmām un tradīcijām. Šī pati doma ir atrodama Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 13. decembra Direktīvā 2011/99/ES par Eiropas aizsardzības rīkojumu⁴³.

71. Vairākas norādes Eiropadomes 2010. gadā⁴⁴ pieņemtajā Stokholmas programmā arī ir pretrunā Komisijas formālajai koncepcijai. Jānorāda, ka Eiropadome 3.1.1. punktā ar nosaukumu “Krimināltiesības” norāda, ka “savstarpēju atzīšanu varētu attiecināt uz visiem tiesas spriedumu un nolēmumu veidiem, kuri – atkarībā no tiesību sistēmas – var būt krimināllietās vai administratīvās lietās”. Tajā pašā punktā par krimināltiesībām Eiropadome aicina Komisiju “izstrādāt vispusīgu pētījumu par pastāvošiem tiesiskiem un administratīviem šķēršļiem par ceļu satiksmes noteikumu

39 — Skat. šo secinājumu 23. punktu.

40 — C-60/12.

41 — Slīpinājums mans.

42 — Skat. secinājumu 52.–54. punktu.

43 — OV L 338, 2. lpp. Īpaši skat. šīs direktīvas preambulas 3., 8., 10. un 20. apsvērumu.

44 — Stokholmas programma – atvērta un droša Eiropa tās pilsoņu un viņu aizsardzības labā (OV 2010, C 115, 1. lpp.).

pārkāpumiem piemērotu sodu un administratīvu nolēmumu pārrobežu izpildei un attiecīgā gadījumā nākt klajā ar jaunām ierosmēm tiesību aktu veidā vai citādā veidā, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību Savienībā”. Šīs norādes, manuprāt, pierāda, ka, pirmkārt, mērķis uzlabot ceļu satiksmes drošību Savienībā ir brīvības, drošības un tiesiskuma telpas izveides būtiska sastāvdaļa un ka, otrkārt, sadarbības un savstarpējas atzišanas krimināllietās mehānismi, piemērojot funkcionālo pieeju, var attiekties uz satiksmes noteikumu pārkāpumiem, uz kuriem attiecas dalībvalstu represīvajās administratīvajās tiesībās paredzētās sankcijas.

72. Turklāt pati Komisija 2009. gada 10. jūnija paziņojuma Eiropas Parlamentam un Padomei ar nosaukumu “Brīvības, drošības un tiesiskuma telpa pilsoņu interesēs”⁴⁵ apsvērumos par savstarpējo atzišanu krimināllietās norāda, ka tā “ir jāattiecina arī uz cita veidu lēmumiem, kuriem atkarībā no dalībvalsts var būt vai nu kriminālsoda, vai administratīvs raksturs”. Šajā ziņā tā tostarp norāda, ka “dažus sodus, kuriem dažās dalībvalstīs ir kriminālsoda, bet citās – administratīva soda raksturs, ir jāvar izpildīt starp valstīm lai jo īpaši pastiprinātu ceļu satiksmes drošību vai vispārīgāk – lai nodrošinātu [...] Savienības politikas ievērošanu”⁴⁶.

73. No visa iepriekš minētā es secinu, ka sodīšana par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem var attiekties uz policijas un tiesu iestāžu sadarbības krimināllietās mehānismiem, pamatojoties uz LESD noteikumiem par brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, un ka šie pārkāpumi attiecas uz dalībvalstu represīvo administratīvo tiesību vai krimināltiesību jomu.

74. Visbeidzot, ir jāprecizē, ka funkcionālas pieejas piemērošana krimināllietās policijas un tiesu iestāžu sadarbības jomā nenozīmē jebkuras formālas pieejas izzušanu. Kā bija redzams, funkcionālas pieejas izmantošana ir nepieciešama, lai nodrošinātu policijas un tiesu iestāžu sadarbības mehānismu efektīvu un vienotu piemērošanu pārkāpumiem un sankcijām, kuru kvalifikācija netika saskaņota Savienības līmenī un kas tādējādi atkarībā no dalībvalstu tiesiskās sistēmas un tradīcijas attiecas uz administratīvo tiesību vai krimināltiesību jomu.

75. Turpretī formālai pieejai ir būtiska nozīme, ja, pamatojoties uz LESD 83. panta 1. un 2. pantu, Savienība nolemj noteikt minimālos noteikumus attiecībā uz noziedzīgu nodarījumu un sankciju definīciju šajos pantos minētajās jomās. Šādā situācijā pārkāpumu kā noziedzīgu nodarījumu formālas kvalifikācijas saskaņošana ir pilnīgi nepieciešama. Tad jēdziens “noziedzīgs nodarījums” ir jāsaprot formālā nozīmē, nepastāvot draudiem par nekonekventu tā lietošanu dalībvalstīs, jo to pienākums ir attiecīgajam pārkāpumam noteikt tādu pašu kvalifikāciju.

II – Secinājumi

76. Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, es iesaku Tiesai:

- prasību noraidīt un
- piespriest Eiropas Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, Beļģijas Karaliste, Īrija, Ungārija, Polijas Republika, Slovākijas Republika, kā arī Zviedrijas Karaliste un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

45 — COM(2009) 262, galīgā redakcija.

46 — 3.1. punkts.