



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2014. gada 6. maijā *

Prasība atcelt tiesību aktu — 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. pants — Direktīvas seku atstāšana spēkā tās atcelšanas gadījumā

Lieta C-43/12

par prasību atcelt tiesību aktu atbilstoši LESD 263. pantam, ko 2012. gada 27. janvārī cēla

Eiropas Komisija, ko pārstāv *T. van Rijn* un *R. Troosters*, pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

apelācijas sūdzības iesniedzēja,

pret

Eiropas Parlamentu, ko pārstāv *F. Drexler* un *A. Troupiotis*, kā arī *K. Zejdová*, pārstāvji,

un

Eiropas Savienības Padomi, ko pārstāv *J. Monteiro* un *E. Karlsson*, pārstāvji,

atbildētāji,

ko atbalsta

Beļģijas Karaliste, ko pārstāv *J.-C. Halleux*, *T. Materne*, pārstāvji, kuriem palīdz *S. Rodrigues* un *F. Libert*, advokāti,

Īrija, ko pārstāv *E. Creedon*, pārstāve, kurai palīdz *N. Travers*, *BL*,

Ungārija, ko pārstāv *M. Z. Fehér*, kā arī *K. Szijjártó* un *K. Molnár*, pārstāvji,

Polijas Republika, ko pārstāv *B. Majczyna* un *M. Szpunar*, pārstāvji,

Slovākijas Republika, ko pārstāv *B. Ricziová*, pārstāve,

Zviedrijas Karaliste, ko pārstāv *A. Falk* un *C. Stege*, pārstāves,

Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste, ko pārstāv *C. Murrell* un *S. Behzadi-Spencer*, pārstāves, kurām palīdz *J. Maurici* un *J. Holmes*, *barristers*,

personas, kas iestājušās lietā.

* Tiesvedības valoda – franču.

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], priekšsēdētāja vietnieks K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], palātu priekšsēdētāji A. Ticano [*A. Tizzano*] (referents), L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], M. Safjans [*M. Saffjan*], tiesneši A. Ross [*A. Rosas*], E. Levits, A. O'Kīfs [*A. Ó Caoimh*], Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*], K. Toadere [*C. Toader*], D. Švābi [*D. Šváby*], M. Bergere [*M. Berger*] un K. Vajda [*C. Vajda*],

ģenerālvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretāre M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2013. gada 4. jūnija tiesas sēdi,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2013. gada 10. septembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Ar savu prasības pieteikumu Eiropas Komisija lūdz Tiesu, pirmkārt, atcelt Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 25. oktobra Direktīvu 2011/82/ES, ar ko veicina pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem (OV L 288, 1. lpp.), un, otrkārt, – gadījumā, ja Tiesa šo direktīvu atceltu, – norādīt, ka tās sekas tiek uzskatītas par galīgām.

Atbilstošās tiesību normas

LESD

- 2 LESD 87. panta, kurš ietilpst LESD Trešās daļas V sadaļas “Brīvības, drošības un tiesiskuma telpa” 5. nodaļā “Policijas sadarbība”, redakcija ir šāda:

“1. Savienība attīsta policijas sadarbību, iesaistot visas dalībvalstu kompetentās iestādes, tostarp policiju, muitas iestādes un citas dalībvalstu tiesībaizsardzības iestādes, kas specializējas noziedzīgu nodarījumu novēršanā, atklāšanā un izmeklēšanā.

2. 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;

[..]”

- 3 LESD 91. panta, kurš ietilpst šī līguma Trešās daļas VI sadaļā “Transports”, 1. punktā ir paredzēts:

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

[..]

- c) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību;

d) citus attiecīgus noteikumus.”

Direktīva 2011/82

4 Direktīvas 2011/82 preambulas 1., 6., 7., 8., 22., 23. un 26. apsvēruma redakcija ir šāda:

“(1) Uzlabot ceļu satiksmes drošību ir viens no galvenajiem Savienības transporta politikas mērķiem. Savienība turpina īstenot politiku ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, kuras mērķis ir samazināt bojāgājušo un ievainoto skaitu uz ceļiem un materiālos zaudējumus. Šis politikas svarīgs elements ir konsekventa sankciju piemērošana par Savienībā izdarītiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas būtiski apdraud ceļu satiksmes drošību.

[..]

(6) 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. Tālab 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 (TRD).

(7) TRD 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.

(8) Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, uz kuriem attiecas šī direktīva, dalībvalstīs netiek piemērots viendabīgs režīms. Dažas dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem šādus pārkāpumus kvalificē kā “administratīvus pārkāpumus”, taču citas dalībvalstis tos kvalificē kā “kriminālpārkāpumus”. Šī direktīva būtu jāpiemēro neatkarīgi no tā, kāda ir šo pārkāpumu kvalifikācija saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

[..]

(22) Saskaņā ar 1. un 2. pantu 21. Protokolā par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju saistībā ar brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Līgumam par Eiropas Savienības darbību, un neskarot minētā protokola 4. pantu, minētās dalībvalstis nepiedalās šīs direktīvas pieņemšanā un šī direktīva tām nav saistoša un nav jāpiemēro.

(23) Saskaņā ar 1. un 2. pantu 22. Protokolā par Dānijas nostāju, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Līgumam par Eiropas Savienības darbību, Dānija nepiedalās šīs direktīvas pieņemšanā un Dānijai šī direktīva nav saistoša un nav jāpiemēro.

(26) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, nodrošināt augstu aizsardzības līmeni visiem ceļu satiksmes dalībniekiem Savienībā, veicinot pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, ja šie pārkāpumi izdarīti ar transportlīdzekli, kas reģistrēts citā dalībvalstī, kas nav pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka ricības mēroga un iedarbības dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. [..]”

5 Direktīvas 2011/82 1. pantā “Mērķis” ir paredzēts:

“Šīs direktīvas 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.”

6 Šīs direktīvas 2. pantā “Piemērošanas joma” ir noteikts:

“Šo direktīvu piemēro šādiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem:

- a) atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana;
- b) drošības jostas nelietošana;
- c) luksofora aizliedzošā gaismas signāla neievērošana;
- d) transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā;
- e) transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē;
- f) aizsargķiveres nelietošana;
- g) ceļa braucamās joslas neatļauta izmantošana;
- h) mobilā tālruņa vai citas sakaru ierīces neatļauta izmantošana, vadot transportlīdzekli.”

7 Minētās direktīvas 4. un 5. pantā ir regulēta procedūra informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm, ka arī paziņošana par attiecīgajiem pārkāpumiem.

8 Saskaņā ar šīs pašas direktīvas 12. panta 1. punktu dalībvalstīm ir jānodrošina, ka līdz 2013. gada 7. novembrim stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu tās prasības.

Tiesvedības rašanās fakti

9 2008. gada 19. martā Komisija Parlamentam un Padomei iesniedza priekšlikumu direktīvai, kuras mērķis būtībā ir veicināt informācijas apmaiņu par atsevišķiem ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, kā arī veicināt ar tiem saistīto sankciju pārrobežu izpildi. Šī priekšlikuma juridiskais pamats bija EKL 71. panta 1. punkta c) apakšpunkts – tā noteikumi ir pārņemti LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktā.

10 2011. gada 25. oktobrī Parlaments un Padome pieņēma Direktīvu 2011/82, par tās juridisko pamatu tomēr izmantojot LESD 87. panta 2. punktu.

11 Pēc tās teksta tika publicēta Komisijas deklarācija par minētās direktīvas juridisko pamatu (OV 2011, L 288, 15. lpp.). Šīs deklarācijas redakcija ir šāda:

“Komisija atzīmē, ka Padome un Eiropas Parlaments ir vienojušies par Komisijas ierosinātā juridiskā pamata maiņu, proti, par to, ka aizstāj LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu ar LESD 87. panta 2. punktu. Lai gan Komisija ir vienisprātis ar abiem likumdevējiem, ka ir svarīgi censties sasniegt ierosinātās direktīvas mērķus, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, tomēr tā uzskata, ka no juridiskā un institucionālā viedokļa LESD 87. panta 2. punkts nav piemērots tiesiskais pamats, un tāpēc patur tiesības izmantot visus tās rīcībā esošos juridiskos līdzekļus.”

- 12 Uzskatot, ka minētā direktīva ir pieņemta, izmantojot nepareizu juridisko pamatu, un ka tās pamatam būtu jābūt LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktam, Komisija cēla šo prasību.

Lietas dalībnieku prasījumi un tiesvedība Tiesā

- 13 Komisijas prasījumi Tiesai ir šādi:

- atcelt Direktīvu 2011/82;
- norādīt, ka šīs direktīvas sekas ir jāuzskata par galīgām;
- piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

- 14 Parlaments lūdz prasību noraidīt un piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

- 15 Padome lūdz Tiesu:

- galvenokārt, noraidīt prasību kā nepamatotu;
- pakārtoti, norādīt, ka Direktīvas 2011/82 sekas ir spēkā sešus mēnešus, un
- piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

- 16 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2012. gada 13. jūnija rīkojumu, pirmkārt, Īrijai, Polijas Republikai, Slovākijas Republikai un Zviedrijas Karalistei tika atļauts iestāties lietā Parlamenta un Padomes prasījumu atbalstam, un, otrkārt, Beļģijas Karalistei, Ungārijai un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotajai Karalistei tika atļauts iestāties lietā Padomes prasījumu atbalstam.

Par prasību

Lietas dalībnieku argumenti

- 17 Komisija lūdz atcelt Direktīvu 2011/82, jo, tā kā tās pamats ir LESD 87. panta 2. punkts, tā esot pieņemta, izvēloties nepareizu juridisko pamatu. Šī tiesību norma, kuras mērķis ir policijas sadarbība starp kompetentajiem dienestiem “noziedzīgu nodarījumu” novēršanas vai atklāšanas un izmeklēšanas jomās, var tikt izmantota kā juridiskais pamats tikai pasākumiem, kuri īpaši attiecas uz “noziedzīgu nodarījumu” novēršanu vai atklāšanu. Tādējādi tikai no tā, ka “pārkāpumam” ir soda raksturs, vai no represīvā mērķa, kas ir tā pamatā, nevarot tikt secināts, ka šis jēdziens automātiski varētu tikt pielīdzināts “noziedzīgam nodarījumam” LESD 87. panta izpratnē.
- 18 Neapšaubāmi, to pamattiesību kontekstā, kas ir atzītas 1950. gada 4. novembrī Romā parakstītajā Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijā, īpaši tās 6. pantā, “kriminālnoziedzuma” jomas jēdzienam noteikti esot plašāka “materiālā piemērošanas joma”, kurā var ietilpt citi pārkāpumi, piemēram, administratīvie pārkāpumi. Turpretim īpašajā LESD Trešās daļas V sadaļas 4. un 5. nodaļas kontekstā šim jēdzienam saistībā ar normatīvo aktu pieņemšanu esot noteikti ierobežojumi, un tādējādi tas esot jādefinē, ņemot vērā Savienības rīcībā esošās pilnvaras darbībām krimināltiesību jomā. Tādējādi, ņemot vērā, pirmkārt, LESD Trešās daļas V sadaļas sistēmiskumu un, otrkārt, institucionālo ietekmi, kas izriet no LESD 87. panta izvēles par tiesību akta juridisko pamatu, esot jāatsaucas uz “formālāku” noziedzīga nodarījuma jēdzienu.
- 19 Tādēļ Komisija uzskata, ka gan Direktīvas 2011/82 mērķis, gan saturs attiecas uz transporta politikas jomu un, it īpaši, uz LESD 91. pantu, kurš tādējādi bija jāizvēlas par šīs direktīvas juridisko pamatu.

- 20 Ieviešot informācijas apmaiņas mehānismu starp dalībvalstīm attiecībā uz ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, neatkarīgi no tā, vai tiem ir administratīvs vai krimināltiesisks raksturs, Direktīvas 2011/82 mērķis esot uzlabot ceļu satiksmes drošību. Savukārt šīs direktīvas saturs attiecoties vienīgi uz to, kā organizēt informācijas apmaiņu par atsevišķām darbībām ceļu satiksmes drošības jomā, neveicot nekādu šo darbību saskaņošanu un nepavisam neuzliekot dalībvalstīm pienākumu paredzēt, ka šīs darbības ietilpst krimināltiesību jomā.
- 21 Gadījumā, ja Tiesa nolemtu atcelt Direktīvu 2011/82, Komisija tomēr lūdz, lai tiesiskās noteiktības prasību dēļ saskaņā ar LESD 264. pantu tās sekas tiktu atstātas spēkā un uzskatītas par galīgām.
- 22 Pretējās domās, lai arī norādot daļēji atšķirīgus argumentus, ir Parlaments un Padome, kā arī Beļģijas Karaliste, Īrija, Ungārija, Polijas Republika, Slovākijas Republika, Zviedrijas Karaliste un Apvienotā Karaliste, kuri norāda, ka LESD 87. panta 2. punkts esot piemērots juridiskais pamats Direktīvas 2011/82 pieņemšanai.
- 23 Parlaments uzskata, ka LESD 87. panta 2. punkta izmantošana par pamatu Savienības tiesību akta pieņemšanai nav piemērojama tikai gadījumos, kad ir jāveic pasākumi, kas ietilpst “krimināltiesību jomā”, jo LESD Trešās daļas V sadaļas 5. nodaļā “Policijas sadarbība”, kurā ir iekļauta šī tiesību norma, šajā ziņā nav nekādu norāžu vai precizējumu. Katrā ziņā minētās tiesību normas piemērošana nevarot tikt izslēgta, pamatojoties uz Komisijas aizstāvēto tēzi, kas ir kļūdaini balstīta uz pārāk šauru šī jēdziena interpretāciju.
- 24 Tādēļ Parlaments, kuru šajā ziņā atbalsta vairums dalībvalstu, kas iestājušās lietā, uzskata, ka tiktāl, ciktāl Direktīvas 2011/82 mērķis galvenokārt ir ieviest informācijas apmaiņas sistēmu un tās mērķi tikai netieši attiecas uz ceļu satiksmes drošību, šīs direktīvas pamats nevarot būt LESD 91. pants.
- 25 Padome norāda, ka Direktīvā 2011/82 ir paredzēti noteikumi saistībā ar sankciju, kas noteiktas par atsevišķiem pārkāpumiem ceļu satiksmes drošības jomā, izpildi. Pat ja atkarībā no katras dalībvalsts tiesību sistēmas šiem pārkāpumiem var būt administratīvs vai krimināltiesisks raksturs, šo sankciju izpildes procedūra visos gadījumos ietilpstot kriminālprocesa noteikumu kategorijā. Tomēr jautājums par to, kas ietilpst vai neietilpst “krimināltiesību jomā”, Savienības tiesībās būtu jāinterpretē autonomi, neatkarīgi no katras dalībvalsts iekšējās organizācijas un attiecīgās valsts terminoloģijas.
- 26 Šajā saistībā Padome precizē, ka LESD un, it īpaši, tā Trešās daļas V sadaļas izpratnē par “krimināltiesiskām” būtu jāuzskata visas tiesību normas, kuru mērķis ir aizsargāt tiesiskās intereses, kuras parasti aizsargā krimināltiesības, proti, tostarp dzīvību un fizisko neaizskaramību, kā arī personu morālo neaizskaramību un īpašumu. Šai sakarā tādas tiesību normas, kādas ir Direktīvas 2011/82 tiesību normas, kuru mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, sodot par bīstamām uzskatāmām darbībām, noteikti ietilpstot “krimināltiesību” jomā un nevarot tikt klasificētas kā tiesību normas, kuru mērķis ir ceļu satiksmes drošība LESD 91. panta izpratnē.
- 27 Tādējādi uz šo direktīvu attiecoties pilnīgi visi LESD 87. panta 2. punktā norādītie mērķi. Pirmkārt, pat ja ceļu satiksmes drošības uzlabošana, kā uzskata Padome, attiecas uz transporta politiku, paredzētā pasākuma mērķis konkrēti esot atvieglot pārrobežu ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumu izdarītāju atklāšanu. Otrkārt, minētās direktīvas mērķis esot ar pārkāpumiem saistītas informācijas vākšana, lai veicinātu to sodīšanu; Savienība esot pilnvarota veikt šādus pasākumus saskaņā ar LESD 87. pantu. Treškārt, LESD 87. panta 1. punktā ietvertā atsauce uz “visām kompetentajām iestādēm” apstiprinot, ka, nosakot šī panta piemērojamību, nav nozīmes tam, vai iesaistītajiem dienestiem katrā attiecīgajā dalībvalstī ir administratīvas vai krimināltiesību iezīmes.
- 28 Gadījumā, ja Tiesa nolemtu atcelt Direktīvu 2011/82, Padome, kuru tostarp atbalsta Īrija, Slovākijas Republika, Zviedrijas Karaliste un Apvienotā Karaliste, pakārtoti lūdz atstāt spēkā tās sekas sešus mēnešus, lai varētu iesniegt jaunu tekstu, ņemot vērā sarunas par LESD 91. pantu kā pamatu [direktīvas pieņemšanai]. Šajā ziņā Īrija un Apvienotā Karaliste tomēr precizē, ka iespējama šīs

direktīvas seku atstāšana spēkā līdz brīdim, kad, pamatojoties uz citu juridisko pamatu, tiktu pieņemts jauns teksts, attiektos nevis uz dalībvalstīm, kuras var atsaukties uz LES un LESD pievienoto 21. protokolu par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju saistībā ar brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kā arī 22. protokolu par Dānijas nostāju, bet tikai uz tām, kurām minētā direktīva jau ir saistoša.

Tiesas vērtējums

- 29 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru Savienības tiesību akta juridiskā pamata izvēle ir jāpamato ar objektīvu informāciju, ko tiesa var pārbaudīt, tostarp ar šī tiesību akta mērķi un saturu (spriedums Komisija/Parlaments un Padome, C-411/06, EU:C:2009:518, 45. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī spriedums Parlaments/Padome, C-130/10, EU:C:2012:472, 42. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 30 Ja attiecīgā tiesību akta analīze atklāj, ka tam ir divi mērķi vai ka tam ir divas sastāvdaļas, un ja viena no tām ir atzīstama par galveno, bet otrai ir tikai palīgraksturs, tad šis tiesību akts ir jābalsta tikai uz vienu juridisko pamatu, proti, uz to, ar ko ir saistīts galvenais mērķis vai sastāvdaļa (spriedums Komisija/Padome, C-137/12, EU:C:2013:675, 53. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 31 Lai izvērtētu šīs prasības pamatotību, jāpārbauda Direktīvas 2011/82 mērķis un saturs, lai noteiktu, vai tā varēja likumīgi tikt pieņemta, kā norāda Padome un Parlaments, pamatojoties uz LESD 87. panta 2. punktu, nevis uz LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu, kuru Komisija uzskata par piemērotu juridisko pamatu.
- 32 Šajā gadījumā attiecībā uz Direktīvas 2011/82 mērķi tās 1. pantā “Mērķis”, pārņemot tās preambulas 26. apsvēruma formulējumu, ir tieši noteikts, ka šīs direktīvas “mērķis ir nodrošināt augstu aizsardzības līmeni visiem ceļu satiksmes dalībniekiem Savienībā, veicinot pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem”.
- 33 Kā izriet no minētās direktīvas preambulas 1. un 6. apsvēruma, šis mērķis uzlabot ceļu satiksmes drošību visā Savienībā ir jāsasniedz, tieši izveidojot sistēmu pārrobežu apmaiņai ar TRD, lai veicinātu personu, kuras ir pieļāvušas atsevišķus konkrētus ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumus, identifikāciju, neatkarīgi no tā, vai atbilstoši attiecīgās dalībvalsts tiesībām šiem pārkāpumiem ir administratīvs vai krimināltiesisks raksturs.
- 34 Kā norādīts Direktīvas 2011/82 preambulas 2. apsvērumā, tās pamatā ir Savienības likumdevēja konstatējums, ka sankcijas naudas sodu veidā par dažiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem bieži vien netiek izpildītas, ja šie pārkāpumi ir izdarīti ar transportlīdzekli, kas reģistrēts citā dalībvalstī, nevis pārkāpuma izdarīšanas dalībvalstī.
- 35 Šādā kontekstā šī informācijas apmaiņas sistēma, kā tas precizēts Direktīvas 2011/82 preambulas 7. apsvērumā, var palielināt preventīvo iedarbību ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu jomā un veicināt to vadītāju piesardzīgāku uzvedību, kuri vada transportlīdzekļus, kas ir reģistrēti dalībvalstī, kas nav pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts, tādējādi samazinot cilvēku upurus ceļu satiksmes negadījumos.
- 36 No iepriekš minētā skaidri izriet, ka Direktīvas 2011/82 pamata vai galvenais mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, kas – kā tas ir noteikts šīs direktīvas preambulas 1. apsvērumā – ir Savienības transporta politikas pamatmērķis.
- 37 Lai gan, protams, ir taisnība, ka ar minēto direktīvu tiek īstenota pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, tomēr šī sistēma ir ieviesta tieši tādēļ, lai Savienība varētu īstenot mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību.

- 38 Attiecībā uz Direktīvas 2011/82 saturu vispirms ir jānorāda, ka ar to ir ieviesta tāda procedūra informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm, kas attiecas uz astoņiem noteiktiem pārkāpumiem ceļu satiksmes drošības jomā, kuri ir uzskaitīti tās 2. pantā un definēti tās 3. pantā, proti, atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana, drošības jostas nelietošana, luksofora aizliedzošā gaismas signāla neievērošana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, transportlīdzekļa vadīšana narkotisko vielu ietekmē, aizsargķiveres nelietošana, ceļa braucamās joslas neatļauta izmantošana un mobilā tālruņa vai citas sakaru ierīces neatļauta izmantošana, vadot transportlīdzekli.
- 39 Turklāt informācijas apmaiņas procedūras norise ir regulēta Direktīvas 2011/82 4. pantā. Šī panta 1. punktā ir paredzēts, ka dalībvalstis ļauj citu dalībvalstu valsts kontaktpunktiem piekļūt valsts TRD un veikt automatizētu meklēšanu par datiem par transportlīdzekli un tā īpašnieku vai turētāju. Saskaņā ar šīs direktīvas 4. panta 2. punkta trešo daļu pārkāpuma izdarīšanas dalībvalsts iegūtos datus izmanto, lai noskaidrotu par minētajā direktīvā norādīto ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem atbildīgo personu.
- 40 Tiklīdz ir identificēts transportlīdzekļa īpašnieks vai turētājs vai ikviena cita persona, kas tiek turēta aizdomās par šāda ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpuma izdarīšanu, dalībvalstij, kuras teritorijā šis pārkāpums ir veikts, ir jāizlemj, vai veikt turpmākas procedūras. Šajā nolūkā Direktīvas 2011/82 5. pantā ir minēti noteikumi, kā attiecīgajai personai paziņo par pārkāpumu, un paredzēts, ka tiek nosūtīta vēstule, kas, vēlams, sagatavota valodā, kura lietota reģistrācijas dokumentā, kurā ir ietverta visa attiecīgā informācija, tostarp ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpuma būtība, pārkāpuma izdarīšanas vieta, datums un laiks, pārkāpto valsts tiesību aktu nosaukums un sankcijas, kā arī, attiecīgos gadījumos, dati par mērierīci, kas izmantota pārkāpuma fiksēšanai.
- 41 Visbeidzot, Direktīvas 2011/82 11. pantā ir paredzēts, ka līdz 2016. gada 7. novembrim Komisija iesniedz pārskatu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas piemērošanu dalībvalstīs, lai, iespējams, veiktu pārskatīšanu. Šajā pārskatā tostarp ir jāizvērtē minētās direktīvas efektivitāte, samazinot bojāgājušo skaitu uz Savienības ceļiem, iespēja Komisijai Savienības mērogā izstrādāt ceļu satiksmes drošības vadlīnijas kopējās transporta politikas kontekstā, lai tuvinātu ceļu satiksmes noteikumu piemērošanu dalībvalstīs, un iespēja vajadzības gadījumā saskaņot ceļu satiksmes noteikumus.
- 42 Veiktā Direktīvas 2011/82 noteikumu satura pārbaude apstiprina, ka ar šo direktīvu izveidotā informācijas apmaiņas sistēma starp kompetentajām dalībvalstu iestādēm ir instruments, ar kura palīdzību direktīva īsteno šī sprieduma 32.–43. punktā norādīto mērķi uzlabot ceļu satiksmes drošību un ļauj Savienībai sasniegt šo mērķi.
- 43 Jāprecizē, ka Tiesa jau ir nospriedusi, ka pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, ietilpst transporta politikā un tādējādi tie var tikt veikti, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu, ciktāl tie ietilpst jēdzienā “pasākumi, kas pastiprina transporta [ceļu satiksmes] drošību” šīs tiesību normas izpratnē (skat. spriedumu Spānija un Somija/Parlaments un Padome, C-184/02 un C-223/02, EU:C:2004:497, 30. punkts).
- 44 Tādējādi ir jāsecina, ka, tā kā Direktīva 2011/82 tās mērķu un satura dēļ ir pasākums, kas ļauj uzlabot ceļu satiksmes drošību LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē, tā bija jāpieņem, pamatojoties uz šo tiesību normu.
- 45 Iepriekš minēto analīzi neatspēko Padomes un Parlamenta argumentācija, ka LESD 87. panta 2. punkts nevarēja būt likumīgs pamats Direktīvas 2011/82 pieņemšanai.
- 46 Šī tiesību norma ir jāinterpretē kontekstā, kādā tā iekļaujas, proti, pirmkārt, LESD Trešās daļas V sadaļas 5. nodaļā “Policijas sadarbība”.

- 47 Lai gan, neapšaubāmi, kopš Lisabonas līguma stāšanās spēkā policijas sadarbību raksturo plašāka piemērošanas joma par to, kas izriet no LES 30. panta, tomēr, kā tas ir paredzēts LESD 87. panta 1. punktā, šī sadarbība, tāpat kā tas tika paredzēts LES 30. panta 1. punkta c) apakšpunktā, turpina interesēt dalībvalstu kompetentās iestādes, tostarp policiju, muitas iestādes un citas dalībvalstu tiesībsardzības iestādes, kas specializējas “noziedzīgu nodarījumu novēršanā, atklāšanā un izmeklēšanā”.
- 48 Otrkārt, LESD 87. panta 2. punkts ir jāinterpretē, ņemot vērā “Vispārīgos noteikumus”, kas ir LESD Trešās daļas V sadaļas 1. nodaļas mērķis, un tostarp LESD 67. pantu, ar kuru sākas šī nodaļa un kura 2. punktā ir paredzēts, ka Savienība “nodrošina to, ka netiek veikta personu kontrole pie iekšējām robežām, un izstrādā [...] kopēju patvēruma, imigrācijas un ārējo robežu kontroles politiku”, un kura 3. punktā ir paredzēts, ka tā “cenšas nodrošināt augstu drošības līmeni ar noziedzības, rasisma un ksenofobijas novēršanas un apkarošanas pasākumiem, ar koordinācijas un sadarbības pasākumiem starp policiju un tiesu iestādēm un citām kompetentajām iestādēm, kā arī ar nolēmumu savstarpēju atzišanu krimināllietās un, vajadzības gadījumā, ar krimināllikumu tuvināšanu”.
- 49 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka tāds pasākums kā Direktīva 2011/82, ņemot vērā tās mērķi un saturu, kas ir aprakstīti šī sprieduma 32.–43. punktā, automātiski nav saistīts ar šī sprieduma iepriekšējā punktā minētajiem mērķiem.
- 50 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, ir jāuzskata, ka Direktīva 2011/82 nevarēja likumīgi tikt pieņemta, pamatojoties uz LESD 87. panta 2. punktu.
- 51 Attiecīgi, tā kā prasība ir pamatota, Direktīva 2011/82 ir jāatcel.

Par atcelšanas seku ierobežošanu

- 52 Komisija un Padome lūdz Tiesu gadījumā, ja tā atceltu apstrīdēto direktīvu, saglabāt tās sekas. Šajā saistībā, lai gan Padome uzskata, ka sešu mēnešu termiņš būtu pietiekams jaunas direktīvas pieņemšanai, Komisija tiesas sēdē lūdza, lai atceltā tiesību akta sekas tiktu saglabātas ilgāk.
- 53 Šajā saistībā ir jāatgādina, ka atbilstoši LESD 264. panta otrajai daļai Tiesa, ja tā to uzskata par vajadzīgu, var noteikt, kuras no atceltās regulas sekām jāuzskata par galīgām.
- 54 Šajā gadījumā ir jāatzīst, ka, ņemot vērā nozīmi, kāda ir Direktīvā 2011/82 norādīto mērķu ceļu satiksmes drošības uzlabošanas jomā izpildei, tās atcelšana, neatstājot spēkā tās sekas, varētu negatīvi ietekmēt Savienības politikas transporta jomā īstenošanu.
- 55 Turklāt ir jāņem vērā, ka šīs direktīvas 12. panta 1. punktā paredzētais termiņš, līdz kuram dalībvalstīm bija jānodrošina, ka stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu tās prasības, ir beidzies 2013. gada 7. novembrī.
- 56 Šādos apstākļos būtiski tiesiskās noteiktības apstākļi attaisno to, ka Tiesa atstāj spēkā minētās direktīvas sekas līdz brīdim, kad saprātīgā termiņā, kas nepārsniedz divpadsmit mēnešus, skaitot no šī sprieduma pasludināšanas datuma, stāsies spēkā jauna direktīva, kas būs balstīta uz piemērotu juridisko pamatu, proti, LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 57 Atbilstoši Reglamenta 138. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Parlamentam un Padomei atlīdzināt tiesāšanās

izdevumus un tā kā tiem šis spriedums nav labvēlīgs, jāpiespriež tiem atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Atbilstoši Reglamenta 140. panta 1. punktam Beļģijas Karaliste, Īrija, Ungārija, Polijas Republika, Slovākijas Republika, Zviedrijas Karaliste, kā arī Apvienotā Karaliste sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

- 1) **atcelt Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 25. oktobra Direktīvu 2011/82/ES, ar ko veicina pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem;**
- 2) **Direktīvas 2011/82 sekas tiek atstātas spēkā līdz brīdim, kad saprātīgā termiņā, kas nepārsniedz divpadsmit mēnešus, skaitot no šī sprieduma pasludināšanas datuma, tiks pieņemta jauna direktīva, kas būs balstīta uz piemērotu juridisko pamatu, proti, LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu;**
- 3) **Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome atlīdzina tiesāšanās izdevumus;**
- 4) **Beļģijas Karaliste, Īrija, Ungārija, Polijas Republika, Slovākijas Republika, Zviedrijas Karaliste, kā arī Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.**

[Paraksti]