



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

6 май 2014 година *

„Жалба за отмяна — Директива 2011/82/ЕС — Трансграничен обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата — Избор на правното основание — Член 87, параграф 2, буква а) ДФЕС — Член 91 ДФЕС — Запазване на правните последици на директивата в случай на отмяна“

По дело C-43/12

с предмет жалба за отмяна на основание член 263 ДФЕС, подадена на 27 януари 2012 г.,

Европейска комисия, за която се явяват T. van Rijn и R. Troosters, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

жалбоподател,

срещу

Европейски парламент, за който се явяват F. Drexler, A. Troupiotis и K. Zejdová, в качеството на представители,

Съвет на Европейския съюз, за който се явяват J. Monteiro и E. Karlsson, в качеството на представители,

ответници,

подпомагани от:

Кралство Белгия, за което се явяват J.-C. Halleux, T. Materne, в качеството на представители, подпомагани от S. Rodrigues и F. Libert, avocats,

Ирландия, за която се явява E. Creedon, в качеството на представител, подпомагана от N. Travers, BL,

Унгария, за която се явяват M. Z. Fehér, K. Szíjjártó и K. Molnár, в качеството на представители,

Република Полша, за която се явяват B. Majczyna и M. Szpunar, в качеството на представители,

Словашка република, за която се явява B. Ricziová, в качеството на представител,

Кралство Швеция, за което се явяват A. Falk и C. Stege, в качеството на представители,

* Език на производството: френски.

Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия, за което се явяват С. Murrell и S. Behzadi-Spencer, в качеството на представители, подпомагани от J. Maurici и J. Holmes, barristers,

встъпили страни,

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: V. Skouris, председател, K. Lenaerts, заместник-председател, A. Tizzano (докладчик), L. Bay Larsen, T. von Danwitz, M. Safjan, председатели на състави, A. Rosas, E. Levits, A. Ó Caoimh, J.-C. Bonichot, Ал. Арабаджиев, C. Toader, D. Šváby, M. Berger и C. Vajda, съдии,

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: M. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 4 юни 2013 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 10 септември 2013 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 С жалбата си Европейската комисия иска от Съда, от една страна, да отмени Директива 2011/82/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2011 година за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 288, стр. 1), и от друга страна, в случай че отмени посочената директива — да обяви, че последиците от същата се считат за окончателни.

Правна уредба

Договорът за ФЕС

- 2 Член 87ДФЕС, включен в глава 5, озаглавена „Полицейско сътрудничество“, от дял V, озаглавен „Пространство на свобода, сигурност и правосъдие“, от част трета от Договора за ФЕС, гласи следното:

„1. Съюзът развива полицейско сътрудничество, което обединява всички компетентни органи на държавите членки, включително полицейските, митническите и други специализирани правоприлагащи служби в областта на предотвратяването или разкриването на престъпления, както и на действията по разследване.

2. За целите на параграф 1 Европейският парламент и Съветът могат, в съответствие с обикновената законодателна процедура, да установят мерки относно:

- а) събирането, съхраняването, обработването, анализа и обмена на подходяща информация;

[...]“.

- 3 Член 91, параграф 1 ДФЕС, включен в дял VI, озаглавен „Транспорт“, от част трета от този договор предвижда:

„1. За целите на прилагането на член 90, като се вземат предвид специалните аспекти на превозите, Европейският парламент и Съветът, като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура и след консултация с Икономическия и социален комитет и с Комитета на регионите, установяват:

[...]

в) мерки за подобряване на безопасността на транспорта;

г) други необходими разпоредби“.

Директива 2011/82

- 4 Съображения 1, 6, 7, 8, 22, 23 и 26 от Директива 2011/82 гласят следното:

„(1) Подобряването на пътната безопасност е основна цел на транспортната политика на Съюза. Съюзът провежда политика за подобряване на безопасността по пътищата с цел намаляване на жертвите, ранените и имуществените вреди. Важен елемент на тази политика е последователното изпълнение на санкции за пътнотранспортни нарушения, извършени в Съюза, които представляват значителна заплаха за безопасността по пътищата.

[...]

(6) За да се подобри безопасността по пътищата в целия Съюз и да се гарантира еднакво третиране на водачите на превозни средства, а именно нарушители с местна и с чуждестранна регистрация, следва да бъде улеснено изпълнението независимо от държавата членка, в която е регистрирано превозното средство. За тази цел следва да бъде въведена система за трансграничен обмен на информация за някои установени пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, независимо дали са от административен или наказателноправен характер съгласно правото на съответната държава членка, която да предоставя на държавата членка по местонарушението достъп до данни за регистрацията на превозни средства, с които разполага държавата членка на регистрация.

(7) По-ефикасният трансграничен обмен на данни за регистрацията на превозни средства, който следва да улесни идентифицирането на лицата, за които съществува подозрение, че са извършили пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, може да увеличи възпиращото въздействие и да доведе до по-предпазливо поведение на водачите на превозни средства, регистрирани в държава членка, различна от държавата членка по местонарушението, което от своя страна ще предотврати жертвите, резултат от пътнотранспортни произшествия.

(8) Пътнотранспортните нарушения, свързани с безопасността по пътищата, които попадат в приложното поле на настоящата директива, не се третират по еднакъв начин в държавите членки. В националното си право някои държави членки определят тези нарушения като административни нарушения, а други — като престъпления. Настоящата директива следва да се прилага независимо от квалификацията на нарушенията по националното право.

[...]

- (22) В съответствие с членове 1 и 2 от Протокол № 21 относно позицията на Обединеното кралство и Ирландия по отношение на пространството на свобода, сигурност и правосъдие, приложен към Договора за Европейския съюз и към Договора за функционирането на Европейския съюз, и без да се засяга член 4 от посочения протокол, тези държави членки не участват в приемането на настоящата директива и не са обвързани от нея, нито от нейното прилагане.
- (23) В съответствие с членове 1 и 2 от Протокол № 22 относно позицията на Дания, приложен към Договора за Европейския съюз и към Договора за функционирането на Европейския съюз, Дания не участва в приемането на настоящото решение и не е обвързана от него, нито от неговото прилагане.
- (26) Доколкото целта на настоящата директива, а именно осигуряване на високо равнище на защита на всички участници в движението по пътищата в Съюза чрез улесняване на трансграничния обмен на информация за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, извършени с превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от държавата членка по местонарушението, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки и следователно поради обхвата и последиците от действието може да бъде по-добре постигната на равнище Съюз, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. [...]“.

5 Член 1 от Директива 2011/82, озаглавен „Цел“, предвижда:

„Настоящата директива цели осигуряване на високо равнище на защита на всички участници в движението по пътищата в Съюза чрез улесняване на трансграничния обмен на информация за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, а чрез това и на изпълнението на санкциите, в случаите, когато тези нарушения са извършени с превозно средство, регистрирано в държава членка, различна от държавата членка по местонарушението“.

6 Член 2 от тази директива, озаглавен „Приложно поле“, гласи:

„Настоящата директива се прилага за следните пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата:

- а) несъобразена скорост;
- б) неизползване на предпазен колан;
- в) преминаване на червена светлина;
- г) управление в нетрезво състояние;
- д) управление под въздействието на наркотични вещества;
- е) неизползване на предпазна каска;
- ж) движение в забранена лента;
- з) незаконно използване на мобилен телефон или друго средство за комуникация по време на управление“.

7 Членове 4 и 5 от посочената директива уреждат процедурата за обмен на информация между държавите членки, както и уведомяването за съответните пътнотранспортни нарушения.

- 8 Съгласно член 12, параграф 1 от същата директива държавите членки се задължават да въведат необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби за съобразяване с тази директива, до 7 ноември 2013 г.

Обстоятелства в основата на спора

- 9 На 19 март 2008 г. Комисията представя на Парламента и на Съвета предложение за директива, което по същество цели улесняване на трансграничния обмен на информация относно някои пътнотранспортни нарушения, като и на трансграничното изпълнение на свързаните с тези нарушения санкции. Правното основание на това предложение е член 71, параграф 1, буква в) ЕО, чиито разпоредби са възпроизведени в член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС.
- 10 На 25 октомври 2011 г. Парламентът и Съветът приемат Директива 2011/82, но приемат, че правното ѝ основание е член 87, параграф 2 ДФЕС.

- 11 С оглед на текста на посочената директива Комисията публикува изявление относно правното основание на първата (ОВ L 288, 2011 г., стр. 15). Това изявление гласи следното:

„Комисията отбелязва, че Съветът и Европейският парламент се споразумяха за замяната на предложеното от Комисията правно основание, а именно член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС, с член 87, параграф 2 от ДФЕС. Независимо че Комисията споделя виждането на двата съзаконодатели относно важноста на постигането на целите на предложената директива за подобряване на безопасността по пътищата, тя счита, че член 87, параграф 2 от ДФЕС не представлява подходящо правно основание за тази директива от правна и институционална гледна точка, и поради това си запазва правото да използва всички правни средства, които са на нейно разположение“.

- 12 Тъй като счита, че посочената директива е приета на неправилно правно основание и че е трябвало да бъде основана на член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС, Комисията подава настоящата жалба за отмяна.

Искания на страните и производство пред Съда

- 13 Комисията иска от Съда:
- да отмени Директива 2011/82,
 - да обяви, че правните последици от тази директива се считат за окончателни,
 - да осъди Парламента и Съвета да заплатят съдебните разноски.
- 14 Парламентът моли Съда да отхвърли жалбата и да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.
- 15 Съветът иска от Съда:
- като главно искане, да отхвърли жалбата като неоснователна,
 - при условията на евентуалност, да обяви, че правните последици на Директива 2011/82 се запазват за срок от шест месеца,
 - да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.

- 16 С определение на председателя на Съда от 13 юни 2012 г., от една страна, Ирландия, Република Полша, Словашката република и Кралство Швеция са допуснати да встъпят в подкрепа на исканията на Парламента и Съвета, а от друга страна, Кралство Белгия, Унгария и Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия са допуснати да встъпят в подкрепа на исканията на Съвета.

По жалбата

Доводи на страните

- 17 Комисията иска отмяна на Директива 2011/82, с мотива че тя била приета на погрешно правно основание, тъй като е основана на член 87, параграф 2 ДФЕС. Тази разпоредба, отнасяща се до полицейското сътрудничество между компетентните органи в областта на предотвратяването или разкриването на „престъпления“, както и на действията по разследване, можело да се приеме за правно основание само за мерките, които се отнасят специално до предотвратяването или разкриването на „престъпления“. Поради това не можело да се направи извод само от наказуемия характер на понятието „нарушение“ или от преследваната с него репресивна цел, че това понятие може автоматично да се приравни на понятието „престъпление“ по смисъла на член 87 ДФЕС.
- 18 Наистина, в контекста на основните права, признати от Европейската конвенция за защита на правата на човека и основните свободи, подписана в Рим на 4 ноември 1950 г., по-специално член 6 от нея, понятието „наказателно“ има по-широк „материалноправен обхват“ и може да обхване нарушения от друг характер, като административните нарушения. За сметка на това в специалния контекст на глави 4 и 5 от дял V от част трета от Договора за ФЕС това понятие установявало границите в областта на приемането на законодателни мерки и следователно определянето му трябвало да се съобрази с компетентността на Съюза по наказателноправни въпроси. Поради това, като се има предвид, от една страна, системата на дял V от част трета от Договора за ФЕС и от друга страна, институционалните последици от избора на член 87 ДФЕС за правна основа на законодателен акт, трябвало да се приеме по-„формално“ определение за престъпление.
- 19 С оглед на това Комисията счита, че както целта, така и съдържанието на Директива 2011/82 попадат в обхвата на транспортната политика, и по-специално на член 91 ДФЕС, който поради това е трябвало да бъде приет за правна основа на тази директива.
- 20 Всъщност, като установява механизъм за обмен на информация между държави членки относно нарушения, свързани с безопасността по пътищата, независимо от наказателния им или административен характер, Директива 2011/82 имала за цел подобряването на пътната безопасност. Що се отнася до съдържанието ѝ, тази директива се ограничавала до това да организира обмен на информация по отношение на някои нарушения, свързани с безопасността по пътищата, без да ги хармонизира и най-вече без да задължава държавите членки да предвидят наказателна отговорност за тези деяния.
- 21 В случай че Съдът реши да отмени Директива 2011/82, Комисията все пак иска, на основание член 264 ДФЕС, правните последици на тази директива да се запазят и да се считат за окончателни по съображения за правна сигурност.
- 22 Обратно на това, Парламентът и Съветът, както и Кралство Белгия, Ирландия, Унгария, Република Полша, Словашката република, Кралство Швеция и Обединеното кралство твърдят, макар да излагат донякъде различни доводи, че именно член 87, параграф 2 ДФЕС е правилното правно основание за приемането на Директива 2011/82.

- 23 Парламентът поддържа, че използването на член 87, параграф 2 ДФЕС като основание за приемане на акт на Съюза не може да се ограничи само до случаите, които се отнасят до приемане на мерки, свързани с понятието „наказателноправни въпроси“, доколкото глава 5 от дял V от част трета от Договора за ФЕС, отнасяща се до „Полицейско[то] сътрудничество“, в която е включена тази разпоредба, не съдържа указания или пояснения в този смисъл. Във всички случаи прилагането на тази разпоредба не можело да се изключи въз основа на защитаваната от Комисията теза, която неправилно се опирала на твърде ограничително тълкуване на това понятие.
- 24 С оглед на това Парламентът, подкрепян от повечето встъпили държави членки, счита, че доколкото главната цел на Директива 2011/82 е установяването на система за обмен на информация и тази директива преследва само непряко цели, свързани с пътната безопасност, тя не е можело да бъде основана на член 91 ДФЕС.
- 25 Съветът твърди, че Директива 2011/82 предвижда правила относно изпълнението на санкциите, свързани с някои нарушения в областта на пътната сигурност. Тъй като обаче тези нарушения може да имат административноправен или наказателноправен характер, в зависимост от правната система на всяка държава членка, процедурата за изпълнението на тези санкции трябвало да се счита във всички случаи за спадаща към правилата на наказателния процес. Все пак въпросът какво се включва в „наказателноправните въпроси“, трябвало да намери самостоятелно тълкуване в правото на Съюза, независимо от вътрешната организация на всяка държава членка и от съответната национална терминология.
- 26 В това отношение Съветът уточнява, че като „наказателноправни“ по смисъла на Договора за ФЕС, и по-специално на дял V от част трета от този договор, трябвало да се считат всички норми, които имат за цел защитата на правни интереси, които по принцип се закрилят от наказателното право, по-специално животът, физическата и психическа неприкосновеност на лицата и собствеността. В тази рамка, доколкото целят подобряването на пътната безопасност чрез преследване на деянията, които се считат за опасни, разпоредби като тези на Директива 2011/82 задължително спадали към „наказателноправните“ въпроси и не можело да се квалифицират като отнасящи се до безопасността на пътищата по смисъла на член 91 ДФЕС.
- 27 Поради това тази директива следвала изцяло целите, посочени в член 87, параграф 2 ДФЕС. Всъщност, на първо място, макар според Съвета подобряването на пътната безопасност да се обхваща от транспортната политика, предвидената мярка била насочена конкретно към установяването на извършителите на трансгранични нарушения, свързани с безопасността по пътищата. На второ място, посочената директива действително целяла събирането на информация относно нарушенията с оглед да се улесни санкционирането им — мерки, по отношение на които член 87 ДФЕС предоставял компетентност на Съюза. На трето място, съдържащото се в член 87, параграф 1 ДФЕС позоваване на „всички компетентни органи“ потвърждавало, че за преценката на приложимостта на този член е без значение дали занимаващите се с това органи на всяка една държава членка имат административен или наказателен характер.
- 28 В случай че Съдът реши да отмени Директива 2011/82, Съветът, подкрепян от Ирландия, Словашката република, Кралство Швеция и Обединеното кралство, иска при условията на евентуалност да се запазят правните последици на тази директива за период от шест месеца, за да бъде представен нов текст за обсъждане на основание член 91 ДФЕС. В това отношение Ирландия и Обединеното кралство все пак уточняват, че евентуалното запазване на правните последици на тази директива до приемането на нов текст на различно правно основание не трябвало да се отнася до държавите членки, които имат право да се позоват на Протокол № 21 относно позицията на Обединеното кралство и Ирландия по отношение на пространството на

свобода, сигурност и правосъдие и на Протокол № 22 относно позицията на Дания, приложени към Договора за ЕС и към Договора за ФЕС, а само до тези държави членки, които вече са обвързани от посочената директива.

Съображения на Съда

- 29 Съгласно постоянната практика на Съда изборът на правното основание на даден акт на Съюза трябва да се основава на обективни критерии, които да могат да бъдат предмет на съдебен контрол, сред които са целта и съдържанието на акта (решение Комисия/Парламент и Съвет, C-411/518, EU:C:2009:518, точка 45 и цитираната съдебна практика, както и решение Парламент/Съвет, C-130/10, EU:C:2012:472, точка 42 и цитираната съдебна практика).
- 30 Ако при проверката на акт на Съюза се установи, че той има две цели или две съставни части и едната от тях може да бъде определена като основна или преобладаваща, докато другата е само акцесорна, актът трябва да има едно-единствено правно основание, а именно правното основание, което съответства на основната или преобладаващата цел или съставна част (решение Комисия/Съвет, C-137/12, EU:C:2013:675, точка 53 и цитираната съдебна практика).
- 31 Следователно, за да се прецени основателността на настоящата жалба, трябва да се разгледа целта, както и съдържанието на Директива 2011/82, за да се определи дали е можело тя да бъде валидно приета, както твърдят Съветът и Парламентът, въз основа на член 87, параграф 2 ДФЕС, вместо на посочения от Комисията като правилно правно основание член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС.
- 32 В настоящия случай, що се отнася до целта на Директива 2011/82, член 1 от същата, озаглавен „Цел“, който повтаря текста на съображение 26, предвижда изрично, че тази директива „цели осигуряване на високо равнище на защита на всички участници в движението по пътищата в Съюза чрез улесняване на трансграничния обмен на информация за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата“.
- 33 Както личи от съображения 1 и 6 от посочената директива, тази цел за подобряване на пътната безопасност в целия Съюз трябва да се преследва именно чрез въведена система за трансграничен обмен на информация относно регистрацията на превозните средства, с цел да се улесни идентифицирането на лицата, извършили определени нарушения, свързани с безопасността по пътищата, независимо дали тези нарушения имат административноправен или наказателноправен характер съгласно закона на съответната държава членка.
- 34 Както е посочено в съображение 2 от Директива 2011/82, тя се основава на констатацията на законодателя, че паричните санкции за някои пътнотранспортни нарушения често не се изпълняват, ако тези нарушения са извършени в държава членка, различна от тази в която е регистрирано превозното средство.
- 35 Както пояснява съображение 7 от Директива 2011/82, в този контекст посочената система за обмен на информация може да увеличи възпиращото въздействие и да доведе до по-предпазливо поведение на водачите на превозни средства, регистрирани в държава членка, различна от държавата членка, в която е извършено нарушението, което ще позволи да се намали броят на пострадалите при пътнотранспортни произшествия.
- 36 От гореизложеното ясно личи, че основната или преобладаваща цел на Директива 2011/82 е подобряването на пътната безопасност, което съгласно съображение 1 от същата директива представлява основна цел на транспортната политика на Съюза.

- 37 Всъщност, макар посочената директива действително да установява система за трансграничен обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, безспорно е, че тази система е установена именно за да може Съюзът да преследва целта за подобряване на пътната безопасност.
- 38 Що се отнася до съдържанието на Директива 2011/82, следва най-напред да се отбележи, че тя установява процедура за обмен на информация между държавите членки относно осем пътнотранспортни нарушения, изброени в член 2 и определени в член 3 от същата директива, а именно несъобразена скорост, неизползване на предпазен колан, преминаване на червена светлина, управление в нетрезво състояние, управление под въздействието на наркотични вещества, неизползване на предпазна каска, движение в забранена лента и незаконно използване на мобилен телефон или друго средство за комуникация по време на управление.
- 39 На следващо място, процедурата за обмен на информация е уредена в член 4 от Директива 2011/82. Параграф 1 от този член предвижда, че държавите членки предоставят на националните звена за контакт на други държави членки достъп до националните им данни за регистрацията на превозни средства, както и правото да извършват автоматизирано търсене на данни, свързани с превозни средства или със собствениците или държателите на превозно средство. Съгласно член 4, параграф 2, трета алинея от посочената директива държавата членка, в която е извършено нарушението, използва получените данни с цел установяване на лицето, което носи лична отговорност за посочените в същата директива нарушения, свързани с безопасността по пътищата.
- 40 Когато е идентифициран собственикът или държателят на превозно средство или което и да било друго лице, за което съществува подозрение, че е извършило пътнотранспортно нарушение, свързано с безопасността по пътищата, държавата членка, на чиято територия е извършено нарушението, решава дали да започне производство срещу него. За тази цел член 5 от Директива 2011/82 определя реда за уведомяване на заинтересованото лице за установеното нарушение, като предвижда изпращане на уведомителното писмо, написано по възможност на езика, на който са изготвени документите за регистрация, в което се включват всички релевантни данни, и по-специално информация за естеството на пътнотранспортното нарушение, за мястото, датата и часа на извършването му, посочват се текстовете на разпоредбите от националното право, които са били нарушени, и съответната санкция, както и евентуално данни за уреда, който е използван за установяване на нарушението.
- 41 На последно място, член 11 от Директива 2011/82 предвижда, че до 7 ноември 2016 г. Комисията представя на Парламента и на Съвета, с оглед на евентуално изменение, доклад относно прилагането на тази директива от държавите членки. Този доклад се отнася по-специално до оценка на ефективността на тази директива по отношение намаляването на броя на пострадалите лица по пътищата на Съюза, до възможността Комисията да изработи насоки за безопасност на пътищата на равнище Съюз в рамките на общата транспортна политика с цел да се гарантира по-голямо сближаване на прилагането на правилата за движение по пътищата от държавите членки, и до възможността за евентуално хармонизиране на правилата за движение по пътищата.
- 42 Изложеният анализ на съдържанието на разпоредбите на Директива 2011/82 потвърждава, че установената с последната система за обмен на информация между компетентните органи на държавите членки представлява средството, чрез което директивата преследва целта за подобряване на пътната безопасност, посочена в точки 32—43 от настоящото решение, и позволява на Съюза да постигне тази цел.
- 43 Важно е да се поясни, че както Съдът вече е постановил, мерките, целящи подобряване на пътната безопасност, попадат в областта на транспортната политика и следователно могат да се приемат на основание на член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС, тъй като се обхващат от

понятието за мерки за подобряване на безопасността на транспорта по смисъла на тази разпоредба (вж. решение Испания и Финландия/Парламент и Съвет, C-184/02 и C-223/02, EU:C:2004:497, точка 30).

- 44 Ето защо трябва да се приеме, че доколкото с оглед както на нейната цел, така и на съдържанието ѝ Директива 2011/82 представлява мярка, която допринася за подобряване на безопасността на транспорта по смисъла на член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС, тя е трябвало да бъде приета на това основание.
- 45 Горейзложеният анализ не се оборва от доводите на Съвета и на Парламента, според които член 87, параграф 2 ДФЕС можело да представлява валидна правна основа за приемането на Директива 2011/82.
- 46 Всъщност тази разпоредба трябва да се тълкува в контекста, в който се вписва, а именно, на първо място, глава 5, озаглавена „Полицейско сътрудничество“, дял V, част трета от Договора за ДФЕС.
- 47 Макар да е вярно, че след влизането в сила на Договора от Лисабон полицейското сътрудничество се характеризира с по-широко приложно поле от това, което следваше от член 30 ЕС, не по-малко вярно е и че съгласно член 87, параграф 1 ДФЕС това сътрудничество продължава да се отнася до компетентните органи на държавите членки, включително полицейските, митническите и други специализирани правоприлагащи служби „в областта на предотвратяването или разкриването на престъпления, както и на действията по разследване“, както предвиждаше и член 30, параграф 1 буква а) ЕС.
- 48 На второ място, член 87, параграф 2 ДФЕС трябва да се тълкува в светлината на „Общи[те] разпоредби“ в глава 1 от дял V, трета част от Договора за ФЕС, и по-специално на член 67 ДФЕС, който предвижда в началото на тази глава, в параграф 2, че Съюзът „осигурява отсъствието на контрол на лицата на вътрешните граници и развива единна политика по въпросите на убежището, имиграцията и контрола на външните граници“, а в параграф 3, че Съюзът „допринася за осигуряването на високо равнище на сигурност чрез мерки за предотвратяване на престъпността, расизма и ксенофобията, както и за борба с тях, чрез мерки за координиране и сътрудничество между полицейските и съдебните органи и другите компетентни органи, както и чрез взаимното признаване на съдебните решения по наказателни дела и, ако е необходимо, чрез сближаването на наказателните законодателства“.
- 49 При тези условия следва да се приеме, че с оглед на нейната цел и на съдържанието ѝ, описани в точки 32—43 от настоящото решение, мярка като Директива 2011/82 не е пряко свързана с целите, посочени в предходната точка.
- 50 С оглед на всички изложени по-горе съображения следва да се приеме, че Директива 2011/82 не е можело да бъде валидно приета на основание член 87, параграф 2 ДФЕС.
- 51 Следователно, предвид че жалбата е основателна, Директива 2011/82 следва да се отмени.

По ограничаването на правните последици на отмяната

- 52 Комисията и Съветът искат от Съда да запази правните последици на обжалваната директива, в случай че я отмени. В това отношение, макар Съветът да счита, че шестмесечен срок е достатъчен за приемането на нова директива, Комисията прави искане по време на съдебното заседание правните последици на отменения акт да се запазят през по-дълъг период.

- 53 В това отношение следва да се припомни, че съгласно член 264, втора алинея ДФЕС Съдът може да определи, ако счете за необходимо, онези от правните последици на отменения акт, които трябва да се считат за окончателни.
- 54 В настоящия случай трябва да се приеме, че с оглед на важността на преследваните с Директива 2011/82 цели в областта на подобряването на пътната безопасност отмяната на тази директива без запазване на правните ѝ последици може да се отрази неблагоприятно върху осъществяването на политиката на Съюза в областта на транспорта.
- 55 Важно е освен това да се вземе предвид обстоятелството, че предвиденият в член 12, параграф 1 от тази директива срок за въвеждането от страна на държавите членки на необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, необходими за съобразяването с тази директива, е изтекъл на 7 ноември 2013 г.
- 56 При тези обстоятелства съществени съображения за правна сигурност обосновават запазването на правните последици на посочената директива до влизането в сила в разумен срок, който не може да бъде по-дълъг от дванадесет месеца, считано от датата на постановяване на настоящото решение, на нова директива, почиваща на правилното правно основание, а именно член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС.

По съдебните разноски

- 57 По смисъла на член 138, параграф 1 от Процедурния правилник всяка страна, загубила делото, се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено искане в този смисъл. След като Комисията е направила искане за осъждането на Парламента и Съвета и последните са загубили делото, те трябва да бъдат осъдени да заплатят съдебните разноски. Съгласно член 140, параграф 1 от посочения правилник Кралство Белгия, Ирландия, Унгария, Република Полша, Словашката република, Кралство Швеция и Обединеното кралство понасят направените от тях съдебни разноски.

По изложените съображения Съдът (голям състав) реши:

- 1) Отменя Директива 2011/82/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2011 година за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата.**
- 2) Правните последици на Директива 2011/82 се запазват до влизането в сила в разумен срок, който не може да бъде по-дълъг от дванадесет месеца, считано от датата на постановяване на настоящото решение, на нова директива, почиваща на правилното правно основание, а именно член 91, параграф 1, буква в) ДФЕС.**
- 3) Осъжда Европейския парламент и Съвета на Европейския съюз да заплатят съдебните разноски.**
- 4) Кралство Белгия, Ирландия, Унгария, Република Полша, Словашката република, Кралство Швеция, както и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия понасят направените от тях съдебни разноски.**

Подписи