



## Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

6. mai 2014<sup>\*</sup>

Tühistamishagi — Direktiiv 2011/82/EL — Piiriülene teabevahetus liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta — Õigusliku aluse valik — ELTL artikli 87 lõike 2 punkt a — ELTL artikkel 91 — Direktiivi tagajärgede kehtivaks lugemine tühistamise korral

Kohtuasjas C-43/12,

mille ese on 27. jaanuaril 2012 ELTL artikli 263 alusel esitatud tühistamishagi,

**Euroopa Komisjon**, esindajad: T. van Rijn ja R. Troosters, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

*versus*

**Euroopa Parlament**, esindajad: F. Drexler, A. Troupiotis ja K. Zejdová,

**Euroopa Liidu Nõukogu**, esindajad: J. Monteiro ja E. Karlsson,

kostjad,

keda toetavad:

**Belgia Kuningriik**, esindajad: J.-C. Halleux ja T. Materne, keda abistasid advokaadid S. Rodrigues ja F. Libert,

**Iirimaa**, esindaja: E. Creedon, keda abistas N. Travers, *BL*,

**Ungari**, esindajad: M. Z. Fehér, K. Szijjártó ja K. Molnár,

**Poola Vabariik**, esindajad: B. Majczyna ja M. Szpunar,

**Slovaki Vabariik**, esindaja: B. Ricziová,

**Rootsi Kuningriik**, esindajad: A. Falk ja C. Stege,

**Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik**, esindajad: C. Murrell ja S. Behzadi-Spencer, keda abistasid *barrister* J. Maurici ja *barrister* J. Holmes,

menetlusse astujad,

<sup>\*</sup> Kohtumenetluse keel: prantsuse.

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president V. Skouris, asepresident K. Lenaerts, kodade presidendid A. Tizzano (ettekandja), L. Bay Larsen, T. von Danwitz, M. Safjan, kohtunikud A. Rosas, E. Levits, A. Ó Caoimh, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, C. Toader, D. Šváby, M. Berger ja C. Vajda,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikus menetluses ja 4. juuni 2013. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 10. septembri 2013. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

**otsuse**

- 1 Euroopa Komisjon palub oma hagi Euroopa Kohtul esiteks tühistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2011. aasta direktiivi 2011/82/EL, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta (ELT L 288, lk 1), ja teiseks lugeda tühistamise korral direktiivi õiguslikud tagajärjed kehtivaks.

**Õiguslik raamistik**

*EL toimimise leping*

- 2 ELTL artikkel 87, mis kuulub EL toimimise lepingu kolmanda osa V jaotise „Vabadusel, turvalisusel ja õigusel rajanev ala” 5. peatükki „Politseikoostöö”, on sõnastatud järgmiselt:

„1. Liit seab kõikide liikmesriikide pädevate asutuste, sealhulgas politsei-, tolli- ja teiste õiguskaitseasutuste vahel sisse politseikoostöö, mis hõlmab kuritegude ennetamist, avastamist ja uurimist.

2. Lõikes 1 osutatud eesmärgil võivad Euroopa Parlament ja nõukogu seadusandliku tavamenetluse kohaselt kehtestada meetmeid seoses:

- a) asjakohaste andmete kogumise, säilitamise, töötlemise, analüüsi ja vahetusega;

[...]”

- 3 Lepingu kolmanda osa VI jaotisesse „Transport” kuuluva ELTL artikli 91 lõige 1 sätestab:

„1. Euroopa Parlament ja nõukogu, toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ning pärast konsulteerimist majandus- ja sotsiaalkomitee ning regioonide komiteega, kehtestavad transpordi iseärasusi arvesse võttes artikli 90 rakendamiseks:

[...]

- c) meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks;

- d) kõik muud asjakohased sätted.”

*Direktiiv 2011/82*

4 Direktiivi 2011/82 põhjendused 1, 6, 7, 8, 22, 23 ja 26 on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Liiklusohutuse parandamine on liidu transpordipoliitika peamine eesmärk. Liit järgib liiklusohutuse parandamise poliitikat, mille eesmärk on vähendada liikluses hukkunute ja vigastatute arvu ning varalist kahju. Selle poliitika oluline komponent on karistuste järjepidev täitmine liidus toimepandud liiklusalaste õigusrikkumiste eest, mis kahjustavad olulisel määral liiklusohutust.

[...]

(6) Selleks et parandada liiklusohutust kõikjal liidus ja tagada juhtide, nimelt residendist ja mitteresidendist õigusrikkujate võrdne kohtlemine, tuleks hõlbustada karistuste täitmist olenemata sellest, millises liikmesriigis sõiduk on registreeritud. Sel eesmärgil tuleks luua piiriülese teabevahetuse süsteem, mis hõlmab teatud kindlaksmääratud liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumisi olenemata sellest, kas kõnealuses liikmesriigis karistatakse selliseid õigusrikkumisi kriminaal- või halduskorras, võimaldades õigusrikkumise toimumise liikmesriigile juurdepääsu registreerimiskohaks oleva liikmesriigi sõidukite riiklikele registreerimisandmetele.

(7) Tõhusam piiriülene juurdepääs sõidukite riiklikele registreerimisandmetele, mis peaks lihtsustama isikute tuvastamist, keda kahtlustatakse liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumises, võib mõjuda tõkestavalt ja ajendada käituma ettevaatlikumalt juhte, kes sõidavad sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigis, hoides seeläbi ära liiklussurmasid.

(8) Käesoleva direktiiviga hõlmatud liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumisi ei käsitle liikmesriigid ühtviisi. Mõnes liikmesriigis klassifitseeritakse sellised rikkumised siseriikliku õiguse alusel haldusrikkumisteks, teistes kuritegudeks. Käesolevat direktiivi kohaldatakse vaatamata sellele, kuidas siseriikliku õiguse alusel neid õigusrikkumisi kvalifitseeritakse.

[...]

(22) Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Liidu toimimise lepingule lisatud protokoli nr 21 (Ühendkuningriigi ja Iirimaa seisukoha kohta vabadusel, turvalisusel ja õigusel rajaneva ala suhtes) artiklite 1 ja 2 kohaselt, ja ilma et see piiraks kõnealuse protokoli artikli 4 kohaldamist, ei osale kõnealused liikmesriigid käesoleva direktiivi vastuvõtmisel ning see ei ole nende suhtes siduv ega kohaldatav.

(23) Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Liidu toimimise lepingule lisatud protokoli nr 22 (Taani seisukoha kohta) artiklite 1 ja 2 kohaselt ei osale Taani käesoleva direktiivi vastuvõtmisel ning see ei ole tema suhtes siduv ega kohaldatav.

(26) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt tagada kõigi liidu liiklejate kaitstuse kõrge tase, hõlbustades piiriülest teabevahetust liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta, juhul kui õigusrikkumine on toime pandud sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetme ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. [...]

- 5 Direktiivi 2011/82 artikkel 1 „Eesmärk” näeb ette:

„Käesoleva direktiivi eesmärk on tagada kõigi liidu liiklejate kaitstuse kõrge tase, hõlbustades piiriülest teabevahetust liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta ning seeläbi karistuste täitmist, juhul kui need õigusrikkumised on toime pandud sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik.”

- 6 Selle direktiivi artikkel 2 „Kohaldamisala” sätestab:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse järgmiste liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumiste korral:

- a) lubatud sõidukiiruse ületamine,
- b) turvavöö kinnitamata jätmine,
- c) foori punase tule eiramine,
- d) sõiduki juhtimine alkoholijoobes,
- e) sõiduki juhtimine narkojoobes,
- f) kiivri mittekasutamine,
- g) keelatud sõiduraja kasutamine,
- h) mobiiltelefoni või muu sidevahendi ebaseaduslik kasutamine juhtimise ajal.”

- 7 Direktiivi artiklid 4 ja 5 reguleerivad liikmesriikidevahelise teabevahetuse korda ja rikkumistest teavitamist.

- 8 Direktiivi artikli 12 lõike 1 kohaselt pidid liikmesriigid jõustama direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 7. novembriks 2013.

### **Vaidluse aluseks olevad asjaolud**

- 9 Komisjon esitas 19. märtsil 2008 parlamendile ja nõukogule ettepaneku võtta vastu direktiiv, et hõlbustada teatavate liiklusalaste õigusrikkumiste kohta teabe vahetamist ja nende eest määratud karistuste piiriülest täitmist. Ettepaneku õiguslik alus oli EÜ artikli 71 lõike 1 punkt c, mille sätted on võetud ELTL artikli 91 lõike 1 punkti c.

- 10 Parlament ja nõukogu võtsid 25. oktoobril 2011 vastu direktiivi 2011/82, kuid kasutasid selle õigusliku alusena ELTL artikli 87 lõiget 2.

- 11 Direktiivi teksti järel avaldati komisjoni avaldus õigusliku aluse kohta (ELT 2011, L 288, lk 15). Avaldus on sõnastatud järgmiselt:

„Komisjon võtab teadmiseks, et nõukogu ja Euroopa Parlament on üksmeelel komisjoni ettepannud õigusliku aluse, s.t [ELTL] artikli 91 lõike 1 punkti c asendamise suhtes [ELTL] artikli 87 lõikega 2. Komisjon küll jagab mõlema kaasseadusandja arvamust, mille kohaselt kavandatava direktiivi eesmärkide täitmine on oluline liiklusohutuse parandamiseks, kuid leiab, et õiguslikust ja institutsioonilisest seisukohast vaadatuna ei ole [ELTL] artikli 87 lõige 2 sobiv õiguslik alus, ning jätab endale seetõttu õiguse kasutada kõiki enda käsutuses olevaid õiguslikke vahendeid.”

- 12 Komisjon, kes leidis, et direktiiv on vastu võetud valel õiguslikul alusel ning see oleks tulnud vastu võtta ELTL artikli 91 lõike 1 punkti c alusel, esitas käesoleva hagi.

### **Poolte nõuded ja menetlus Euroopa Kohtus**

- 13 Komisjon palub Euroopa Kohtul:

- tühistada direktiiv 2011/82;
- märkida, et direktiivi tagajärjed loetakse kehtivaks;
- mõista kohtukulud välja parlamendilt ja nõukogult.

- 14 Parlament palub jätta hagi rahuldamata ja mõista kohtukulud välja komisjonilt.

- 15 Nõukogu palub Euroopa Kohtul:

- esimese võimalusena jätta hagi põhjendamatusse tõttu rahuldamata;
- teise võimalusena märkida, et direktiivi 2011/82 tagajärjed loetakse kehtivaks kuue kuu jooksul, ning
- mõista kohtukulud välja komisjonilt.

- 16 Euroopa Kohtu presidendi 13. juuni 2012. aasta määrusega said esiteks Iirimaa, Poola Vabariik, Slovaki Vabariik ja Rootsi Kuningriik loa astuda menetlusse parlamendi ja nõukogu nõuete toetuseks ning teiseks said Belgia Kuningriik, Ungari ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik loa astuda menetlusse nõukogu nõuete toetuseks.

### **Hagi**

#### *Poolte argumendid*

- 17 Komisjon palub tühistada direktiivi 2011/82, kuna see on vastu võetud ELTL artikli 87 lõike 2 alusel, s.o valel õiguslikul alusel. Nimetatud säte puudutab pädevate asutuste vahelist politseikoostööd kuritegude ennetamisel, avastamisel ja uurimisel ning see säte saab olla õiguslikuks aluseks vaid meetmetele, mis käsitlevad just kuritegude ennetamist või avastamist. Niisiis ei saa üksnes karistatavusest või repressiiveesmärgist järeldada, et mõistet „õigusrikkumine” võiks automaatselt samastada mõistega „kuritegu” ELTL artikli 87 tähenduses.
- 18 Mõistagi on 4. novembril 1950 Roomas allakirjutatud Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioonis, eeskätt selle artiklis 6 tunnustatud põhiõiguste kontekstis mõistel „kuritegu” paratamatult ulatuslikum esemeline kohaldamisala ning see võib hõlmata ka muud liiki rikkumisi, näiteks selliseid rikkumisi, mille eest karistatakse halduskorras. Seevastu EL toimimise lepingu kolmanda osa V jaotise 4. ja 5. peatüki kontekstis seab see mõiste piirid seadusandlike meetmete võtmisele, mistõttu tuleb selle määratlemisel arvesse võtta liidu pädevust kriminaalvaldkonnas. Pidades silmas ühelt poolt EL toimimise lepingu kolmanda osa V jaotise ülesehitust ja teiselt poolt institutsioonilist mõju, mis on ELTL artikli 87 kasutamisel seadusandliku akti õigusliku alusena, tuleb lähtuda kuriteomõiste formaalsemast määratlusest.

- 19 Komisjon on seisukohal, et nii direktiivi 2011/82 eesmärk kui ka sisu kuuluvad transpordipoliitika valdkonda ja eeskätt ELTL artikli 91 kohaldamisalasse ning järelikult oleks see artikkel pidanud olema direktiivi õiguslikuks aluseks.
- 20 Nähes ette liikmesriikidevahelise teabevahetuse liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta, olgu tegemist siis haldus- või kriminaalõigusrikkumisega, on direktiivi 2011/82 eesmärgiks liiklusohutuse parandamine. Direktiivi sisu piirneb teatavate liiklusohutusega seotud tegude kohta teabevahetuse korraldamisega ega näe nende tegude osas ette mingisugust ühtlustamist, eeskätt ei panda liikmesriikidele nende tegude kriminaliseerimise kohustust.
- 21 Juhul kui Euroopa Kohus otsustab direktiivi 2011/82 tühistada, palub komisjon siiski lugeda õiguskindluse huvides direktiivi tagajärjed ELTL artikli 264 kohaselt kehtivaks ning pidada neid lõplikuks.
- 22 Parlament ja nõukogu ning Belgia Kuningriik, Iirimaa, Ungari, Poola Vabariik, Slovaki Vabariik, Rootsi Kuningriik ja Ühendkuningriik on vastupidisel arvamusel ja väidavad – tuues esile küll mõnevõrra erinevaid argumente –, et ELTL artikli 87 lõige 2 on direktiivi 2011/82 vastuvõtmiseks sobiv õiguslik alus.
- 23 Parlament väidab, et liidu õigusaktide vastuvõtmisel ELTL artikli 87 lõikele 2 tuginemine ei saa olla piiratud olukordadega, kus on tegemist mõiste „kriminaalasjad” valdkonda kuuluvate meetmete vastuvõtmisega, sest EL toimimise lepingu kolmanda osa V jaotise 5. peatükis „Politseikoostöö”, kuhu kõnesolev sätte kuulub, ei ole ühtegi sellekohast märget ega täpsustust. Igatahes ei saa kõnealuse sätte kohaldamine olla välistatud vastavalt komisjoni seisukohale, mis lähtub selle sätte liiga kitsast tõlgendusest.
- 24 Parlament lisab – kusjuures teda toetab enamik menetlusse astunud liikmesriike –, et direktiivi 2011/82 ei oleks saanud vastu võtta ELTL artikli 91 alusel, kuna direktiivi peamine eesmärk on teabevahetussüsteemi loomine ning direktiiv taotleb liiklusohutusega seotud eesmärke vaid kaudselt.
- 25 Nõukogu väidab, et direktiiv 2011/82 sätestab reeglid, mis käsitlevad liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumisega seotud karistuste täitmist. Kuigi rikkumised võivad olla kas haldus- või kriminaalõigusrikkumised vastavalt iga liikmesriigi õigussüsteemile, tuleb karistuste täitmise menetlust igal juhul pidada kriminaalmenetlusnormide kohaldamisalasse kuuluvaks. Siiski tuleb küsimust, mida pidada „kriminaalasjaks”, tõlgendada liidu õiguses autonoomselt, sõltumata iga liikmesriigi riigisisest korraldusest ja sellele vastavast siseriiklikust terminoloogiast.
- 26 Nõukogu täpsustab sellega seoses, et EL toimimise lepingu, eeskätt selle lepingu kolmanda osa V jaotise tähenduses tuleb pidada kriminaalõigusnormideks kõiki norme, mille eesmärk on kaitsta traditsiooniliselt kriminaalõigusega kaitstavaid õigushüvesid, eelkõige inimeste elu ning kehalist ja vaimset puutumatust ja omandit. Selles kontekstis on niisugused sätted nagu direktiivi 2011/82 sätted, mille eesmärk on ohtlikuks peetavate tegude eest karistamisega liiklusohutust parandada, tingimata hõlmatud mõistega „kriminaalasjad” ning neid ei saa pidada ELTL artikli 91 tähenduses liiklusohutust käsitlevateks normideks.
- 27 Järelikult kuulub direktiiv tervikuna ELTL artikli 87 lõikes 2 ette nähtud eesmärkide alla. Esiteks, isegi kui liiklusohutuse parandamine kuulub nõukogu sõnul transpordipoliitika alla, on kavandatud meede suunatud konkreetsele sellele, et hõlbustada piiriüleste liiklusrikkumiste toimepanijate tuvastamist. Teiseks, direktiivi eesmärk on koguda teavet õigusrikkumiste kohta, et hõlbustada nende eest karistamist, ning liidul on selliste meetmete võtmise pädevus ELTL artikli 87 alusel. Kolmandaks, „kõikide liikmesriikide pädevate asutuste” mainimine ELTL artikli 87 lõikes 1 kinnitab, et selle artikli kohaldatavuse kindlakstegemisel ei ole tähtsust sellel, kas igas liikmesriigis kaasatud asutused on laadilt haldus- või kriminaalõiguslikud.



- 28 Juhul kui Euroopa Kohus otsustab direktiivi 2011/82 tühistada, palub nõukogu, keda toetavad eelkõige Iirimaa, Slovaki Vabariik, Rootsi Kuningriik ja Ühendkuningriik, teise võimalusena lugeda direktiivi tagajärjed kuue kuu jooksul kehtivaks, et saaks teksti uuesti esitada läbirääkimiseks ELTL artikli 91 alusel. Iirimaa ja Ühendkuningriik täpsustavad selle kohta siiski, et direktiivi tagajärgede kehtivaks lugemine kuni teistsugusel õiguslikul alusel uue direktiivi vastuvõtmiseni ei peaks puudutama liikmesriike, kellel on õigus tugineda protokollile nr 21 Ühendkuningriigi ja Iirimaa seisukoha kohta vabadusel, turvalisusel ja õigusel rajaneva ala suhtes ja protokollile nr 22 Taani seisukoha kohta, mis on lisatud EL lepingule ja EL toimimise lepingule, vaid üksnes liikmesriike, kellele on direktiiv juba siduv.

### *Euroopa Kohtu hinnang*

- 29 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt peab liidu õigusakti õigusliku aluse valik põhinema objektiivsetel asjaoludel, mis on kohtulikult kontrollitavad ning mille hulka kuuluvad õigusakti eesmärk ja sisu (kohtuotsus komisjon vs. parlament ja nõukogu, C-411/06, EU:C:2009:518, punkt 45 ja seal viidatud kohtupraktika, ning kohtuotsus parlament vs. nõukogu, C-130/10, EU:C:2012:472, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 30 Kui õigusakti kontrollimise käigus selgub, et see taotleb kahte eesmärki või et sellega reguleeritakse kahte valdkonda ning üks neist on määratletav peamise või ülekaalukana, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab õigusaktil olema üksainus õiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus (kohtuotsus komisjon vs. nõukogu, C-137/12, EU:C:2013:675, punkt 53 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 31 Käesoleva hagi põhjendatuse hindamiseks tuleb järelikult uurida direktiivi 2011/82 eesmärki ja sisu, et teha kindlaks, kas direktiivi võis õiguspäraselt võtta vastu ELTL artikli 87 lõike 2 alusel, nagu väidavad nõukogu ja parlament, selle asemel et see vastu võtta ELTL artikli 91 lõike 1 punkti c alusel, mida komisjon pidas sobivaks õiguslikuks aluseks.
- 32 Direktiivi 2011/82 eesmärgi kohta sätestab direktiivi artikkel 1 „Eesmärk” põhjenduse 26 sõnastust korrates selgelt, et „direktiivi eesmärk on tagada kõigi liidu liiklejate kaitstuse kõrge tase, hõlbustades piiriülest teabevahetust liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta”.
- 33 Direktiivi põhjendustest 1 ja 6 nähtuvalt tuleb kõikjal liidus liiklusohutuse parandamise eesmärgi saavutamiseks luua sõiduki registreerimist käsitlevate andmete piiriülese vahetuse süsteem, et lihtsustada liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumisi toime pannud isikute tuvastamist, olenemata sellest, kas kõnealuses liikmesriigis karistatakse selliseid õigusrikkumisi kriminaal- või halduskorras.
- 34 Nagu märgitud direktiivi 2011/82 põhjenduses 2, põhineb direktiiv seadusandja tõdemusel, et teatavate liiklusalaste õigusrikkumiste eest määratud rahalised karistused jäävad tihti täitmata, kui õigusrikkumine on toime pandud sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriik.
- 35 Seoses sellega on direktiivi 2011/82 põhjenduses 7 täpsustatud, et niisugune teabevahetussüsteem võib mõjuda tõkestavalt ja ajendada ettevaatlikumalt käituma juhte, kes sõidavad sõidukiga, mis on registreeritud muus liikmesriigis kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigis, hoides seeläbi ära liiklussurmasid.
- 36 Eelöeldust nähtub selgelt, et direktiivi 2011/82 peamine või ülekaalukas eesmärk on liiklusohutuse parandamine, mis on liidu transpordipoliitika peamine eesmärk, nagu direktiivi põhjenduses 1 märgitud.

- 37 Kuigi on kahtlemata tõsi, et direktiiviga luuakse süsteem piiriüleseks teabevahetuseks liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta, on selge, et see süsteem on loodud nimelt selleks, et liit võiks saavutada eesmärgi parandada liiklusohutust.
- 38 Direktiivi 2011/82 sisu kohta olgu kõigepealt märgitud, et direktiiviga kehtestatakse liikmesriikidevahelise teabevahetuse kord, mis puudutab direktiivi artiklis 2 loetletud ja artiklis 3 määratletud kaheksat liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumist: lubatud sõidukiiruse ületamist, turvavöö kinnitamata jätmist, foori punase tule eiramist, sõiduki juhtimist alkoholihoobes, sõiduki juhtimist narkojoobes, kiivri mittekasutamist, keelatud sõiduraja kasutamist ja mobiiltelefoni või muu sidevahendi ebaseaduslikku kasutamist juhtimise ajal.
- 39 Direktiivi 2011/82 artikkel 4 reguleerib teabevahetuse korda. Artikli lõikes 1 on sätestatud, et liikmesriigid võimaldavad teiste liikmesriikide riiklikele kontaktpunktidele juurdepääsu sõidukite riiklikele registreerimisandmetele koos õigusega sooritada automatiseeritud otsingut sõidukitega seotud andmete ja sõidukite omanike või valdajatega seotud andmete kohta. Vastavalt direktiivi artikli 4 lõike 2 kolmandale lõigule kasutab õigusrikkumise toimumise liikmesriik saadud andmeid selleks, et välja selgitada isik, kes on vastutav direktiivis osutatud liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise eest.
- 40 Kui sõiduki omanik või valdaja või muu isik, keda kahtlustatakse liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumises, on tuvastatud, otsustab liikmesriik, kelle territooriumil rikkumine toime pandi, kas menetlust alustada või mitte. Direktiivi 2011/82 artiklis 5 on ette nähtud, millises korras tuleb asjassepuutuvat isikut rikkumise avastamisest teavitada, ning sätestatud, et tuleb saata teatis, mis on koostatud eelistatavalt keeles, milles on välja antud sõiduki registreerimisdokument, ja lisada sellele kogu asjakohane teave, eelkõige liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise olemus, õigusrikkumise toimumise koht, kuupäev ja kellaaeg, rikutud siseriiklike õigusaktide nimetus ja karistus ning vajaduse korral teave selle kohta, millise seadmega tuvastati õigusrikkumine.
- 41 Direktiivi 2011/82 artiklis 11 on sätestatud, et komisjon esitab hiljemalt 7. novembriks 2016 parlamendile ja nõukogule aruande direktiivi kohaldamise kohta liikmesriikides, et vajaduse korral direktiivi muuta. Aruanne käsitleb eelkõige hinnangut direktiivi tulemuslikkuse kohta liiklussurmade arvu vähendamisel liidu teedel ja komisjoni võimalust koostada ühise transpordipoliitika raames liidu tasandil liiklusohutuse suunised, et tagada liikluseeskirjade ühtsem jõustamine liikmesriikides, ning vajaduse korral liikluseeskirjade ühtlustamise võimalust.
- 42 Direktiivi 2011/82 sätete sisu analüüs kinnitab, et direktiiviga ette nähtud liikmesriikide pädevate asutuste vahelise teabevahetuse süsteem on vahendiks, mille kaudu direktiiv taotleb käesoleva otsuse punktides 32–43 kirjeldatud liiklusohutuse parandamise eesmärki ja võimaldab liidul selle eesmärgi saavutada.
- 43 Olgu täpsustatud, et Euroopa Kohus on juba otsustanud, et liiklusohutuse parandamisele suunatud meetmed kuuluvad transpordipoliitika alla ning need saab vastu võtta ELTL artikli 91 lõike 1 punkti c alusel, sest need on hõlmatud mõistega „meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks” selle sätte tähenduses (vt kohtuotsus Hispaania ja Soome vs. parlament ja nõukogu, C-184/02 ja C-223/02, EU:C:2004:497, punkt 30).
- 44 Järelikult tuleb asuda seisukohale, et kuna direktiiv 2011/82 on oma eesmärgilt ja sisult meede transpordi ohutuse tõhustamiseks ELTL artikli 91 lõike 1 punkti c tähenduses, oleks direktiiv tulnud vastu võtta nimetatud sätte alusel.
- 45 Eeltoodud analüüsi ei kummuta nõukogu ja parlamendi argument, et direktiivi 2011/82 võis õiguspäraselt vastu võtta ELTL artikli 87 lõike 2 alusel.



- 46 Nimetatud sätet tuleb tõlgendada selle kontekstis, milleks on esiteks EL toimimise lepingu kolmanda osa V jaotise 5. peatükk „Politseikoostöö”.
- 47 Kuigi on tõsi, et alates Lissaboni lepingu jõustumisest on politseikoostöö kohaldamisala laiem kui EL artiklist 30 tulenenud kohaldamisala, toimub see koostöö vastavalt ELTL artikli 87 lõikele 1 endiselt – nagu nägi ette ka EL artikli 30 lõike 1 punkt a – liikmesriikide pädevate asutuste, sealhulgas politsei-, tolli- ja teiste õiguskaitseasutuste vahel ning hõlmab „kuritegude ennetamist, avastamist ja uurimist”.
- 48 Teiseks, ELTL artikli 87 lõiget 2 tuleb tõlgendada lähtuvalt EL toimimise lepingu kolmanda osa V jaotise 1. peatükist „Üldsätted”, eelkõige seda peatükki avavast ELTL artiklist 67, mille lõige 2 sätestab, et liit „tagab isikutele piirikontrolli puudumise sisepiiridel ning kujundab varjupaiga, sisserände ja välispiiril teostatava kontrolli valdkonnas liikmesriikidevahelisel solidaarsusel põhineva ühise poliitika”, ja lõige 3 sätestab, et liit „püüab tagada kõrge turvalisuse taseme kuritegevuse, rassismi ja ksenofoobia vältimise ja nende vastu võitlemise meetmetega, politsei ja õigusasutuste ning muude pädevate asutuste tegevuse koordineerimise ja koostöö tagamise meetmetega, samuti kriminaalasjades tehtud kohtuotsuste vastastikuse tunnustamisega ning vajaduse korral kriminaalõiguse alaste õigusaktide lähendamisega”.
- 49 Neil asjaoludel tuleb tõdeda, et niisugune meede nagu direktiiv 2011/82 – võttes arvesse selle eesmärki ja sisu, mida on kirjeldatud käesoleva otsuse punktides 32–43 – ei ole käesoleva otsuse eelmises punktis mainitud eesmärkidega otseselt seotud.
- 50 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes peab asuma seisukohale, et direktiivi 2011/82 ei saanud õiguspäraselt vastu võtta ELTL artikli 87 lõike 2 alusel.
- 51 Järelikult on hagi põhjendatud ja direktiiv 2011/82 tuleb tühistada.

### **Tühistamise tagajärgede piiramine**

- 52 Komisjon ja nõukogu paluvad Euroopa Kohtul lugeda vaidlustatud direktiivi tühistamise korral selle direktiivi tagajärjed kehtivaks. Nõukogu arvates oleks kuus kuud uue direktiivi vastuvõtmiseks piisav aeg, kuid komisjon palus kohtuistungil lugeda tühistatud õigusakti tagajärjed kehtivaks pikema aja jooksul.
- 53 Sellega seoses olgu meenutatud, et vastavalt ELTL artikli 264 teisele lõigule märgib Euroopa Kohus, kui ta seda vajalikuks peab, milliseid tühisteks tunnistatud õigusakti tagajärgi loetakse kehtivaks.
- 54 Käesolevas asjas tuleb tõdeda, et arvestades seda, kui oluline on direktiivi 2011/82 eesmärkide saavutamine liiklusohutuse parandamisel, võib selle direktiivi tühistamine nii, et selle tagajärgi ei loeta kehtivaks, mõjutada ebasoodsalt liidu transpordipoliitika elluviimist.
- 55 Lisaks peab arvesse võtma seda, et direktiivi artikli 12 lõikes 1 ette nähtud tähtaeg, mille jooksul pidid liikmesriigid jõustama direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid, möödus 7. novembril 2013.
- 56 Neil asjaoludel on olulistel õiguskindluse kaalutlustel õigustatud, et Euroopa Kohus loeks direktiivi tagajärjed kehtivaks seni, kuni mõistliku aja jooksul, mis ei või ületada 12 kuud käesoleva otsuse kuulutamisest, jõustub uus direktiiv, mis on vastu võetud sobival õiguslikul alusel, s.o ELTL artikli 91 lõike 1 punkti c alusel.

## Kohtukulud

- 57 Kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ning parlament ja nõukogu on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud nendelt välja mõista. Vastavalt kodukorra artikli 140 lõikele 1 kannavad Belgia Kuningriik, Iirimaa, Ungari, Poola Vabariik, Slovaki Vabariik, Rootsi Kuningriik ja Ühendkuningriik oma kohtukulud ise.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

1. Tühistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2011. aasta direktiiv 2011/82/EL, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta.
2. Direktiivi 2011/82 tagajärjed loetakse kehtivaks seni, kuni mõistliku aja jooksul, mis ei või olla pikem kui 12 kuud alates käesoleva otsuse kuulutamisest, jõustub uus, sobival õiguslikul alusel ehk ELTL artikli 91 lõike 1 punkti c alusel vastu võetud direktiiv.
3. Mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja Euroopa Liidu Nõukogult.
4. Belgia Kuningriik, Iirimaa, Ungari, Poola Vabariik, Slovaki Vabariik, Rootsi Kuningriik ja Ühendkuningriik kannavad oma kohtukulud ise.

Allkirjad