



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

6 mai 2014 *

„Acțiune în anulare — Directiva 2011/82/UE — Schimb transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră — Alegerea temeiului juridic — Articolul 87 alineatul (2) litera (a) TFUE — Articolul 91 TFUE — Menținerea efectelor directivei în caz de anulare”

În cauza C-43/12,

având ca obiect o acțiune în anulare formulată în temeiul articolului 263 TFUE, introdusă la 27 ianuarie 2012,

Comisia Europeană, reprezentată de T. van Rijn și de R. Troosters, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Parlamentului European, reprezentat de F. Drexler, de A. Troupiotis și de K. Zejdová, în calitate de agenți,

Consiliul Uniunii Europene, reprezentat de J. Monteiro și de E. Karlsson, în calitate de agenți,

pârâte,

susținute de:

Regatul Belgiei, reprezentat de J.-C. Halleux și de T. Materne, în calitate de agenți, asistați de S. Rodrigues și de F. Libert, avocats,

Irlanda, reprezentată de E. Creedon, în calitate de agent, asistată de N. Travers, BL,

Ungaria, reprezentată de M. Z. Fehér, de K. Szijjártó și de K. Molnár, în calitate de agenți,

Republica Polonă, reprezentată de B. Majczyna și de M. Szpunar, în calitate de agenți,

Republica Slovacă, reprezentată de B. Ricziová, în calitate de agent,

Regatul Suediei, reprezentat de A. Falk și de C. Stege, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: franceza.

Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, reprezentat de C. Murrell și de S. Behzadi-Spencer, în calitate de agenți, asistate de J. Maurici și de J. Holmes, barristers,

interveniente,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul V. Skouris, președinte, domnul K. Lenaerts, vicepreședinte, domnii A. Tizzano (raportor), L. Bay Larsen, T. von Danwitz și M. Safjan, președinți de cameră, domnii A. Rosas, E. Levits, A. Ó Caoimh, J.-C. Bonichot și A. Arabadjiev, doamna C. Toader, domnul D. Šváby, doamna M. Berger și domnul C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 4 iunie 2013,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 10 septembrie 2013,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții, pe de o parte, anularea Directivei 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 288, p. 1) și, pe de altă parte, în cazul anulării acestei directive, indicarea faptului că efectele ei sunt considerate definitive.

Cadrul juridic

Tratatul FUE

- 2 Articolul 87 TFUE, care face parte din capitolul 5, referitor la „Cooperarea polițienească”, din titlul V, intitulat „Spațiul de libertate, securitate și justiție”, din partea a treia a Tratatului FUE, are următorul cuprins:

„(1) Uniunea instituie o cooperare polițienească care implică toate autoritățile competente din statele membre, inclusiv serviciile de poliție, serviciile vamale și alte servicii specializate de aplicare a legii, în domeniul prevenirii sau al depistării și al cercetării infracțiunilor.

(2) În înțelesul alineatului (1), Parlamentul European și Consiliul, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară, pot stabili măsuri referitoare la:

- (a) colectarea, stocarea, prelucrarea și analizarea informațiilor în domeniu, precum și schimbul de informații;

[...]

- 3 Articolul 91 alineatul (1) TFUE, care face parte din titlul VI, intitulat „Transporturile”, din partea a treia a acestui tratat, prevede:

„(1) În vederea punerii în aplicare a articolului 90 și ținând seama de aspectele speciale privind transporturile, Parlamentul European și Consiliul, hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară și după consultarea Comitetului Economic și Social și a Comitetului Regiunilor, stabilesc:

[...]

(c) măsurile care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor;

(d) orice altă dispoziție utilă.”

Directiva 2011/82

- 4 Considerentele (1), (6), (7), (8), (22), (23) și (26) ale Directivei 2011/82 sunt redactate după cum urmează:

„(1) Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Uniunea urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămarilor corporale și a daunelor materiale. Un element important al acestei politici îl constituie aplicarea consecventă a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație săvârșite în Uniune care pun în pericol în mod semnificativ siguranța rutieră.

[...]

(6) Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră pe întreg teritoriul Uniunii și pentru a asigura aplicarea unui tratament egal conducătorilor auto, în ceea ce privește contravenienții rezidenți și nerezidenți, asigurarea punerii în aplicare ar trebui facilitată indiferent de statul membru în care este înmatriculat vehiculul. În acest scop, ar trebui instituit un sistem de schimb transfrontalier de informații privind anumite încălcări identificate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, indiferent de natura administrativă sau penală a acestora în temeiul dreptului statului membru implicat, care să acorde statului membru în care s-a săvârșit încălcarea acces la datele privind înmatricularea vehiculului (DÎV) de la statul membru de înmatriculare.

(7) Un schimb transfrontalier de DÎV mai eficient, care să faciliteze identificarea persoanelor suspectate de săvârșirea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, ar putea spori efectul disuasiv și ar putea determina un comportament mai prudent al persoanelor care conduc vehicule înmatriculate în alt stat membru decât cel în care s-a săvârșit încălcarea, prevenind astfel decesele cauzate de accidente rutiere.

(8) Încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră aflate sub incidența prezentei directive nu fac obiectul unui tratament uniform în statele membre. Unele statele membre consideră aceste încălcări, în temeiul dreptului intern, drept încălcări de natură «administrativă», în timp ce alte state membre le califică drept fapte «penale». Prezenta directivă ar trebui să se aplice indiferent de modul în care sunt încadrate încălcările respective în dreptul intern.

[...]

- (22) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul (nr. 21) privind poziția Regatului Unit și a Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și fără a aduce atingere articolului 4 din protocolul respectiv, aceste state membre nu participă la adoptarea prezentei directive, nu au obligații în temeiul acesteia și nu fac obiectul aplicării sale.
- (23) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul (nr. 22) privind poziția Danemarcei, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Danemarca nu participă la adoptarea prezentei directive, nu are obligații în temeiul acesteia și nu face obiectul aplicării sale.
- (26) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume asigurarea unui nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, prin facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, atunci când acestea sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât cel în care s-a săvârșit încălcarea, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de statele membre și, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. [...]"

5 Articolul 1 din Directiva 2011/82, intitulat „Obiectiv”, prevede:

„Prezenta directivă urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, facilitând schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și, prin acesta, executarea sancțiunilor, atunci când încălcările respective sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât statul membru în care s-a săvârșit încălcarea.”

6 Articolul 2 din această directivă, intitulat „Domeniul de aplicare”, prevede:

„Directiva se aplică următoarelor încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră:

- (a) excesul de viteză;
- (b) nefolosirea centurii de siguranță;
- (c) nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului;
- (d) conducerea sub influența alcoolului;
- (e) conducerea sub influența stupefiantelor;
- (f) nefolosirea căștii de protecție;
- (g) utilizarea unei benzi interzise;
- (h) utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii.”

7 Articolele 4 și 5 din directiva menționată reglementează procedura de schimb de informații între statele membre, precum și informarea cu privire la încălcările în cauză.

8 Potrivit articolului 12 alineatul (1) din aceeași directivă, statele membre erau obligate să asigure intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma acesteia până la 7 noiembrie 2013.

Situația de fapt

- 9 La 19 martie 2008, Comisia a prezentat Parlamentului European și Consiliului o propunere de directivă care viza, în esență, facilitarea schimbului de informații privind anumite încălcări ale normelor de circulație, precum și executarea transfrontalieră a sancțiunilor legate de acestea. Propunerea respectivă avea ca temei juridic articolul 71 alineatul (1) litera (c) CE, ale cărui dispoziții au fost reluate la articolul 91 alineatul (1) litera (c) TFUE.
- 10 La 25 octombrie 2011, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Directiva 2011/82, reținând însă ca temei juridic al acesteia articolul 87 alineatul (2) TFUE.
- 11 O declarație a Comisiei privind temeiul juridic al directivei menționate a fost publicată la sfârșitul textului acesteia din urmă (JO 2011, L 288, p. 15). Această declarație are următorul cuprins:
- „Comisia ia act de faptul că Parlamentul European și Consiliul au convenit asupra înlocuirii temeiului juridic propus de Comisie, și anume articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE, cu articolul 87 alineatul (2) din TFUE. Deși Comisia este de acord cu opinia ambilor legislatori privind importanța urmăririi obiectivelor din propunerea de directivă pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, aceasta consideră totuși, din punct de vedere juridic și instituțional, că articolul 87 alineatul (2) din TFUE nu constituie temeiul juridic adecvat și prin urmare își rezervă dreptul de a folosi toate mijloacele juridice pe care le are la dispoziție.”
- 12 Apreciind că directiva menționată a fost adoptată pe un temei juridic eronat și că aceasta ar fi trebuit să se întemeieze pe articolul 91 alineatul (1) litera (c) TFUE, Comisia a introdus prezenta acțiune.

Concluziile părților și procedura în fața Curții

- 13 Comisia solicită Curții:
- anularea Directivei 2011/82;
 - indicarea faptului că efectele acestei directive sunt considerate definitive;
 - obligarea Parlamentului European și a Consiliului la plata cheltuielilor de judecată.
- 14 Parlamentul European solicită respingerea acțiunii și obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.
- 15 Consiliul solicită Curții:
- cu titlu principal, respingerea acțiunii ca neîntemeiată;
 - cu titlu subsidiar, indicarea faptului că efectele Directivei 2011/82 se mențin pentru o perioadă de șase luni și
 - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.
- 16 Prin Ordonanța președintelui Curții din 13 iunie 2012, au fost admise, pe de o parte, cererile de intervenție în susținerea concluziilor Parlamentului European și ale Consiliului formulate de Irlanda, de Republica Polonă, de Republica Slovacă și de Regatul Suediei și, pe de altă parte, cererile de intervenție în susținerea concluziilor Consiliului formulate de Regatul Belgiei, de Ungaria și de Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord.

Cu privire la acțiune

Argumentele părților

- 17 Comisia solicită anularea Directivei 2011/82 pentru motivul că, întrucât se întemeiază pe articolul 87 alineatul (2) TFUE, ar fi fost adoptată pe un temei juridic eronat. Această dispoziție, care vizează cooperarea polițienească între serviciile competente în domeniul prevenirii sau al depistării și al cercetării „infracțiunilor”, ar putea fi reținută ca temei juridic numai pentru măsurile care au în mod specific ca obiect prevenirea sau depistarea „infracțiunilor”. Astfel, nu s-ar putea deduce doar din caracterul punitiv al noțiunii „încălcare” sau din scopul represiv pe care ea îl urmărește că această noțiune poate fi în mod automat asimilată celei de „infracțiune”, în sensul articolului 87 TFUE.
- 18 Desigur, în contextul drepturilor fundamentale recunoscute prin Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, semnată la Roma la 4 noiembrie 1950, în special al articolului 6 din aceasta, noțiunea de materie „penală” ar avea în mod necesar un „domeniu de aplicare material” mai larg, susceptibil să acopere și încălcări de altă natură precum cele de natură administrativă. În schimb, în contextul specific al capitolelor 4 și 5 din titlul V din partea a treia a Tratatului FUE, această noțiune ar stabili limitele în materia adoptării de măsuri legislative și, astfel, ar trebui definită din perspectiva competenței de care dispune Uniunea pentru a acționa în domeniul penal. În consecință, ținând seama, pe de o parte, de modul de sistematizare a titlului V din partea a treia a Tratatului FUE și, pe de altă parte, de implicațiile instituționale care decurg din alegerea articolului 87 TFUE ca temei juridic al unui act legislativ, ar trebui să se facă trimitere la un concept mai „formal” de infracțiune.
- 19 În aceste condiții, Comisia consideră că atât obiectivul, cât și conținutul Directivei 2011/82 intră în sfera politicii în domeniul transporturilor și în special a articolului 91 TFUE, care ar fi trebuit, în consecință, reținut ca temei juridic al acestei directive.
- 20 Astfel, prin punerea în practică a unui mecanism de schimb de informații între statele membre în ceea ce privește încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, indiferent de faptul că acestea sunt de natură administrativă sau de natură penală, Directiva 2011/82 ar avea ca obiectiv îmbunătățirea siguranței rutiere. În ceea ce privește conținutul său, această directivă s-ar limita la organizarea unui schimb de informații în privința anumitor comportamente în materie de siguranță rutieră, fără a proceda în niciun mod la o armonizare a acestor comportamente și, mai ales, fără a obliga statele membre să includă comportamentele respective în domeniul penal.
- 21 În ipoteza în care Curtea ar decide anularea Directivei 2011/82, Comisia solicită, totuși, ca, în temeiul articolului 264 TFUE, pentru motive de securitate juridică, efectele acesteia să fie menținute și considerate definitive.
- 22 Exprimând opinia contrară, Parlamentul European și Consiliul, precum și Regatul Belgiei, Irlanda, Ungaria, Republica Polonă, Republica Slovacă, Regatul Suediei și Regatul Unit, chiar dacă, în parte, invocă argumente diferite, susțin că articolul 87 alineatul (2) TFUE constituia temeiul juridic adecvat pentru adoptarea Directivei 2011/82.
- 23 Parlamentul European susține că recurgerea la articolul 87 alineatul (2) TFUE pentru a întemeia adoptarea unui act al Uniunii nu poate fi limitată doar la ipotezele în care este în discuție adoptarea de măsuri care intră în sfera noțiunii „materie penală”, din moment ce capitolul 5 din titlul V din partea a treia a Tratatului FUE, privind „Cooperarea polițienească”, în care este inserată această dispoziție, nu cuprinde nicio indicație sau precizare în acest sens. În orice caz, aplicarea dispoziției menționate nu poate fi exclusă pe baza tezei susținute de Comisie, care se întemeiază în mod greșit pe o interpretare prea strictă a acestei noțiuni.

- 24 În aceste condiții, Parlamentul European, susținut în această privință de cea mai mare parte a statelor membre interveniente, consideră că, în măsura în care Directiva 2011/82 urmărește, cu titlu principal, obiectivul de instituire a unui sistem de schimb de informații și doar indirect scopuri care țin de siguranța rutieră, această directivă nu ar fi putut să fie întemeiată pe articolul 91 TFUE.
- 25 Consiliul arată că Directiva 2011/82 prevede norme referitoare la executarea sancțiunilor privind unele încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Or, deși aceste încălcări pot fi de natură administrativă sau de natură penală, potrivit sistemului juridic al fiecărui stat membru, ar trebui să se considere că procedura de executare a sancțiunilor respective intră, în toate cazurile, în categoria normelor de procedură penală. Cu toate acestea, problema de a stabili ce intră și ce nu intră în „materia penală” ar trebui interpretată în mod autonom în dreptul Uniunii, independent de organizarea internă a fiecărui stat membru și de terminologia națională corespunzătoare.
- 26 În această privință, Consiliul precizează că ar trebui considerate „penale” în sensul Tratatului FUE și în special al titlului V din partea a treia a acestuia toate normele care au ca obiectiv apărarea valorilor juridice protejate în mod tradițional prin dreptul penal, și anume, mai ales viața și integritatea fizică și psihică a persoanelor, precum și proprietatea. În acest cadru, dispoziții precum cele ale Directivei 2011/82, care au ca scop îmbunătățirea siguranței rutiere prin reprimarea comportamentelor considerate periculoase, ar intra în mod necesar în materia „penală” și nu ar putea fi clasificate ca norme care vizează siguranța rutieră, în sensul articolului 91 TFUE.
- 27 Prin urmare, această directivă ar urmări în întregime obiective prevăzute la articolul 87 alineatul (2) TFUE. Astfel, în primul rând, chiar dacă îmbunătățirea siguranței rutiere intră, potrivit Consiliului, în sfera politicii în domeniul transporturilor, măsura prevăzută ar viza în concret facilitarea depistării autorilor încălcărilor transfrontaliere ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. În al doilea rând, directiva menționată ar avea ca obiectiv colectarea informațiilor referitoare la încălcări în vederea facilitării reprimării acestora, măsuri pentru care Uniunea ar fi competentă în temeiul articolului 87 TFUE. În al treilea rând, trimiterea la „toate autoritățile competente”, făcută în cadrul articolului 87 alineatul (1) TFUE, ar confirma faptul că este indiferent, din perspectiva stabilirii aplicabilității acestui articol, că serviciile implicate au, în fiecare stat membru în cauză, caracter administrativ sau caracter penal.
- 28 În ipoteza în care Curtea ar decide anularea Directivei 2011/82, Consiliul, susținut în special de Irlanda, de Republica Slovacă, de Regatul Suediei și de Regatul Unit, solicită, în subsidiar, menținerea efectelor acesteia pentru o perioadă de șase luni, pentru a fi prezentat din nou un text în vederea negocierii, întemeiat pe articolul 91 TFUE. În această privință, Irlanda și Regatul Unit precizează, totuși, că eventuala menținere a efectelor acestei directive până la adoptarea unui text nou pe un temei juridic diferit ar trebui să nu privească statele membre care au dreptul de a se prevala de Protocolul nr. 21 privind poziția Regatului Unit și a Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție, precum și de Protocolul nr. 22 privind poziția Danemarcei, anexate la Tratatul UE și la Tratatul FUE, ci numai pe cele care sunt deja obligate prin directiva menționată.

Aprecierea Curții

- 29 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, alegerea temeiului juridic al unui act al Uniunii trebuie să se întemeieze pe elemente obiective, care pot fi supuse unui control jurisdicțional, printre care figurează finalitatea și conținutul actului (Hotărârea Comisia/Parlamentul European și Consiliul, C-411/06, EU:C:2009:518, punctul 45 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea Parlamentul European/Consiliul, C-130/10, EU:C:2012:472, punctul 42 și jurisprudența citată).

- 30 Dacă, prin analizarea actului în discuție, se dovedește că acesta urmărește o dublă finalitate sau că are o componentă dublă și dacă una dintre acestea poate fi identificată ca fiind principală ori preponderentă, iar cealaltă nu este decât accesorie, actul trebuie să aibă un temei juridic unic, și anume temeiul impus de finalitatea sau de componenta principală ori preponderentă (Hotărârea Comisia/Consiliul, C-137/12, EU:C:2013:675, punctul 53 și jurisprudența citată).
- 31 Pentru a aprecia temeinicia prezentei acțiuni, este necesară, în consecință, examinarea finalității, precum și a conținutului Directivei 2011/82 pentru a determina dacă aceasta a putut fi adoptată în mod valabil, astfel cum susțin Consiliul și Parlamentul European, în temeiul articolului 87 alineatul (2) TFUE, în locul articolului 91 alineatul (1) litera (c) TFUE, invocat de Comisie ca temei juridic adecvat.
- 32 În speță, în ceea ce privește finalitatea Directivei 2011/82, articolul 1 din aceasta, intitulat „Obiectiv”, care reia formularea considerentului (26), prevede expres că directiva menționată „urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, facilitând schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră”.
- 33 După cum reiese din considerentele (1) și (6) ale directivei menționate, un astfel de obiectiv de îmbunătățire a siguranței rutiere pe întreg teritoriul Uniunii trebuie urmărit în mod precis prin instituirea unui sistem de schimb transfrontalier de date privind înmatricularea vehiculelor pentru a facilita identificarea persoanelor care au săvârșit anumite încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, indiferent de natura administrativă sau penală a acestora din urmă în temeiul dreptului statului membru implicat.
- 34 Astfel cum se arată în considerentul (2) al Directivei 2011/82, aceasta se întemeiază pe constatarea legiuitorului Uniunii potrivit căreia sancțiunile de natură financiară pentru anumite încălcări ale normelor de circulație adeseori nu sunt executate atunci când încălcările respective au fost săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât cel în care s-a săvârșit încălcarea.
- 35 În acest context, după cum se precizează în considerentul (7) al Directivei 2011/82, un astfel de sistem de schimb de informații ar putea spori efectul disuasiv în materia încălcărilor normelor de circulație și ar putea determina un comportament mai prudent al persoanelor care conduc vehicule înmatriculate în alt stat membru decât cel în care s-a săvârșit încălcarea, prevenind astfel decesele cauzate de accidente rutiere.
- 36 Rezultă cu evidență din ceea ce precede că obiectivul principal sau preponderent al Directivei 2011/82 este îmbunătățirea siguranței rutiere, care, astfel cum prevede considerentul (1) al acestei directive, constituie un obiectiv central al politicii Uniunii în domeniul transporturilor.
- 37 Astfel, deși este, desigur, adevărat că directiva menționată instituie un sistem de schimb transfrontalier de informații referitoare la încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, nu este mai puțin adevărat că acest sistem este instituit tocmai pentru ca Uniunea să poată urmări obiectivul care constă în îmbunătățirea siguranței rutiere.
- 38 În ceea ce privește conținutul Directivei 2011/82, trebuie, mai întâi, să se arate că aceasta stabilește o procedură de schimb de informații între statele membre referitoare la opt încălcări determinate ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, enumerate la articolul 2 și definite la articolul 3, și anume excesul de viteză, nefolosirea centurii de siguranță, nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența stupefiantelor, nefolosirea câștii de protecție, utilizarea unei benzi interzise și utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii.
- 39 În ceea ce privește, în continuare, desfășurarea procedurii de schimb de informații, aceasta este reglementată la articolul 4 din Directiva 2011/82. Alineatul (1) al acestui articol prevede că statele membre permit accesul punctelor naționale de contact ale altor state membre la datele lor naționale

privind înmatricularea vehiculelor, autorizându-le să efectueze căutări automatizate cu privire la date privind vehiculele și proprietarii sau deținătorii acestora. Conform articolului 4 alineatul (2) al treilea paragraf din această directivă, statul membru în care s-a săvârșit încălcarea utilizează datele obținute în scopul de a stabili persoana răspunzătoare de încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră vizate de directiva menționată.

- 40 Atunci când a fost identificat proprietarul sau deținătorul vehiculului ori orice altă persoană suspectată că a săvârșit o astfel de încălcare a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, statul membru pe teritoriul căruia a fost săvârșită încălcarea decide dacă să inițieze sau să nu inițieze proceduri ulterioare. În acest scop, articolul 5 din Directiva 2011/82 definește modalitățile în care încălcarea relevantă trebuie notificată persoanei în cauză și prevede transmiterea unei scrisori, redactată de preferință în limba documentului de înmatriculare, care conține orice informații relevante, în special natura încălcării normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, locul, data și ora la care a fost săvârșită, titlul textelor din dreptul național care au fost încălcate și sancțiunea aferentă, precum și, după caz, date privind dispozitivul utilizat pentru detectarea încălcării.
- 41 În sfârșit, articolul 11 din Directiva 2011/82 prevede că, până la 7 noiembrie 2016, Comisia va prezenta Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea acestei directive de către statele membre în vederea unei eventuale revizuirii. Acest raport va privi în special evaluarea eficacității directivei menționate în ceea ce privește reducerea numărului de decese pe drumurile din Uniune, posibilitatea Comisiei de a dezvolta la nivelul Uniunii orientări în materie de siguranță rutieră în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, în vederea asigurării unei mai mari convergențe a aplicării normelor de trafic rutier de către statele membre, și posibilitatea de armonizare a normelor de circulație, dacă este cazul.
- 42 Examinarea conținutului dispozițiilor menționate mai sus din Directiva 2011/82 confirmă că sistemul de schimb de informații între autoritățile competente din statele membre stabilit de această directivă constituie instrumentul prin intermediul căruia directiva urmărește obiectivul îmbunătățirii siguranței rutiere evocat la punctele 32-43 din prezenta hotărâre și permite Uniunii să realizeze acest obiectiv.
- 43 Or, trebuie precizat că Curtea a statuat deja că măsurile care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere intră în sfera politicii în domeniul transporturilor și, în consecință, pot fi adoptate în temeiul articolului 91 alineatul (1) litera (c) TFUE, întrucât intră în conținutul noțiunii „măsuri care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor”, în sensul acestei dispoziții (a se vedea Hotărârea Spania și Finlanda/Parlamentul European și Consiliul, C-184/02 și C-223/02, EU:C:2004:497, punctul 30).
- 44 Trebuie să se conchidă, în consecință, că, din moment ce, prin finalitățile și prin conținutul său, Directiva 2011/82 constituie o măsură care permite îmbunătățirea siguranței transporturilor, în sensul articolului 91 alineatul (1) litera (c) TFUE, ea ar fi trebuit adoptată în temeiul acestei dispoziții.
- 45 Analiza care precedă nu este infirmată de argumentația Consiliului și a Parlamentului European potrivit căreia articolul 87 alineatul (2) TFUE putea constitui în mod valabil temeiul adoptării Directivei 2011/82.
- 46 Astfel, această dispoziție trebuie interpretată în contextul în care este inserată, și anume, în primul rând, capitolul 5, intitulat „Cooperarea polițienească”, din titlul V din partea a treia a Tratatului FUE.
- 47 Or, deși este, desigur, adevărat că, de la intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona, cooperarea polițienească se caracterizează printr-un domeniu de aplicare mai larg decât cel care rezulta din articolul 30 UE, totuși, astfel cum prevede articolul 87 alineatul (1) TFUE, această cooperare continuă să implice, la fel cum prevedea articolul 30 alineatul (1) litera (a) UE, autoritățile competente din statele membre, inclusiv serviciile de poliție, serviciile vamale și alte servicii specializate de aplicare a legii, în „domeniul prevenirii sau al depistării și al cercetării infracțiunilor”.

- 48 În al doilea rând, articolul 87 alineatul (2) TFUE trebuie interpretat în lumina „Dispoziții[lor] generale” care fac obiectul capitolului 1 din titlul V din partea a treia a Tratatului FUE și în special a articolului 67 TFUE, care deschide acest capitol prevăzând la alineatul (2) că Uniunea „asigură absența controalelor asupra persoanelor la frontierele interne și dezvoltă o politică comună în domeniul dreptului de azil, al imigrării și al controlului la frontierele externe” și la alineatul (3) că aceasta „acționează pentru a asigura un înalt nivel de securitate prin măsuri de prevenire a criminalității, a rasismului și a xenofobiei, precum și de combatere a acestora prin măsuri de coordonare și de cooperare între autoritățile polițienești și judiciare și alte autorități competente, precum și prin recunoașterea reciprocă a deciziilor judiciare în materie penală și, după caz, prin apropierea legislațiilor penale”.
- 49 În aceste condiții, trebuie să se constate că, având în vedere finalitatea și conținutul său, descrise la punctele 32-43 din prezenta hotărâre, o măsură precum Directiva 2011/82 nu este legată în mod direct de obiectivele menționate la punctul anterior din prezenta hotărâre.
- 50 Având în vedere toate considerațiile care precedă, trebuie să se considere că Directiva 2011/82 nu a putut fi valabil adoptată în temeiul articolului 87 alineatul (2) TFUE.
- 51 Prin urmare, întrucât acțiunea este întemeiată, este necesară anularea Directivei 2011/82.

Cu privire la limitarea efectelor anulării

- 52 Comisia și Consiliul solicită Curții menținerea, în cazul anulării directivei atacate, a efectelor acesteia. În această privință, în timp ce Consiliul consideră că un termen de șase luni ar trebui să fie suficient pentru adoptarea unei noi directive, Comisia a solicitat, în ședința de audiere a pledoariilor, ca efectele actului anulat să fie menținute pentru o perioadă mai lungă.
- 53 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului 264 al doilea paragraf TFUE, Curtea poate indica, în cazul în care consideră că este necesar, care sunt efectele actului anulat care trebuie considerate ca fiind irevocabile.
- 54 În speță, trebuie să se admită că, ținând seama de importanța pe care o prezintă urmărirea obiectivelor vizate prin Directiva 2011/82 în materie de îmbunătățire a siguranței rutiere, anularea acesteia fără menținerea efectelor sale ar putea avea consecințe negative asupra realizării politicii Uniunii în domeniul transporturilor.
- 55 În plus, trebuie să se țină seama de faptul că termenul prevăzut la articolul 12 alineatul (1) din această directivă pentru asigurarea de către statele membre a intrării în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma acesteia s-a împlinit la 7 noiembrie 2013.
- 56 În aceste împrejurări, motive importante de securitate juridică justifică menținerea de către Curte a efectelor directivei menționate până la intrarea în vigoare, într-un termen rezonabil care nu poate depăși douăsprezece luni de la data pronunțării prezentei hotărâri, a unei noi directive, bazată pe temeiul juridic adecvat, și anume articolul 91 alineatul (1) litera (c) TFUE.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 57 Potrivit articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a solicitat obligarea Parlamentului European și a Consiliului la plata cheltuielilor de judecată, iar Parlamentul European și Consiliul au căzut în pretenții, se impune obligarea acestora la plata cheltuielilor de judecată.

Conform articolului 140 alineatul (1) din regulamentul menționat, Regatul Belgiei, Irlanda, Ungaria, Republica Polonă, Republica Slovacă, Regatul Suediei, precum și Regatul Unit suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară și hotărăște:

- 1) **Anulează Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.**
- 2) **Mentține efectele Directivei 2011/82 până la intrarea în vigoare, într-un termen rezonabil care nu poate depăși douăsprezece luni de la data pronunțării prezentei hotărâri, a unei noi directive, bazată pe temeiul juridic adecvat, și anume articolul 91 alineatul (1) litera (c) TFUE.**
- 3) **Obligă Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene la plata cheltuielilor de judecată.**
- 4) **Regatul Belgiei, Irlanda, Ungaria, Republica Polonă, Republica Slovacă, Regatul Suediei, precum și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Semnături