



Bryssel, 27. marraskuuta 2023
(OR. en)

15670/23

**Toimielinten välinen asia:
2023/0052(COD)**

**TRANS 516
JAI 1522
ENFOPOL 497
CODEC 2199**

SELVITYS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	15010/23
Kom:n asiak. nro:	6792/23 + COR1 + ADD1 + ADD1 COR1
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

- Komissio toimitti edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1. maaliskuuta 2023 osana liikenneturvallisuuspakettia.
- Komissio esitti ehdotuksensa, jonka tavoitteena on a) lisätä säännönmukaisuutta muista maista tulevien kuljettajien osalta ottamalla käyttöön täydentäviä liikenneturvallisuuteen liittyviä sääntöjä, b) virtaviivaistaa jäsenvaltioiden välisiä keskinäisen avunannon menettelyjä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten rajatylittävässä tutkinnassa ja c) parantaa ulkomailla asuvien rikkomuksiin syylistyneiden henkilöiden perusoikeuksien suojelua. Ehdotuksella muutetaan liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annettua direktiiviä (direktiivi (EU) 2015/413, jäljempänä 'CBE-direktiivi').

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

3. Euroopan parlamentti nimesi liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL) esittelijäksi.
4. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 578. täysistunnossaan 27. huhtikuuta 2023. Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

5. Maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 2. maaliskuuta 2023 ehdotuksen yleisellä esittelyllä. Vaikutustenarviointia analysointiin 8. maaliskuuta 2023. Ruotsin puheenjohtajakaudella ehdotusta tarkasteltiin yksityiskohtaisesti kahden kompromissiehdotuksen pohjalta. Alustavat tulokset esiteltiin neuvostolle 1. kesäkuuta 2023 tilanneselvityksen (ST 8929/23) yhteydessä. Espanjan puheenjohtajakaudella työryhmä käsitteli viittä kompromissiehdotusta. Pysyvien edustajien komitea antoi tekstille hyväksyntänsä 22. marraskuuta 2023 pidettävää neuvoston istuntoa varten.
6. Jäsenvaltiot kannattavat direktiivin tavoitteita ja sitä, että muutosmenettelyn myötä direktiiviä voidaan soveltaa useampiin rikkomuksiin, siinä voidaan mennä pelkkää tietojenvaihtoa pidemmälle ja siihen voidaan sisällyttää keskinäistä avunantoa koskevia menettelyjä. Täytäntöönpanon valvonnan tehostaminen paremman tietojenvaihdon ja keskinäisen avunannon avulla auttaa parantamaan liikenneturvallisuutta Euroopan teillä.
7. Yksityiskohtaisen tarkastelun tuloksena on teksti, jolla selvennetään ja muokataan edelleen komission ehdotusta seuraavien näkökohtien osalta:
8. Komission ehdottamien seitsemän rikkomuksen lisäksi jäsenvaltiot sopivat, että ehdotukseen lisätään seuraavat kolme liikenneturvallisuuteen liittyvää liikenne rikkomusta: 1) ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen, 2) liikennepako ja 3) rautatien tasoristeystä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen. Nämä rikkomukset liittyvät liikenneturvallisuuteen.

9. Jäsenvaltiot suosivat oikeudellisia käsitteitä, jotka poikkeavat komission ehdotuksessa esitetyistä käsitteistä. Esimerkiksi termiä ”asianomainen henkilö” käytetään ”*rikkomuksesta epäillyn*” sijasta ja termiä ”liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus” ”*ilmoituksen*” sijasta.
10. Jäsenvaltiot sopivat, että kansallisten yhteyspisteiden ja toimivaltaisten viranomaisten tehtäviä ja vastuita selvennetään. Kansalliset yhteyspisteet ovat rajapinta tietojen vaihtamiselle, ja toimivaltaiset viranomaiset ovat tahoja, jotka joko käyttävät tai jakavat tietoja. Erikseen mainitaan, että kaikessa tietojenvaihdossa olisi parannettava turvallisuutta ja että tietojen laillinen käyttö olisi taattava.
11. Tietojenvaihto ja keskinäinen avunanto olisi toteutettava mahdollisimman pitkälti automatisoidusti ja käyttämällä vakiomuotoisia sähköisiä lomakkeita, Eucaris-alustan kautta. Tämä on olennaisen tärkeää, jotta hallinnollinen työtaakka pysyy kohtuullisena.
12. Koska keskinäinen avunanto voi lisätä hallinnollista työtaakkaa paitsi pyynnön esittäneelle toimivaltaiselle viranomaiselle myös apua antavalle toimivaltaiselle viranomaiselle, tehtiin selväksi, että keskinäistä avunantoa koskeva pyyntö olisi esitettävä vain, jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisella viranomaisella ei ole muuta vaihtoehtoa kuin pyytää apua.
13. Jäsenvaltiot päättivät selkeyttää keskinäistä avunantoa koskevia menettelyjä ja lisätä ehdotukseen kolmannen keskinäisen avunannon tyypin. Keskinäinen avunanto asianomaisen henkilön tunnistamiseksi on erityisen tärkeää niille jäsenvaltioille, joiden vastuujärjestelmässä kuljettajan katsotaan olevan vastuussa liikenne rikkomuksesta. Toiseksi keskinäistä avunantoa liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksiannossa pidetään tärkeänä niissä erityistapauksissa, joissa liikenne rikkomuksesta annettavaa ilmoitusta ei voida toimittaa asianomaiselle henkilölle. On tärkeää varmistaa, että liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus saadaan toimitetuksi, jotta asianomaiselle henkilölle tiedotetaan asiasta asianmukaisesti ja hän voi käyttää kaikkia puolustautumisoikeuksiaan. Kolmanneksi jäsenvaltiot ehdottavat direktiivin täydentämistä täytäntöönpanotoimissa annettavalla keskinäisellä avunannolla. Tätä ehdotetaan, koska taloudellisten seuraamuksien vastavuoroisesta tunnustamisesta tehtyä puitepääöstä (puitepääös 2005/214/YOS) ei ole räätälöity sellaisten liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten massakäsittelyyn, joista määrätään vähäisiä taloudellisia seuraamuksia. Helpottamalla tämän tyyppisten seuraamusten täytäntöönpanoa tällä direktiivillä edistetään kotimaisten ja ulkomaisten kuljettajien yhdenvertaista kohtelua.

14. Liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen, seuranta-asiakirjojen ja liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen tai mahdollisten seuranta-asiakirjojen toimittamisessa käytettävän kielen osalta jäsenvaltiot ovat samaa mieltä siitä, että ilmoitus olisi lähetettävä 12 kuukauden kuluessa. Jäsenvaltiot ovat samaa mieltä myös siitä, että liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus ja kaikki olennaiset seuranta-asiakirjat olisi lähetettävä ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä. Asianomainen henkilö voi kuitenkin pyytää rikkomuksen tekovaltion toimivaltaista viranomaista toimittamaan seuranta-asiakirjan jollakin muulla EU:n virallisella kielellä, jonka asianomainen henkilö itse valitsee.
15. Jäsenvaltiot sopivat CBE-portaalin perustamisesta. Jäsenvaltiot haluavat kuitenkin, että portaalia käytetään pääasiassa antamaan tietoa liikenne rikkomuksista ja niihin liittyvistä menettelyistä eri jäsenvaltioissa. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välisessä viestinnässä sen sijaan olisi mieluiten käytettävä jo olemassa olevia alustoja päällekkäisyyksien välttämiseksi.
16. Lisäksi jäsenvaltiot ovat samaa mieltä siitä, että komissio tarjoaa rahoitustukea aloitteille, joilla edistetään rajatylittävää yhteistyötä liikenneturvallisuussääntöjen täytäntöönpanon valvonnassa unionissa.
17. Yhteenvetona voidaan todeta, että neuvottelujen aikana komission alkuperäiseen ehdotukseen on tehty seuraavat muutokset:
- Siihen on lisätty seuraavat kolme liikenne rikkomusta: 1) ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen, 2) liikennepako ja 3) rautatien tasoristeystä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen;
 - Kunkin rikkomuksen, 'toimivaltaisen viranomaisen', 'kansallisen yhteyspisteen' ja 'olennaisten seuranta-asiakirjojen' määritelmiä on selvennetty;
 - Ehdotukseen on lisätty uusi artikla tietojenvaihtoa ja keskinäistä avunantoa koskevista teknisistä eritelmistä;
 - Siihen on myös lisätty uusi artikla keskinäisestä avunannosta ilmoitusten ja olennaisten seuranta-asiakirjojen lähettämisen helpottamiseksi;

- Käyttäjän oikeudet taataan antamalla asianomaiselle henkilölle mahdollisuus pyytää seuranta-asiakirjojen vastaanottamista jollakin muulla EU:n virallisella kielellä ja samalla kevennetään jäsenvaltioiden hallinnollista taakkaa lähettämällä viralliset asiakirjat ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä;
- Komission täytäntöönpanovaltaa on selkeytetty, jotta voidaan varmistaa erittäin korkeiden turvallisuusolosuhteiden säilyminen ja välttää saatavilla olevien henkilötietojen epäasianmukainen käyttö;
- CBE-portaalin toimintaa on rajoitettu siten, että sitä ei käytetä toimivaltaisten viranomaisten väliseen viestintään vaan ainoastaan kansalaisille suunnattuun tiedottamiseen ja
- Ehdotukseen on lisätty uusi artikla, joka koskee keskinäistä avunantoa täytäntöönpanotoimissa ja jonka ansiosta toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää kyseistä menettelyä tässä direktiivissä luetelluista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista määrättyjen liikennesakkojen täytäntöönpanon tehostamiseksi.

IV LOPUKSI

18. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa (liikenne, televiestintä ja energia) pyydetään hyväksymään yleisnäkemys istunnossaan 4. joulukuuta 2023.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI
liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevien rajat ylittävän
tietojenvaihdon ja keskinäisen avunannon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413
muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Direktiivillä (EU) 2015/413 helpotetaan rajatylittävää tietojenvaihtoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista ja alennetaan siten ulkomailla asuvien rikkomuksiin syyllistyneiden rankaisemattomuutta. Liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tehokas tutkinta ja niistä määrättyjen seuraamusten tehokas täytäntöönpanon valvonta rajojen yli parantaa liikenneturvallisuutta, koska se kannustaa ulkomailla asuvia kuljettajia ajamaan turvallisemmin ja vähentää näin heidän tekemiään rikkomuksia.

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

- (2) Liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneerikkomusten tutkintaan osallistuvien valvontaviranomaisten käytäntö on osoittanut, että direktiivin (EU) 2015/413 nykyinen sanamuoto ei helpota ulkomailla asuvien kuljettajien tekemien liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneerikkomusten tehokasta tutkintaa eikä taloudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa toivotussa määrin. Tämä johtaa suhteellisesti tarkasteltuna ulkomailla asuvien kuljettajien rankaisemattomuuteen ja vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuteen unionissa. Rajatylittävien tutkimusten yhteydessä ei myöskään aina kunnioiteta ulkomailla asuvien kuljettajien prosessuaalisia oikeuksia ja perusoikeuksia, mikä johtuu erityisesti läpinäkyvyyden puutteesta sakkojen määrittämisessä ja muutoksenhakumenettelyissä. Tämän direktiivin tavoitteena on tehostaa edelleen toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyillä ajoneuvoilla tehtyjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneerikkomusten tutkintaa, jotta voidaan auttaa saavuttamaan unionin tavoite, jonka mukaan kaikkien liikennemuotojen kuolonuhrien määrä pienenee lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä, ja vahvistaa ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksien ja prosessuaalisen oikeuksien suojelua.
- (3) Komissio sitoutui vuosia 2021–2030 koskevissa EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteissa³ uudelleen kunnianhimoiseen tavoitteeseen vähentää kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrä unionin teillä lähes nollaan vuoteen 2050 mennessä (’nollavisio’) ja keskipitkän aikavälin tavoitteeseen vähentää kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrää 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Unionin liikenneministerit asettivat tämän tavoitteen alun perin vuonna 2017 liikenneturvallisuudesta antamassaan Vallettan julistuksessa. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi komissio ilmoitti tiedonannon ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle”⁴ yhteydessä aikeestaan tarkistaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2015/413⁵.

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle (COM(2020) 789 final).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9).

- (4) Direktiivin soveltamisalaa olisi kuljettajien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi laajennettava siten, että se kattaa myös muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennერიkkomuksia. Kun otetaan huomioon oikeusperusta, jonka nojalla direktiivi (EU) 2015/413 annettiin, eli Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohta, sen soveltamisalaan lisättävien rikkomusten tulisi osoitettavasti kytkeytyä vahvasti liikenneturvallisuuteen niin, että tällä tavoin voidaan puuttua vaaralliseen ja piittaamattomaan käyttäytymiseen, joka aiheuttaa vakavan vaaran tienkäyttäjille. Soveltamisalan laajentamisen olisi myös heijastettava liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennერიkkomusten automaattisessa havaitsemisessa tapahtunutta teknistä kehitystä. Ottaen huomioon, että ajoneuvojen pääsyräjoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen liittyy liikenneturvallisuuden lisäksi myös liikenteen hallintaan tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen, myös sen olisi oltava osa soveltamisalaa, sillä jäsenvaltiot kohtaavat samankaltaisia haasteita näiden sääntöjen noudattamisen valvonnassa ulkomailla asuvien henkilöiden osalta. Ajoneuvojen pääsyräjoituksia koskevien sääntöjen sisällyttämisen vuoksi olisi aiheellista laajentaa oikeusperustaa 91 artiklan 1 kohdan d alakohdalla ottaen samalla huomioon, että SEUT-sopimuksen 11 artiklan mukaan ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset on sisällytettävä unionin politiikan täytäntöönpanoon.
- (5) Liikenneturvallisuuteen liittyvät liikennერიkkomukset luokitellaan jäsenvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä joko hallinnollisiksi rikkomuksiksi tai rikoksiksi, jotka voivat johtaa hallinto- tai oikeusviranomaisten vireille panemiin menettelyihin hallinto- tai rikostuomioistuimissa riippuen sovellettavista kansallisista menettelyistä. Jäsenvaltiot käsittelevät näitä rikkomuksia ja rikoksia kuitenkin useimmiten laajamittaisissa menettelyissä, ja sen vuoksi silloin, kun rikkomuksen tekovaltion kansallisessa lainsäädännössä vaaditaan asianmukaisen seuraamuksen määräämiseksi kuljettajan täsmällistä tunnistamista, edellytykset Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/41/EU⁶ käyttämiseksi, sellaisina kuin niistä säädetään kyseisen direktiivin 6 artiklassa, eivät useimmissa tapauksissa täyty, etenään jos rikkomukset määritellään hallinnollisiksi, minkä vuoksi kyseistä direktiiviä ei voida käyttää. Tällöin rikkomuksen tekovaltion viranomaisten käytettävissä olisi oltava käyttökelpoinen menettely, jolla ne voivat pyytää asianomaisilta rekisteröintivaltion tai asuinvaltion viranomaisilta keskinäistä avunantoa sellaisten tarkoin määriteltyjen toimenpiteiden avulla, joilla ei ole vakavia vaikutuksia asianomaisten henkilöiden oikeuksiin, voidakseen tunnistaa rikkomuksiin syyllistyneet henkilöt siinä määrin kuin niiden kansallinen lainsäädäntö edellyttää. Tämä ei saisi kuitenkaan vaikuttaa tilanteisiin, joissa direktiivin 2014/41/EU soveltamista koskevien

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/41/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, rikosasioita koskevasta eurooppalaisesta tutkintamääräyksestä (EUVL L 130, 1.5.2014, s. 1).

edellytysten katsotaan yksittäistapauksissa täyttyneen, jolloin siinä säädettyjä menettelyjä olisi sovellettava niissä jäsenvaltioissa, joita direktiivi 2014/41/EU sitoo.

On syytä muistaa, että rikosoikeudellista yhteistyötä säännellään erityisellä unionin oikeudellisella kehyksellä, joka perustuu tuomioiden ja oikeusviranomaisten päätösten vastavuoroisen tunnustamisen periaatteeseen. Sen vuoksi on tarpeen, että tämän direktiivin soveltaminen ei heikennä jäsenvaltioiden oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat muusta rikosoikeuden alalla sovellettavasta unionin lainsäädännöstä ja erityisesti neuvoston puitepäätöksestä 2005/214/YOS⁷, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2014/41/EU⁸ siltä osin kuin on kyse todisteiden vaihtoa koskevista menettelyistä sekä asiakirjojen tiedoksiantoa koskevista menettelyistä, jotka vahvistetaan neuvoston Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 34 artiklan mukaisesti keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tekemän yleissopimuksen⁹ 5 artiklassa. Tämän direktiivin täytäntöönpano ei saisi myöskään vaikuttaa rikosoikeudellisiin menettelyihin, jotka vaativat erityisiä suojatoimia asianosaisille eli menettelytakeita, jotka turvataan epäillyille ja syytetyille Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2010/64/EU¹⁰, 2012/13/EU¹¹, 2013/48/EU¹², (EU) 2016/343¹³, (EU) 2016/800¹⁴ ja (EU) 2016/1919¹⁵.

⁷ Neuvoston puitepäätös 2005/214/YOS, tehty 24 päivänä helmikuuta 2005, vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin (EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/41/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, rikosasioita koskevasta eurooppalaisesta tutkintamääräyksestä (EUVL L 130, 1.5.2014, s. 1).

⁹ EUVL C 197, 12.7.2000, s. 3.

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/64/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, oikeudesta tulkkaukseen ja käännöksiin rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 280, 26.10.2010, s. 1).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/13/EU, annettu 22 päivänä toukokuuta 2012, tiedonsaantioikeudesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 142, 1.6.2012, s. 1).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/48/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2013, oikeudesta käyttää avustajaa rikosoikeudellisissa menettelyissä ja eurooppalaista pidätysmääräystä koskevista menettelyistä sekä oikeudesta saada tieto vapaudenmenetyksestä ilmoitetuksi kolmannelle osapuolelle ja pitää vapaudenmenetyksen aikana yhteyttä kolmansiin henkilöihin ja konsuliviranomaisiin (EUVL L 294, 6.11.2013, s. 1).

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/343, annettu 9 päivänä maaliskuuta 2016, eräiden syyttömyysolettamaan liittyvien näkökohtien ja läsnäoloa oikeudenkäynnissä koskevan oikeuden lujittamisesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/800, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rikoksesta epäiltyjä tai syytettyjä lapsia koskevista menettelytakeista rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 132, 21.5.2016, s. 1).

- (6) Kansallisten yhteyspisteiden vastuualueet ja toimivalta olisi määriteltävä sen varmistamiseksi, että ne tekevät saumatonta yhteistyötä kaikkien tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien liikenneturvallisuuteen liittyvien rikkomusten tutkintaan osallistuvien viranomaisten kanssa. Kansallisten yhteyspisteiden olisi aina oltava tällaisten toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä ja vastattava niiden pyyntöihin kohtuullisen ajan kuluessa. Näin olisi oltava riippumatta rikkomuksen luonteesta tai toimivaltaisen viranomaisen oikeudellisesta asemasta ja erityisesti siitä, onko toimivaltaisella viranomaisella kansallisen, alueellisen vai paikallisen tason toimivalta.
- (7) Direktiivillä (EU) 2015/413 perustettu rajatylittävän tiedonvaihdon järjestelmä on perustekijöiltään osoittautunut tehokkaaksi. Lisäparannukset ja -mukautukset ovat kuitenkin tarpeen puuttuvista, virheellisistä tai epätasaisista tiedoista johtuvien ongelmien korjaamiseksi. Sen vuoksi jäsenvaltioille olisi asetettava lisävelvoitteita liittyen tarpeeseen pitää tietyt asiaankuuluvissa tietokannoissa olevat tiedot saatavilla ja ajan tasalla tietojenvaihdon tehostamiseksi.
- (8) Rikkomuksen tekovaltion kansallisen yhteyspisteen [...] olisi voitava tehdä automaattisia hakuja ajoneuvorekistereistä ajoneuvojen loppukäyttäjiä koskevien tietojen hakemiseksi, jos tällaiset tiedot ovat jo saatavilla. Lisäksi olisi vahvistettava säilytysaika tiedoille, jotka koskevat ajoneuvojen aiempien omistajien, haltijoiden ja loppukäyttäjien henkilöllisyyttä, jotta viranomaiset saisivat käyttöönsä tarvittavat tiedot tutkintaa varten.

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1919, annettu 26 päivänä lokakuuta 2016, oikeusavusta rikosoikeudellisissa menettelyissä epäillyille ja syytetyille henkilöille ja eurooppalaista pidätysmääräystä koskevissa menettelyissä etsityille henkilöille (EUVL L 297, 4.11.2016, s. 1).

- (9) Ajoneuvorekisteritietojen luovuttamista koskeva pyyntö ja tietoelementtien vaihto rajatylittävissä tapauksissa olisi toteutettava yhden sähköisen järjestelmän kautta. Sen vuoksi ja myös jo käytössä olevia teknisiä puitteita hyödyntäen direktiivin (EU) 2015/413 mukainen ajoneuvorekisteritietojen automaattinen haku olisi tehtävä ainoastaan käyttäen erittäin suojattua eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän (Eucaris) ohjelmistosovellusta ja kyseisen ohjelmiston muutettuja versioita. Kyseisen sovelluksen olisi mahdollistettava kulloistenkin ajoneuvorekisteritietojen nopea, kustannustehokas, turvallinen ja luotettava vaihto jäsenvaltioiden välillä ja siten lisättävä tutkinnan tehokkuutta. Jäsenvaltioiden ei olisi vaihdettava [...] tietoja muilla keinoin, jotka olisivat vähemmän kustannustehokkaita eivätkä ehkä varmistaisi siirrettyjen tietojen suojaa. Jäsenvaltioiden olisi käytettävä Eucaris-sovellusta erityisesti ajoneuvorekisteritietojen automaattisia hakuja ja asianomaisen henkilön tunnistamista koskevaa keskinäistä avunantoa sekä liikenne rikkomuksista annettavien ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen tiedoksiantoa koskevaa keskinäistä avunantoa varten.
- (10) Jotta voidaan varmistaa jäsenvaltioiden suorittamia hakuja koskevien säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Jo käytössä olevaan sähköiseen järjestelmään perustuvaa ajoneuvorekisteritietojen automaattista vaihtoa varten olisi kuitenkin oltava käytössä siirtymätoimenpiteitä, jotta voidaan taata saumaton tietojenvaihto siihen saakka, kun tällaisia sääntöjä aletaan soveltaa.
- (11) Tapauksissa, joissa asianomaista henkilöä ei voida tunnistaa rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä edellytetyllä varmuudella ajoneuvorekisteristä saatavien tietojen perusteella, jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä asianomaisen henkilön henkilöllisyyden selvittämiseksi. Tätä varten olisi otettava käyttöön keskinäisen avunannon menettely, jonka tarkoituksena on tunnistaa asianomainen henkilö joko pyytämällä vahvistus rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen hallussa jo olevien tietojen perusteella tai kohdennettu tutkimus asianomaisilta rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta.

- (12) Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi käytettävä pyyntöä ja vastausta varten laadittua vakiomuotoista sähköistä lomaketta toimittaakseen rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen pyytämät lisätiedot, jotka ovat tarpeen asianomaisen henkilön tunnistamiseksi, ja toimitettava pyydetty tiedot kohtuullisen ajan kuluessa. Jos tietojen kerääminen tai toimittaminen ei ole mahdollista, rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle olisi ilmoitettava asiasta viipymättä. Jäsenvaltioiden olisi käytettävä kansallisia yhteyspisteitään varmistaakseen sekä keskinäistä avunantoa koskevan lähetettävän pyynnön että siihen saapuvan vastauksen erittäin turvallisen ja tehokkaan siirron.
- (13) Olisi yksilöitävä erikseen perusteet, joiden nojalla rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen voi kieltäytyä antamasta keskinäistä apua asianomaisen henkilön tunnistamisessa. Erityisesti olisi otettava käyttöön suojatoimet, jotta vältetään suojeltujen henkilöiden, kuten suojeltujen todistajien, henkilöllisyyden paljastuminen näiden menettelyjen kautta.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi voitava käyttää asianomaisen henkilön tunnistamiseksi kansallisia menettelyjä, joita ne soveltaisivat, jos liikenneturvallisuuteen liittyvän rikkomuksen olisi tehnyt kyseisessä maassa asuva henkilö. Oikeusvarmuutta olisi vahvistettava mitä tulee tällaisissa menettelyissä toteutettavien erityistoimenpiteiden sovellettavuuteen, erityisesti liittyen asiakirjoihin, jotka vaativat rikkomuksen toteamista tai epäämistä, tai liittyen asianomaisille henkilöille asetettaviin velvoitteisiin tehdä yhteistyötä asianomaisen henkilön tunnistamiseksi. Koska näillä toimenpiteillä olisi oltava samat oikeudelliset vaikutukset asianomaisiin henkilöihin kuin maan sisäisissä tapauksissa, kyseisillä henkilöillä olisi myös oltava samantasoiset perusoikeudet ja prosessuaaliset oikeudet.
- (15) Jos unionin lainsäädännössä tai jäsenvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä säädetään nimenomaisesti pääsystä muihin kansallisiin tai unionin tietokantoihin tai mahdollisuudesta vaihtaa niistä saatavia tietoja direktiivin (EU) 2015/413 soveltamiseksi, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus vaihtaa tietoja käyttämällä tällaisia tietokantoja, samalla kunnioittaen ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksia.

- (16) Asianomaiset henkilöt eivät välttämättä tunne rikkomuksen tekovaltion oikeusjärjestelmää eivätkä puhu sen virallista kieltä, minkä vuoksi heidän prosessuaaliset oikeutensa ja perusoikeutensa olisi turvattava paremmin. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi olisi vahvistettava pakolliset vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen sisältöä, ja direktiivin (EU) 2015/413 liitteessä II vahvistettua nykyistä mallia pelkät perustiedot sisältävästä ilmoituksesta ei pitäisi enää käyttää.
- (17) Liikenne rikkomuksesta annettavassa ilmoituksessa olisi vähintään oltava yksityiskohtaiset tiedot rikkomuksen oikeudellisesta luokittelusta ja oikeudellisista seurauksista, erityisesti koska direktiivin (EU) 2015/413 soveltamisalaan kuuluvista rikkomuksista määrättävät seuraamukset voivat olla luonteeltaan muita kuin taloudellisia, kuten rikoksentekijän ajo-oikeutta koskevia rajoituksia. Muutoksenhakuoikeutta olisi tuettava myös antamalla yksityiskohtaisia tietoja siitä, missä ja miten puolustautumis- tai muutoksenhakuoikeuksia voidaan käyttää rikkomuksen tekovaltiossa. Tarvittaessa olisi myös annettava kuvaus henkilön poissa ollessa noudatettavista menettelyistä, koska asianomainen henkilö ei ehkä suunnittele palaavansa rikkomuksen tekovaltioon osallistuakseen menettelyyn. Myös maksuvaihtoehdot ja keinot seuraamusten lieventämiseksi olisi tehtävä helposti ymmärrettäviksi, jotta voidaan luoda kannusteita vapaaehtoiseen yhteistyöhön. Koska liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen olisi oltava ensimmäinen asiakirja, jonka asianomainen henkilö vastaanottaa, sen olisi sisällettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/680¹⁶ 13 artiklan mukaiset tiedot, mukaan lukien 13 artiklan 2 kohdan d alakohdan nojalla tiedot henkilötietojen lähteestä, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679¹⁷ 13 ja 14 artiklan mukaiset tiedot. Nämä tiedot olisi annettava liikenne rikkomuksesta annettavassa ilmoituksessa joko suoraan tai viitetiedolla siitä, missä ne on asetettu saataville.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/680, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta toimivaltaisten viranomaisten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä rikosten ennalta estämistä, tutkimista, paljastamista tai rikoksiin liittyviä syytetoimia tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa varten sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja neuvoston puitepäättöksen 2008/977/YOS kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 89).

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

- (18) Kun ulkomailla asuvia henkilöitä koskevia tarkastuksia tehdään paikan päällä tievalvontapisteessä ja tällainen toimi johtaa jatkomenettelyihin liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikkomuksen johdosta, liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus olisi lähetettävä asianomaiselle ulkomailla asuvalle kuljettajalle. Tapauksissa, jotka koskevat liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikkomuksen johdosta paikan päällä tehtyjä tarkastuksia ja joissa toimivaltainen viranomainen on pannut täytäntöön rikkomukseen liittyvän seuraamuksen paikan päällä määräämällä, että kuljettajan on maksettava sakko paikan päällä, kuljettajalle olisi annettava ainoastaan tietyt olennaiset tiedot paikan päällä.
- (19) Jotta varmistetaan, että asianomainen henkilö on se, joka tosiasiallisesti vastaanottaa liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja mahdolliset seuranta-asiakirjat, ja jotta vältetään ulkopuolisten kolmansien osapuolten aiheeton osallistuminen, olisi vahvistettava asiakirjojen tiedoksiantoa koskevat säännöt.
- (20) Jos asiakirjoja ei ole mahdollista toimittaa postitse, kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla, rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen olisi voitava luottaa siihen, että rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen antaa asiakirjat ja tiedonannot tiedoksi asianomaiselle henkilölle asiakirjojen tiedoksiantoa koskevan kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi käytettävä kansallisia yhteyspisteitään varmistaakseen sekä oikeudenkäyntiasiakirjojen toimittamista koskevan lähetettävän pyynnön että siihen saapuvan vastauksen turvallisen ja tehokkaan siirron.
- (21) Sekä liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus että mahdolliset seuranta-asiakirjat olisi lähetettävä ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä. Tapauksissa, joissa liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus ja muut seuranta-asiakirjat lähetetään kielellä, jota vastaanottaja ei ymmärrä, asianomaisen henkilön olisi oltava mahdollisuus pyytää saada seuranta-asiakirjat jollakin muulla valitsemallaan EU:n virallisella kielellä kuin ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä.
- (23) Olisi huolehdittava tehokkaasta oikeussuojasta tapauksissa, joissa rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiset viranomaiset eivät noudata kielivaatimuksia ja asiakirjojen tiedoksiantoa koskevia sääntöjä sekä niiden kansallista lainsäädäntöä.
- (24 a) Koska puitepääöstä 2005/214/YOS ei ole räätälöity sellaisten liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten massakäsittelyä varten, joista määrätään pieniä, usein hallinnollisiksi luonnehdittuja taloudellisia seuraamuksia, ja jotta varmistetaan kotimaisten ja ulkomaisten kuljettajien yhtäläinen kohtelu, tässä direktiivissä olisi vahvistettava erityisiä säännöksiä keskinäisen avun antamisesta liikennesakkoja koskevien hallinnollisten päätösten täytäntöön panemiseksi yli rajojen.

- (24 b) Jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen ei voi toimittaa puitepäättöksen 2005/214/YOS mukaista liikennesakkoa, jäsenvaltioilla olisi tämän direktiivin nojalla oltava mahdollisuus panna liikennesakot täytäntöön rajatylittävästi, jotta varmistetaan kotimaassa asuvien ja ulkomailla asuvien kuljettajien yhdenvertainen kohtelu.
- (25) Jäsenvaltioiden komissiolle raportointiin tietoihin olisi lisättävä osatekijöitä, jotka läheisesti liittyvät tavoitteeseen parantaa liikenneturvallisuutta, jotta komissio voisi paremmin analysoida jäsenvaltioiden tilannetta ja ehdottaa aloitteita luotettavien tosiseikkojen pohjalta. Jäsenvaltioiden viranomaisille aiheutuvan hallinnollisen lisätaakan kompensoimiseksi ja raportoinnin linjaamiseksi komission arviointiaikataulun kanssa raportointijaksoa olisi pidennettävä. Olisi myönnettävä siirtymäkausi, jotta meneillään oleva kahden vuoden raportointikausi voi päättyä saumattomasti.
- (26) Koska rikkomukseen syyllistyneen tunnistamiseen liittyvät tiedot ovat asetuksessa (EU) 2016/679 ja direktiivissä (EU) 2016/680 tarkoitettuja henkilötietoja ja koska henkilötietojen käsittelyä koskevaa unionin oikeudellista kehystä on muutettu merkittävästi direktiivin (EU) 2015/413 hyväksymisen jälkeen, henkilötietojen käsittelyä koskevat säännökset olisi yhdenmukaistettava uuden oikeudellisen kehityksen kanssa.
- (27) Direktiivin (EU) 2016/680 62 artiklan 6 kohdan mukaan komissio tarkastelee uudelleen muita unionin oikeuden säädöksiä, joilla säännellään toimivaltaisten viranomaisten mainitun direktiivin 1 artiklan 1 kohdassa säädettyjä tarkoituksia varten suorittamaa henkilötietojen käsittelyä, arvioidakseen tarvetta yhdenmukaistaa kyseiset säädökset mainitun direktiivin kanssa ja tehdäksään tarvittaessa tarvittavat ehdotukset näiden säädösten muuttamiseksi, jotta varmistetaan johdonmukainen lähestymistapa henkilötietojen suojaan mainitun direktiivin soveltamisalalla. Tämän tarkastelun¹⁸ perusteella direktiivi (EU) 2015/413 on yksi muutettavista säädöksistä. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että henkilötietojen käsittelyssä olisi noudatettava myös direktiiviä (EU) 2016/680, jos käsittely kuuluu sen aineelliseen ja henkilölliseen soveltamisalaan.

¹⁸ COM(2020) 262 final.

- (28) Kaikessa direktiivin (EU) 2015/413 mukaisessa henkilötietojen käsittelyssä olisi noudatettava asetusta (EU) 2016/679, direktiiviä (EU) 2016/680 ja asetusta (EU) 2018/1725¹⁹ niiden soveltamisalalla.
- (29) Oikeusperusta käsittelytoimille, jotka ovat tarpeen asianomaisen henkilön henkilöllisyyden toteamiseksi ja liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen toimittamiseksi asianomaisille henkilöille, vahvistetaan direktiivissä (EU) 2015/413 asetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan 1 kohdan e alakohdan ja tapauksen mukaan 10 artiklan ja direktiivin 2016/680 8 artiklan mukaisesti. Samojen sääntöjen mukaisesti tässä direktiivissä vahvistetaan oikeusperusta jäsenvaltioiden velvollisuudelle käsitellä henkilötietoja keskinäisen avun antamiseksi toisilleen asianomaisten henkilöiden tunnistamiseksi tässä direktiivissä lueteltujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten osalta.
- (30) Joissakin jäsenvaltioissa ulkomailla asuvien henkilöiden henkilötiedot tallennetaan palvelinverkkoon (pilvipalvelut). Rajoittamatta asetuksessa (EU) 2016/679 ja direktiivissä (EU) 2016/680 säädettyjen henkilötietojen tietoturvaloukkauksia koskevien sääntöjen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/2555²⁰ säädettyjen henkilötietojen tietoturvaloukkauksia ja turvapoikkeamia koskevien sääntöjen soveltamista jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että ne ilmoittavat toisilleen kyseisiin tietoihin liittyvistä kyberhäiriöistä, sikäli kun häiriöt ovat merkityksellisiä tämän direktiivin soveltamisen kannalta, etenkin jos niihin kuuluu asianomaista henkilöä koskevia tai tällaiseen henkilöön liittyviä tietoja, joita käsitellään liikenneturvallisuuteen liittyvään liikenne rikkomuksen yhteydessä.

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2555, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, toimenpiteistä yhteisen korkean kyberturvatason varmistamiseksi koko unionissa, asetuksen (EU) N:o 910/2014 ja direktiivin (EU) 2018/1972 muuttamisesta sekä direktiivin (EU) 2016/1148 (tarkistettu verkko- ja tietoturvadirektiivi) kumoamisesta (EUVL L 333, 27.12.2022, s. 80).

- (31) Olisi perustettava verkkoportaali, jäljempänä 'CBE-portaali', joka tarjoaa unionin tienkäyttäjille kattavaa tietoa jäsenvaltioissa voimassa olevista liikenneturvallisuuksäännöistä. Kyseisen tiedon olisi katettava sovellettavat säännöt, asianomaisen henkilön muutoksenhakumahdollisuudet, asianomaiseen henkilöön liikennerikkomuksen johdosta sovellettavat liikennesakot, tapauksen mukaan sovellettavat muut kuin taloudelliset seuraukset sekä järjestelmät ja käytettävissä olevat keinot liikennesakkojen maksamiseksi. Muilla kuin taloudellisilla seurauksilla viitataan rangaistuspistejärjestelmiin tai siihen, että tietyn liikennerikkomuksen tekeminen voi johtaa ajokieltoon asianomaisen henkilön ajokortin väliaikaisen tai pysyvän peruuttamisen myötä. Komission olisi oltava CBE-portaalin rekisterinpitäjä asetuksen 2018/1725 mukaisesti.
- (32) Komission olisi tarjottava oikeasuhteista rahoitustukea aloitteille, joilla parannetaan rajatylittävää yhteistyötä liikenneturvallisuuksääntöjen täytäntöönpanon valvonnassa unionissa.
- (33) Jotta voidaan ottaa huomioon asiaankuuluva tekninen kehitys tai asiaankuuluviin unionin säädöksiin tehtävät muutokset, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla saatetaan tämän direktiivin liite ajan tasalle sitä muuttamalla. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

²¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (34) Jotta voidaan varmistaa direktiivin (EU) 2015/413 yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa määrittää menettelyt ja tekniset eritelmät, mukaan lukien kyberturvallisuustoimenpiteet, jotka koskevat liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkintaan liittyen tehtäviä automaattisia hakuja, keskinäisen avunannon pyytämiseen asianomaisen henkilön tunnistamiseksi käytettävän vakio muotoisen sähköisen lomakkeen sisältöä ja pyyntöön liittyvien tietojen toimitustapaa, keskinäisen avunannon pyytämiseen liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksi antamiseksi käytettävien sähköisten lomakkeiden sisältöä sekä CBE-portaalin käyttöä ja ylläpitoa. Teknisten ratkaisujen olisi oltava yhdenmukaisia niiden eurooppalaisten yhteentoimivuusperiaatteiden ja kyseeseen tulevien Yhteentoimiva Eurooppa -ratkaisujen kanssa, joihin viitataan ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi toimenpiteistä julkisen sektorin yhteentoimivuuden korkean tason saavuttamiseksi unionissa (Yhteentoimiva Eurooppa -säädös)²². Täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²³ mukaisesti.
- (35) Sen vuoksi direktiiviä (EU) 2015/413 olisi muutettava.
- (36) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on unionin kaikkien tienkäyttäjien korkeatasoisen suojelun ja kuljettajien yhdenvertaisen kohtelun varmistaminen sujuvoittamalla keskinäisen avunannon menettelyjä jäsenvaltioiden välillä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkinnassa rajojen yli ja vahvistamalla ulkomailla asuvien perusoikeuksien suojaa, kun rikkomus on tehty ajoneuvolla, joka on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tapahtui, vaan se voidaan tämän direktiivin laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

²² COM(2022) 720 final.

²³ Yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (37) Euroopan tietosuojavaltautettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725²⁴ 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausuntonsa [DD/MM/YYYY],

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi (EU) 2015/413 seuraavasti:

- 0) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”Tällä direktiivillä pyritään varmistamaan unionin kaikkien tienkäyttäjien korkeatasoinen suojelu helpottamalla rajatylittävää tietojenvaihtoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista ja helpottamalla seuraamusten täytäntöönpanoa, kun rikkomukset on tehty ajoneuvolla, joka on rekisteröity muussa jäsenvaltiossa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tapahtui.”

- 1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

- a) lisätään ensimmäiseen kohtaan alakohdat seuraavasti:

- ”i) riittämätön turvaväli edessä olevaan ajoneuvoon;
- j) vaarallinen ohitus;
- k) vaarallinen pysäköinti;
- l) yhden tai useamman yhtenäisen viivan ylittäminen;

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

- m) kiellettyyn ajosuuntaan ajaminen;
 - n) pelastuskujien muodostamista ja käyttöä tai hälytysajoneuvojen väistämistä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen;
 - o) ylikuormitetun ajoneuvon käyttö;
 - p) ajoneuvojen pääsyräjoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen;
 - q) liikennepako;
 - r) rautatien tasoristeystä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen”;
- b) lisätään kohta seuraavasti:
- ”Tämä direktiivi ei vaikuta oikeuksiin ja velvollisuuksiin, jotka johtuvat seuraavista unionin säädösten säännöksistä:
- a) neuvoston puitepäätos 2005/214/YOS²⁵;
 - b) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/41/EU²⁶,
 - c) asiakirjojen tiedoksiantoja koskevat menettelyt, joista määrätään neuvoston Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 34 artiklan mukaisesti keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tekemän yleissopimuksen²⁷ 5 artiklassa;

²⁵ Neuvoston puitepäätos 2005/214/YOS, tehty 24 päivänä helmikuuta 2005, vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin (EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16).

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/41/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, rikosasioita koskevasta eurooppalaisesta tutkintamääräyksestä (EUVL L 130, 1.5.2014, s. 1).

²⁷ EUVL C 197, 12.7.2000, s. 3.

- d) epäiltyjen ja syytettyjen oikeuksia koskevat säännökset Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2010/64/EU²⁸, 2012/13/EU²⁹, 2013/48/EU³⁰, (EU) 2016/343³¹, (EU) 2016/800³² ja (EU) 2016/1919³³.

2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan a, j ja l alakohta seuraavasti:

- ”a) ’ajoneuvolla’ kaikkia ajoneuvoja, jotka on rekisteröintijäsenvaltion tai rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisesti rekisteröitävä, ajoneuvoyhdistelmiä tai niiden perävaunuja, joita käytetään tavanomaisesti henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen teitse;
- j) ’kielletyllä kaistalla ajolla’ jo olemassa olevan pysyvän tai väliaikaisen tieosuuden laitonta käyttämistä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/64/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, oikeudesta tulkkaukseen ja käännöksiin rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 280, 26.10.2010, s. 1).

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/13/EU, annettu 22 päivänä toukokuuta 2012, tiedonsaantioikeudesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 142, 1.6.2012, s. 1).

³⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/48/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2013, oikeudesta käyttää avustajaa rikosoikeudellisissa menettelyissä ja eurooppalaista pidätysmääräystä koskevista menettelyissä sekä oikeudesta saada tieto vapaudenmenetyksestä ilmoitetuksi kolmannelle osapuolelle ja pitää vapaudenmenetyksen aikana yhteyttä kolmansiin henkilöihin ja konsuliviranomaisiin (EUVL L 294, 6.11.2013, s. 1).

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/343, annettu 9 päivänä maaliskuuta 2016, eräiden syyttömyysolettamaan liittyvien näkökohtien ja läsnäoloa oikeudenkäynnissä koskevan oikeuden lujittamisesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 65, 11.3.2016, s. 1).

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/800, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rikoksesta epäiltyjä tai syytettyjä lapsia koskevista menettelytakeista rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 132, 21.5.2016, s. 1).

³³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1919, annettu 26 päivänä lokakuuta 2016, oikeusavusta rikosoikeudellisissa menettelyissä epäillyille ja syytetyille henkilöille ja eurooppalaista pidätysmääräystä koskevista menettelyissä etsityille henkilöille (EUVL L 297, 4.11.2016, s. 1).

- l) 'kansallisella yhteyspisteellä' viranomaisia, jotka on nimetty 4 artiklan mukaista saapuvien ja lähtevien ajoneuvorekisteritietojen automaattista vaihtoa varten, sellaisia keskinäistä avunantoa koskevia saapuvia ja lähteviä pyyntöjä varten, joiden tarkoituksena on tunnistaa asianomainen henkilö 4 a artiklan mukaisesti, sellaisia keskinäistä avunantoa koskevia saapuvia ja lähteviä pyyntöjä varten, joiden tarkoituksena on lähettää liikenneturvallisuudesta annettava ilmoitus tai seuranta-asiakirjat asianomaiselle henkilölle 5 a artiklan 1 kohdan mukaisesti, sekä sellaisia keskinäistä avunantoa koskevia saapuvia ja lähteviä pyyntöjä ja vastauksia varten, jotka koskevat liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenneturvallisuudesta määrättyihin liikennesakoihin liittyvien lopullisten hallinnollisten päätösten täytäntöönpanon valvontaa 8 b artiklan mukaisesti.”
- c) lisätään o – z d alakohta seuraavasti:
- ”o) 'riittämättömällä turvavälillä edessä olevaan ajoneuvoon' sitä, että ei pidetä yllä turvallista etäisyyttä edellä olevaan ajoneuvoon, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- p) 'vaarallisella ohituksella' toisen ajoneuvon tai toisen tienkäyttäjän ohittamista tavalla, joka rikkoo ohittamiseen sovellettavia sääntöjä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- q) 'vaarallisella pysäköinnillä' ajoneuvon pysäköintiä tai pysäyttämistä tavalla, joka rikkoo pysäköintiä tai pysähtymistä vaarallisella tavalla koskevia sovellettavia sääntöjä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä. Pysäköintimaksujen maksamatta jättämistä ei pidetä vaarallisena pysäköintinä;
- r) 'yhden tai useamman yhtenäisen viivan ylittämällä' kaistan vaihtamista ajoneuvolla siten, että ylitetään laittomasti vähintään yksi yhtenäinen viiva, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- s) 'kiellettyyn ajosuuntaan ajamisella' ajoneuvon ajamista sallittua ajosuuntaa vastaan, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

- t) 'pelastuskujien muodostamista ja käyttöä tai hälytysajoneuvojen väistämistä koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisellä' sellaisten sääntöjen noudattamatta jättämistä, joiden ansiosta hälytysajoneuvot, kuten poliisiajoneuvot, pelastusajoneuvot tai paloautot, voivat kulkea läpi ja saapua hätäpaikalle, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- u) 'ylikuormitetun ajoneuvon käytöllä' sellaisen ajoneuvon käyttöä, joka ei täytä sen suurimpia sallittuja painoja tai suurimpia sallittuja akselipainoja koskevia vaatimuksia, sellaisina kuin niistä säädetään neuvoston direktiivin 96/53/EY³⁴ saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä annetuissa kansallisissa laeissa, asetuksissa tai hallinnollisissa määräyksissä tai rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä sellaisten ajoneuvojen tai toimintojen osalta, joille ei ole asetettu tällaisia vaatimuksia kyseisessä direktiivissä;
- v) 'liikenne rikkomuksesta annettavalla ilmoituksella' rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen jäsenvaltion asianomaiselle henkilölle antamaa ensimmäistä tiedonantoa, joka sisältää vähintään 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tiedot;
- w) 'seuranta-asiakirjoilla' kaikkia päätöksiä tai muita asiakirjoja, jotka rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen antaa liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen jälkeen jatkotoimena kyseiselle ilmoitukselle tai kyseessä olevalle liikenneturvallisuuteen liittyvälle liikenne rikkomukselle muutoksenhakuvaiheeseen asti;
- x) 'asianomaisella henkilöllä' henkilöä, jonka on tunnistettu olevan henkilökohtaisesti vastuussa 2 artiklan 1 kohdassa luetellusta liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti, tai sen ajoneuvon omistajaa, haltijaa, loppukäyttäjää tai kuljettajaa, jolla 2 artiklan 1 kohdassa mainittu liikenneturvallisuuteen liittyvä liikenne rikkomus on tehty, riippumatta siitä, onko hänen tunnistettu olevan henkilökohtaisesti vastuussa vaiko ei rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti; [...]

³⁴ Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

- y) 'loppukäyttäjällä' luonnollista henkilöä, joka ei ole sen ajoneuvon omistaja tai haltija, jolla 2 artiklan 1 kohdassa lueteltu liikenneturvallisuuteen liittyvä liikennერიკkomus on tehty, mutta joka käytti kyseistä ajoneuvoa laillisesti, erityisesti pitkäaikaisen leasing- tai vuokrasopimuksen perusteella tai osana työntekijöiden käytettävissä olevaa ajoneuvokantaa;
- z) 'asuinvaltiolla' jäsenvaltiota, jonka voidaan kohtuullisen varmasti olettaa olevan asianomaisen henkilön tavanomainen asuinpaikka;
- z a) 'ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisellä' sellaiseen jäsenvaltion alueeseen kuuluvaan infrastruktuuriin pääsulle asetettuja rajoituksia tai kyseisen infrastruktuurin käyttöä koskevien sääntöjen noudattamatta jättämistä, jonka kyseisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on rajannut liikenneturvallisuuden varmistamiseksi, liikenteen hallitsemiseksi tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi. Tämän määritelmän mukainen toiminta ei kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan seuraavissa tapauksissa:
 - i) rajoitus-, kielto- tai velvoitealueiden rajoja, ajoneuvojen pääsyrajoitusvyöhykkeillä liikennöintiä koskevia ehtoja tai kyseisille vyöhykkeille pääsyn tämänhetkistä tilannetta taikka pysyviä ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevia tietoja ei ole luotu ja annettu saataville kansallisen yhteyspisteen välityksellä komission delegoidun asetuksen (EU) 2022/670³⁵ mukaisesti;
 - ii) ennen alueelle, johon sovelletaan ajoneuvojen pääsyrajoituksia, siirtymistä maksettavia kustannuksia ja muita maksuja koskevia sääntöjä ei noudateta;
- z b) 'liikennepaolla' tilannetta, jossa rikkomukseen syyllistynyt onnettomuuden tai yhteentörmäyksen aiheuttettuaan ajaa pois paikalta välttääkseen onnettomuuteen tai yhteentörmäykseen liittyvät seuraamukset, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

³⁵ Komission delegoitu asetukset (EU) 2022/670, annettu 2 päivänä helmikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 122, 25.4.2022, s. 1).

- z c) 'rautatien tasoristeystä koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisellä' rautatien tasoristeyksessä pysähtymättä jättämistä tai vaarallisesti käyttäytymistä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- z d) 'toimivaltaisella viranomaisella' viranomaista, joka on vastuussa ajoneuvojen tai kuljettajien rekisteröinnistä, 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten jatkokomenettelyjen aloittamisesta tai tutkimisesta tai asianmukaisten seuraamusten täytäntöönpanosta jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti;

3) Lisätään artikla seuraavasti:

"3 a artikla

Kansalliset yhteyspisteet

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi kansallinen yhteyspiste, jonka tehtävänä on

- a) vaihtaa automaattisesti ajoneuvorekisteritietoja 4 artiklan mukaisesti;
- b) käsitellä saapuvat ja lähetettävät keskinäistä avunantoa koskevat pyynnöt ja vastaukset pyyntöihin, jotta asianomainen henkilö voidaan tunnistaa 4 a artiklan mukaisesti;
- c) käsitellä saapuvat ja lähetettävät keskinäistä avunantoa koskevat pyynnöt ja vastaukset pyyntöihin, jotta liikenne rikkomus ilmoitukset tai seuranta-asiakirjat voidaan antaa tiedoksi asianomaiselle henkilölle 5 a 1 artiklan mukaisesti; sekä
- d) käsitellä saapuvat ja lähetettävät keskinäistä avunantoa koskevat pyynnöt ja vastaukset pyyntöihin, jotta liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta määrättyjä liikennesakkoja koskevat lopulliset hallinnolliset päätökset voidaan panna täytäntöön 8 b artiklan mukaisesti.

Kansallisen yhteyspisteen toimivaltuudet määräytyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansalliset yhteyspisteet tekevät yhteistyötä toistensa kanssa, jotta varmistetaan kaikkien tarvittavien tietojen oikea-aikainen vaihto."

4) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

**Ajoneuvorekisteritietojen vaihtoa ja keskinäistä apua koskevat menettelyt
jäsenvaltioiden välillä**

1. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen rikkomuksen tekovaltion alueella havaittujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkintaa varten rekisteröintivaltion on annettava rikkomuksen tekovaltion kansallisille yhteyspisteille pääsy seuraaviin kansallisiin ajoneuvorekisteritietoihin ja oikeus tehdä niistä automaattisia hakuja:

- a) ajoneuvoja koskevat tiedot;
- b) ajoneuvojen haltijoita ja soveltuvin osin omistajia ja loppukäyttäjiä koskevat tiedot.

Ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja tietoja koskevan haun suorittamiseen tarvittavat tietoelementit vahvistetaan liitteessä.

Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen suorittaa kaikki lähetettävien pyyntöjen muodossa tehtävät haut täydellistä rekisteritunnusta käyttäen. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on myös varmistettava, että kukin lähetettävä pyyntö sisältää pyynnön esittävän toimivaltaisen viranomaisen nimen, pyyntöä käsittelevän henkilön käyttäjänimen ja pyynnön tapausnumeron.

1-a. Rikkomuksen tekovaltion on käytettävä 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkinnassa saatuja tietoja vahvistaakseen, kuka on henkilökohtaisesti vastuussa kyseisistä liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista kansallisessa lainsäädännössä määritellyn mukaisesti.

1 a. Jotta toimivaltainen viranomainen voi tapauksen mukaan määrittää, onko 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen liikenneriikkomusten tapauksessa liikenneriikkomus tehty ajoneuvolla, se voi ensin pyytää kansallisen yhteyspisteensä välityksellä pääsyä ainoastaan ajoneuvon teknisiin tietoihin, jotka sisältyvät liitteessä olevan 2 jakson I osaan. Kun on vahvistettu, että liikenneriikkomus on tehty, toimivaltainen viranomainen voi sen jälkeen pyytää kansallisen yhteyspisteensä välityksellä pääsyä asianomaiseen henkilöön liittyviin henkilötietoihin, jotka sisältyvät liitteessä olevan 2 jakson II, III, IV ja V osaan.

4. Rekisteröintivaltion kansallisen yhteyspisteen on varmistettava, että ainakin seuraavissa tapauksissa palautetaan erityinen viesti, jossa ilmoitetaan, että rikkomuksen tekohetkellä

- d) ajoneuvo on kirjattu varastetuksi mihin tahansa kansalliseen rekisteriin;
- e) ajoneuvon rekisterikilpi on kirjattu varastetuksi mihin tahansa kansalliseen rekisteriin;
- f) kansallisesta ajoneuvorekisteristä ei löydy tietoa rekisteröidystä ajoneuvosta;
- g) hakutieto havaitaan virheelliseksi joidenkin kansallisten syntaksivaatimusten perusteella;
- h) tietoja ei voi antaa, jos pyydetty tiedot paljastaisivat rekisteröintivaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti suojellun henkilön henkilöllisyyden.

10. Rekisteröintivaltion kansallisen yhteyspisteen on varmistettava, ettei muita kuin tehtyyn rikkomukseen liittyviä henkilötietoelementtejä jaeta.

11. Rikkomuksen tekovaltion on varmistettava, että vain sen toimivaltaisilla viranomaisilla on pääsy ajoneuvorekisteritietojen vaihtoon kansallisten yhteyspisteidensä kautta.

12. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on 4 a, 5 a 1 ja 8 b artiklan mukaisen keskinäisen avunannon osalta varmistettava, että kuhunkin keskinäistä avunantoa koskevaan pyyntöön sisältyy pyynnön tekevän toimivaltaisen viranomaisen nimi, pyyntöä käsittelevän henkilön käyttäjänimi ja pyynnön tapausnumero.”

5) Lisätään artikkelit seuraavasti:

”4-a artikla

Kansalliset ajoneuvorekisterit

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liitteessä olevan 2 jakson I, II ja IV osassa luetellut tietoelementit, jos ne ovat saatavilla niiden kansallisissa ajoneuvorekistereissä, ovat ajan tasalla.

2. Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin tarkoituksia varten säilytettävä liitteessä olevan 2 jakson IV ja V osassa luetellut tietoelementit, jos ne ovat saatavilla, kansallisessa ajoneuvorekisterissä vähintään 12 kuukauden ajan sen jälkeen, kun kyseessä olevan ajoneuvon omistajaa, haltijaa tai loppukäyttäjää koskevat tiedot ovat muuttuneet.

4-a 1 artikla

Ajoneuvorekisteritietojen vaihtoa ja keskinäistä apua koskevat tekniset eritelmät

1. Jäsenvaltioiden on käytettävä eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän (Eucaris) erityisesti suunniteltua ja erittäin turvallista ohjelmistosovellusta ja kyseisen ohjelmiston muutettuja versioita tietojen vaihtoon ja keskinäisen avunannon käsittelyyn 3 a artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 kohdassa tarkoitettu tietojen käsittely tehdään turvallisesti, kustannustehokkaasti, nopeasti ja luotettavasti ja että se toteutetaan yhteentoimivin keinoin hajautetussa rakenteessa.

2. Komissio hyväksyy viimeistään vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan menettelyt, sisältö ja ohjelmistojen tekniset eritelmät, mukaan lukien kyberturvallisuustoimenpiteet, rakenteisille sähköisille pyynnöille ja vastauksille, jotka koskevat seuraavia:

- a) edellä 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen tietojenvaihdon pyyntö ja siihen vastauksena annetut tiedot; sekä

- b) edellä 3 a artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa ja 8 b artiklassa tarkoitetun keskinäisen avunannon käsittelyyn liittyvien tietojen lähetyksen menetelmä.

Ohjelmistoa koskevien eritelmien on mahdollistettava sekä verkon välityksellä tapahtuva asynkroninen vaihto että asynkroninen erissä tapahtuva vaihto samoin kuin tietoelementtien toimittaminen salatussa muodossa.

Täytäntöönpanosäädöksiä vahvistaessaan komissio ottaa huomioon seuraavat seikat:

- i) toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava mahdollisuus tunnistaa suora ja epäsuora pääsy, jos pyyntöä ei esitä jokin tunnettu alustan jäsen;
- ii) rekisteröintivaltioilla on oltava mahdollisuus pyytää yksityiskohtaisia tietoja rikkomuksesta ennen rekisteröintitietojen toimittamista rikkomuksen tekovaltiolle ja sallia mahdollisuus kieltäytyä rekisteröintitietojen lähettämisestä, jos kyseinen jäsenvaltio ei vastaa ensimmäiseen yksityiskohtaisia tietoja koskevaan pyyntöön yhden viikon sisällä;
- iii) toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava mahdollisuus tarkastella pyyntöjä voidakseen taata, että ne on asianmukaisesti perusteltu ja ne täyttävät tämän direktiivin vaatimukset;
- iv) kuulemisten kirjausjärjestelmä, josta lähetetään automaattinen hälytys jäsenille, jos kuulemisten määrä on poikkeuksellisen suuri; sekä
- v) vahvistetaan menettelyt, joiden avulla jäsenvaltiot voivat toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä, joilla vastataan näihin hälytyksiin ja poikkeuksellisiin pyyntöihin tietoihin kohdistuvien riskien lieventämiseksi, ja joilla organisoidaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä riskien seurannassa, hallinnassa ja lieventämisessä etenkin, jotta tietoja ei lähetettäisi poikkeuksellisten pyyntöjen perusteella poiketen siitä, mitä 4 artiklan 1 kohdassa säädetään.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Kunnes tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä aletaan soveltaa, 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut haut on suoritettava noudattaen päätöksen 2008/616/YOS³⁶ liitteessä olevan 3 luvun 2 ja 3 kohdassa kuvattuja menettelyjä sovellettuna yhdessä tämän direktiivin liitteen kanssa.

4. Kukin jäsenvaltio vastaa ohjelmistosovelluksen ja sen muutettujen versioiden hallinnoinnista, käytöstä, ylläpidosta ja päivityksistä aiheutuvista kustannuksista.

4 a artikla

Keskinäinen avunanto asianomaisen henkilön tunnistamisessa

1. Jäsenvaltioiden on annettava toisilleen keskinäistä apua, jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat käyttäneet kaikki niiden saatavilla olevat keinot ja ovat erityisesti

- a) tehneet automaattisen haun 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja
- b) tarkastelleet muita tietokantoja, joihin niillä on unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti nimenomainen lupa

eivätkä silti pysty tunnistamaan asianomaista henkilöä niin varmasti kuin sen kansallisessa lainsäädännössä edellytetään 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen jatkomenettelyjen aloittamiseksi tai toteuttamiseksi.

1 a. Jäsenvaltioiden on sovellettava tämän artiklan mukaista keskinäistä avunantoa, mutta jos yksittäisten tapausten olosuhteiden arvioinnin jälkeen direktiivin 2014/41/EU 6 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät, ne jäsenvaltiot, joita direktiivi 2014/41/EU sitoo, voivat soveltaa direktiiviä 2014/41/EU ainoastaan keskenään.

³⁶ Neuvoston päätös 2008/616/YOS, tehty 23 päivänä kesäkuuta 2008, rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn päätöksen 2008/615/YOS täytäntöönpanosta (EUVL L 210, 6.8.2008, s. 12).

2. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen päättää, pyytääkö se keskinäistä avunantoa 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen lisätietojen saamiseksi. Vain toimivaltainen viranomainen voi tehdä pyynnön kyseisen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen käyttää saatuja tietoja vahvistaakseen, kuka on henkilökohtaisesti vastuussa tämän direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa luetelluista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennერიkkomuksista, jotka on tehty rikkomuksen tekovaltion alueella.

3. Kun rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen on päättänyt pyytää keskinäistä avunantoa 1 kohdan mukaisesti, sen on lähetettävä kansallisen yhteyspisteensä välityksellä rakenteinen sähköinen pyyntö rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kansalliselle yhteyspisteelle.

Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaista viranomaista voidaan pyytää

- b) pyytämään ajoneuvon omistajaa, haltijaa tai loppukäyttäjää antamaan tietoja vastuussa olevan henkilön henkilöllisyydestä ja osoitteesta sovellettavien kansallisten menettelyjensä mukaisesti ikään kuin sen omat viranomaiset olisivat määränneet asianomaisen tutkintatoimen;
- c) vahvistamaan asianomaisen henkilön henkilöllisyyden ja osoitteen kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, myös käyttämällä muita kansallisia tietokantoja, kuten ajokorttirekistereitä tai väestörekistereitä.

4. Kun rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen vastaanottaa 3 kohdassa tarkoitetun pyynnön, sen on kerättävä pyydetty tiedot, paitsi jos se päättää vedota johonkin 7 kohdassa lueteltuun kieltäytymisperusteeseen tai pyydettyjä tietoja ei ole mahdollista kerätä.

Rekisteröintivaltion ja asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen on lisätietoja kerätessään noudatettava rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen nimenomaisesti pyytämiä muodollisuuksia ja menettelyjä siltä osin kuin ne eivät ole ristiriidassa niiden kansallisen lainsäädännön kanssa.

5. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että se toimittaa pyydettyt tiedot ilman aiheetonta viivytystä pyynnön vastaanottamisen jälkeen. Pyydettyt tiedot toimitetaan sähköisesti jäsenvaltion kansallisten yhteyspisteiden välityksellä [...].

Jos tietoja ei ole mahdollista kerätä, rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen tiedottaa siitä rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle kansallisen yhteyspisteensä välityksellä mahdollisimman pian.

7. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen voi kieltäytyä antamasta 3 kohdan nojalla pyydettyjä lisätietoja. Ne voivat tehdä näin ainoastaan seuraavissa tapauksissa:

- a) olemassa on rekisteröintivaltion tai asuinvaltion lainsäädännön mukainen koskemattomuus tai erioikeus, jonka vuoksi tietojen antaminen on mahdotonta;
- b) pyydettyjen tietojen antaminen olisi vastoin *ne bis in idem* -periaatetta tai vaarantaisi vireillä olevan rikostutkinnan;
- c) pyydettyjen tietojen antaminen olisi pyynnön vastaanottaneen jäsenvaltion olennaisten kansallisten turvallisuusetujen vastaista tai vahingoittaisi niitä, vaarantaisi tietolähteen tai edellyttäisi erityisiin tiedustelutoimiin liittyvien turvallisuusluokiteltujen tietojen käyttöä;
- d) on perusteltuja syitä uskoa, että pyydettyjen tietojen antaminen olisi ristiriidassa rekisteröintivaltion tai asuinvaltion Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 6 artiklan ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan mukaisten velvoitteiden kanssa;
- e) pyydettyjen tietojen antaminen vaarantaisi rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti suojellun henkilön turvallisuuden tai paljastaisi tämän henkilöllisyyden.

Jos rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen päättää [...] soveltaa kieltäytymisperustetta, sen on ilmoitettava siitä rikkomuksen tekovaltiolle kansallisen yhteyspisteensä välityksellä ilman aiheutonta viivytystä. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen voi b, c ja e alakohdissa tarkoitetuissa tapauksissa päättää jättää ilmoittamatta, mitä kieltäytymisperustetta se soveltaa.

11. Rakenteisen sähköisen pyynnön on sisällettävä seuraavat tiedot:

- b) asianomaista henkilöä koskevat tietoelementit, jotka on saatu 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn automaattisen haun tuloksena;
- c) valvontalaitteista, erityisesti nopeusvalvontakameroista, saatu visuaalinen tallenne kuljettajasta, jos sellainen on saatavilla;
- d) edellä 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuun liikenne rikkomukseen liittyvät tiedot;
- e) asianomaista ajoneuvoa koskevat tiedot;
- f) syy pyytää keskinäistä apua.

4 b artikla

Kansalliset toimenpiteet, joilla helpotetaan rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamista

1. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa kansallisen lainsäädäntönsä nojalla toimenpiteitä, jotka liittyvät 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin, jotta asianomainen henkilö voidaan tunnistaa onnistuneesti, kuten toimenpiteitä liittyen omistajan, haltijan tai loppukäyttäjän velvoitteeseen tehdä yhteistyötä rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi, edellyttäen että unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisia perusoikeuksia ja prosessuaalisia oikeuksia kunnioitetaan.

2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset voivat erityisesti:

- a) antaa asianomaisille henkilöille tiedoksi asiakirjoja, jotka liittyvät 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin, mukaan lukien asiakirjat, joissa [...] asianomaisia henkilöitä pyydetään vahvistamaan olevansa vastuussa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista;
- b) soveltaa asianomaisille henkilöille asetettuja velvoitteita, myös asiaa koskevia seuraamuksia, joilla on merkitystä rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamisen kannalta, niin laajalti kuin mahdollista.

6) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista annettava ilmoitus

1. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen päättää, aloittaako se 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin liittyviä jatkotoimia vai ei.

Jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen päättää aloittaa tällaisen menettelyn, kyseisen toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava asianomaiselle henkilölle liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta ja tapauksen mukaan päätöksestä aloittaa jatkomenettely antamalla ilmoitus liikenne rikkomuksesta.

Liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus voi palvella toisessa alakohdassa mainittujen tarkoitusten lisäksi myös muita tarkoituksia, joita tarvitaan täytäntöönpanoon ja joihin voi esimerkiksi kuulua pyyntö rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön henkilöllisyys- ja osoitetietojen antamisesta, tiedustelu siitä, myöntääkö vai kiistääkö asianomainen henkilö tehneensä rikkomuksen, tai maksupyyntö.

2. Liikenne rikkomuksesta annettavassa ilmoituksessa on oltava ainakin seuraavat tiedot:

- a) maininta siitä, että liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus on annettu tämän direktiivin tarkoituksia varten;
- b) rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen nimi, postiosoite, puhelinnumero ja sähköpostiosoite;
- c) kaikki asiaankuuluvat tiedot liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta, erityisesti tiedot ajoneuvosta, jolla rikkomus tehtiin, mukaan lukien ajoneuvon rekisteritunnus, rikkomuksen paikka, päivämäärä ja kellonaika, rikkomuksen luonne, yksityiskohtainen viittaus rikotun lainsäädännön säännöksiin ja tarvittaessa tiedot valvontalaitteesta, jolla rikkomus havaittiin;

- d) yksityiskohtaiset tiedot liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikkomuksen oikeudellisesta luokittelusta, sovellettavista seuraamuksista ja muista liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikkomuksen oikeudellisista seurauksista, mukaan lukien tiedot ajokielloista (mukaan lukien rangaistuspisteet tai muut ajo-oikeudelle asetetut rajoitukset), rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
- e) yksityiskohtaiset tiedot siitä, missä ja miten voidaan käyttää oikeutta puolustukseen tai hakea muutosta päätökseen menettelyn aloittamisesta liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikkomuksen johdosta, mukaan lukien tällaisen muutoksenhaun tutkittavaksi ottamista koskevat vaatimukset ja määräaika muutoksenhaun tekemiselle sekä se, sovelletaanko henkilön poissa ollessa noudatettavia menettelyjä ja millä edellytyksillä, rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
- f) soveltuvin osin tiedot toteutetuista toimenpiteistä asianomaisen henkilön tunnistamiseksi 4 b artiklan mukaisesti sekä yhteistyöstä kieltäytymisen seuraamuksista;
- g) tarvittaessa yksityiskohtaiset tiedot sen viranomaisen nimestä, osoitteesta ja kansainvälisestä tilinumerosta (IBAN), jolle rikkomuksesta määrätty taloudellinen seuraamus voidaan maksaa, maksun määräajasta ja vaihtoehtoisista maksumenetelmistä, erityisesti erityisistä ohjelmistosovelluksista, jos nämä menetelmät ovat sekä maassa asuvien että ulkomailla asuvien käytettävissä;
- h) tiedot sovellettavista tietosuojasäännöistä, rekisteröityjen oikeuksista ja lisätietojen saatavuudesta tai viittaus paikkaan, josta nämä tiedot voidaan helposti hakea, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/680 13 artiklan mukaisesti, mukaan lukien tiedot henkilötietojen lähteestä, tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 13 ja 14 artiklan mukaisesti; sekä
- i) soveltuvin osin yksityiskohtaiset tiedot siitä, voidaanko 2 artiklan 1 kohdassa luetelluista rikkomuksista määrättäviä seuraamuksia lieventää ja miten, mukaan lukien taloudellisen seuraamuksen ennakoinen maksaminen.

3. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että jos ulkomailla asuva kuljettaja on tarkastettu paikan päällä tievalvontapisteessä ja jos toimivaltainen viranomainen ei ole pannut tehtyyn rikkomukseen liittyvää seuraamusta täytäntöön paikan päällä, kyseinen ulkomailla asuva kuljettaja saa 2 kohdassa tarkoitetun liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen. Kyseinen liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus on lähetettävä ulkomailla asuvalle kuljettajalle rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön määrittelemällä tavalla rikkomuksen tekopäivän jälkeen.

3 a. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että jos ulkomailla asuva kuljettaja on tarkastettu paikan päällä tievalvontapisteessä ja jos toimivaltainen viranomainen on pannut rikkomukseen liittyvän seuraamuksen täytäntöön paikan päällä, ulkomailla asuva kuljettaja saa vähintään seuraavat tiedot:

- kuitti maksusta tai ilmoitus tietyn ajan sisällä maksettavasta seuraamusmaksusta;
- toimivaltaisen viranomaisen yhteystiedot;
- tiedot tehdyistä rikkomuksista.

Nämä tiedot on annettava jollakin rikkomuksen tekovaltion virallisista kielistä tai jollain muulla EU:n virallisella kielellä, jonka toimivaltainen viranomainen katsoo asianmukaiseksi.

4. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on asianomaisten henkilöiden pyynnöstä ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti varmistettava pääsy kaikkiin rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen hallussa oleviin tietoihin, jotka liittyvät 2 artiklan 1 kohdassa luetellun liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikkomuksen tutkintaan. Rikkomuksen tekovaltio voi katsoa tällaisen pyynnön olevan oikeussuojakeinon käyttämistä määrättyä seuraamusta vastaan, ja tässä tapauksessa sen on tiedotettava tästä seikasta asianomaiselle henkilölle selkeästi ja ytimekkäästi liikenne rikkomuksesta annettavassa ilmoituksessa.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että määräaika, jonka kuluessa ulkomailla asuvat henkilöt voivat käyttää muutoksenhakuoikeuttaan tai lieventää seuraamuksia 2 kohdan e ja i alakohdan mukaisesti, alkaa kulua siitä päivästä, jona liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus tai asianomaisen henkilön vastuuvuorollisuudesta ilmoittava virallinen päätös lähetetään postitse tai sähköisesti tai jona se vastaanotetaan.”

7) Lisätään artiklat seuraavasti:

”5 a artikla

Liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksi anto

1. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on lähetettävä liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus ja seuranta-asiakirjat asianomaisille henkilöille postitse, kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 910/2014³⁷ III luvun 7 jakson mukaisesti.
2. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että liikenne rikkomuksesta annettava ilmoitus ja mahdolliset seuranta-asiakirjat lähetetään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisesti. Ajoneuvon haltijalle, omistajalle tai loppukäyttäjälle osoitetut liikenne rikkomuksesta annettavat ilmoitukset on annettava viimeistään 12 kuukauden kuluttua 2 artiklan 1 kohdassa luetelluista liikenne rikkomuksista annettavaan ilmoitukseen liittyvän rikkomuksen tekopäivästä.

5 a 1 artikla

Keskinäinen avunanto liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksiannossa

1. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen voi lähettää liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen tai seuranta-asiakirjat asianomaisille henkilöille rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisten viranomaisten välityksellä seuraavissa tapauksissa:
 - a) sen henkilön osoitetta, jolle asiakirja on tarkoitettu, ei tunneta, se ei ole täydellinen tai siitä ei ole varmuutta;
 - b) rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön menettelysäännöt edellyttävät todistetta asiakirjan tiedoksiannosta, lukuun ottamatta todistetta, joka voidaan saada toimittamalla ilmoitus postitse, kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla;

³⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 910/2014, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla ja direktiivin 1999/93/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 73).

- c) asiakirjaa ei ole voitu antaa tiedoksi postitse, kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla;
- d) rikkomuksen tekovaltiolla on perustellut syyt katsoa, että asiakirjan tiedoksianto postitse, kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla olisi kyseisessä tapauksessa tehotonta tai epätarkoituksenmukaista.

Rikkomuksen tekovaltion ja rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisten viranomaisten on viestittävä keskenään kansallisten yhteyspisteidensä välityksellä.

2. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion on varmistettava, että 1 kohdan mukaisesti tiedoksi annettava ilmoitus liikenne rikkomuksesta ja seuranta-asiakirjat annetaan tiedoksi joko niiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti tai asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa rikkomuksen tekovaltion pyytämää erityistä menettelyä noudattaen, paitsi jos tällainen menettely on ristiriidassa niiden kansallisen lainsäädännön kanssa.

3. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion on varmistettava, että toimivaltainen viranomainen antaa rakenteisen sähköisen vastauksen, joka sisältää seuraavat:

- a) jos toimitus onnistuu, asiakirjan tiedoksiantopäivä ja tiedot sen vastaanottaneesta henkilöstä;
- b) jos toimitus ei onnistu, perustelut sille, miksi liikenne rikkomuksesta annettavaa ilmoitusta tai seuranta-asiakirjaa ei toimitettu.

Vastaus onnistuneesta toimituksesta katsotaan todisteeksi asiakirjan tiedoksiannosta.

5 a 2 artikla

Liikenne rikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja olennaisten seuranta-asiakirjojen kääntäminen

1. Jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen päättää käynnistää jatkotoimia 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen liikenne rikkomusten johdosta, sen on annettava ilmoitus liikenne rikkomuksesta ja mahdolliset olennaiset seuranta-asiakirjat ajoneuvon rekisteröinti asiakirjan kielellä.

Tätä artiklaa sovellettaessa seuranta-asiakirjat katsotaan olennaisiksi, jos asianomainen henkilö tarvitsee niitä ymmärtääkseen, mistä häntä syytetään, ja voidakseen käyttää puolustautumisoikeuksiaan täysimääräisesti. Mainittuihin seikkoihin kuuluvat muun muassa tiedoksi annetun päätöksen perustana olevat tosiseikat, todettu rikkominen, määrätty seuraamus, kyseistä päätöstä koskevat muutoksenhakekeinot, muutoksenhakua varten säädetty määräaika sekä tiedot siitä elimestä, josta muutosta on haettava.

1 a. Toimivaltaisten viranomaisten on kussakin yksittäistapauksessa päätettävä, onko seuranta-asiakirja olennainen.

1 b. Toimivaltaisten viranomaisten on kussakin yksittäistapauksessa päätettävä, onko jokin muu asiakirja olennainen.

1 c. Olennaisista asiakirjoista ei tarvitse kääntää kohtia, jotka eivät ole merkityksellisiä sen kannalta, että asianomaiset henkilöt saavat tietää heitä vastaan vireillä olevan asian 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti.

2. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on sallittava, että asianomainen henkilö pyytää saada seuranta-asiakirjat yhdellä muulla EU:n virallisella kielellä kuin ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenne rikkomuksesta annetun ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen käännöksen laatu on vähintään direktiivin 2010/64/EU 3 artiklan 9 kohdassa säädetyn tason mukainen.

4. Rikkomuksen tekovaltion on varmistettava, että toimivaltainen viranomainen, jolla on valta hyväksyä oikeudellisesti sitovia päätöksiä, tarkastaa asianomaiselle henkilölle tiedoksi annetun ilmoituksen liikenne rikkomuksesta ja seuranta-asiakirjat tehokkaasti ja nopeasti asianomaisen henkilön pyynnöstä sillä perusteella, etteivät kyseiset asiakirjat noudata tätä artiklaa tai 5 a tai 5 a 1 artiklaa.

8) Korvataan 6, 7 ja 8 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Raportointi ja seuranta

2. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään [*neljän vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulopäivästä*] ja sen jälkeen joka neljäs vuosi toimitettava komissiolle kertomus tämän direktiivin soveltamisesta. Kertomuksen on sisällettävä tiedot ja tilastot raportointikauden kutakin kalenterivuotta kohden.

3. Kertomuksessa on ilmoitettava rekisteröintivaltion kansalliseen yhteyspisteeseen osoitettujen, rikkomuksen tekovaltion 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti suorittamien automaattisten hakujen lukumäärä jälkimmäisen valtion alueella tapahtuneiden 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten johdosta yhdessä sen tiedon kanssa, minkä tyyppisten rikkomusten vuoksi pyynnöt on esitetty, sekä täyttämättä jääneiden pyyntöjen lukumäärä esitettynä rakenteisesti sen mukaan, minkä tyyppisistä syistä pyynnöt jäivät täyttämättä. Nämä tiedot voivat perustua Eucaris-sovelluksen kautta toimitettuun dataan.

Kertomukseen on sisällyttävä myös kuvaus liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten johdosta toteutettaviin jatkotoimiin liittyvästä tilanteesta kansallisella tasolla. Kuvauksessa on täsmennettävä vähintään

- a) 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen rekisteröityjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten kokonaismäärä tapauksissa, joissa rikkomus on havaittu automaattisesti tai tunnistamatta asianomaista henkilöä paikan päällä;
- b) 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen rekisteröityjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten lukumäärä tapauksissa, joissa rikkomus on tehty ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus tapahtui, ja joissa rikkomus on havaittu automaattisesti tai tunnistamatta asianomaista henkilöä paikan päällä;
- c) kiinteiden tai irtainten automaattisten valvontalaitteiden lukumäärä, mukaan lukien nopeusvalvontakamerat;

- d) ulkomailla asuvien vapaaehtoisesti maksamien taloudellisten seuraamusten lukumäärä;
- e) 4 a artiklan 3 kohdan mukaisten keskinäistä avunantoa koskevien sähköisesti tehtyjen pyyntöjen ja vastausten lukumäärä ja tällaisten pyyntöjen lukumäärä niissä tapauksissa, joissa tietoja ei toimitettu;
- f) 4 a artiklan ja 5 a 1 artiklan 1 kohdan mukaisten keskinäistä avunantoa koskevien sähköisesti tehtyjen pyyntöjen ja vastausten lukumäärä ja tällaisten pyyntöjen lukumäärä niissä tapauksissa, joissa asiakirjojen tiedoksianto ei ollut mahdollista.

4. Komissio arvioi jäsenvaltioiden toimittamat kertomukset ja ilmoittaa niiden sisällöstä 10 a artiklassa tarkoitetulle komitealle viimeistään kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut kertomukset kaikilta jäsenvaltioilta.

7 artikla

Muut velvollisuudet

Tämä direktiivi ei vaikuta henkilötietojen suojaan ja kyberturvallisuutta koskevan unionin lainsäädännön eikä etenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679, direktiivin (EU) 2016/680 ja direktiivin (EU) 2022/255538 soveltamiseen. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkia tämän direktiivin nojalla käsiteltyjä henkilötietoja käytetään ainoastaan tämän direktiivin 1 artiklassa tarkoitettua tavoitetta varten.

Tämän lisäksi myös oikeushenkilöillä, jotka ovat ajoneuvojen haltijoita, omistajia tai loppukäyttäjiä ja joiden tietoja voidaan vaihtaa tämän direktiivin mukaisesti, on oikeus saada tietojensa käsittelyä koskevat tiedot.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava toisilleen direktiivin (EU) 2022/2555 23 artiklan mukaisesti ilmoitetuista kyberturvallisuuspoikkeamista, jos poikkeamat liittyvät virtuaalisiin tai fyysisiin pilvi- tai pilvi-isännöintipalveluihin tallennettuihin tietoihin.

³⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2555, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, toimenpiteistä yhteisen korkean kyberturvatason varmistamiseksi koko unionissa, asetuksen (EU) N:o 910/2014 ja direktiivin (EU) 2018/1972 muuttamisesta sekä direktiivin (EU) 2016/1148 (tarkistettu verkko- ja tietoturvadirektiivi) kumoamisesta (EUVL L 333, 27.12.2022, s. 80).

8 artikla

Tietoportaali liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne-rikkomuksia varten ('CBE-portaali')

1. Komissio perustaa CBE-portaalin, joka on saatavilla kaikilla unionin virallisilla kielillä, ja ylläpitää tätä verkkoportaalia, jonka tarkoituksena on tietojen jakaminen tienkäyttäjien kanssa jäsenvaltioissa voimassa olevista säännöistä tämän direktiivin soveltamisalalla. Tietojen olisi katettava muutoksenhakumenettelyt, asianomaiseen henkilöön liikenne-rikkomuksen johdosta sovellettavat liikennesakot, tapauksen mukaan sovellettavat muut kuin taloudelliset vaikutukset sekä järjestelmät ja käytettävissä olevat keinot liikennesakkojen maksamiseksi.
4. CBE-portaalin on oltava yhteensopiva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724³⁹ mukaisesti perustetun käyttöliittymän ja muiden vastaavanlaista tarkoitusta varten perustettujen portaalien tai alustojen, kuten Euroopan oikeusportaalin, kanssa.
5. Jäsenmaiden on tätä artiklaa varten toimitettava komissiolle ajantasaiset tiedot.
6. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan CBE-portaalin käyttöä ja ylläpitoa varten tarvittavat tekniset eritelvät. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

- 9) Lisätään artikkelit seuraavasti:

³⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1724, annettu 2 päivänä lokakuuta 2018, tietoja, menettelyjä sekä neuvonta- ja ongelmanratkaisupalveluja saataville tarjoavan yhteisen digitaalisen palveluväylän perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 1).

Taloudellinen tuki rajat ylittävälle yhteistyölle täytäntöönpanotoimissa

Komissio antaa taloudellista tukea aloitteille, joilla edistetään rajat ylittävää yhteistyötä liikenneturvallisuussääntöjen täytäntöönpanon valvonnassa unionissa, erityisesti parhaiden käytäntöjen vaihtoa, älykkäiden valvontamenetelmien ja -tekniikoiden soveltamista jäsenvaltioissa, valvontaviranomaisten valmiuksien kehittämisen lisäämistä ja rajatylittäviin täytäntöönpanotoimiin liittyviä tiedotuskampanjoita.

8 b artikla

Keskinäinen avunanto täytäntöönpanotoimissa

1. Jäsenvaltioiden on annettava toisilleen apua täytäntöönpanon valvonnassa, jos 2 artiklan 1 kohdassa luetelluista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista määrättyä liikennesakkoa ei ole maksettu.
2. Kun asianomaiselle henkilölle on annettu tiedoksi liikenne rikkomuksesta annettu ilmoitus ja jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen määräämää liikennesakkoa ei ole maksettu, rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen voi pyytää rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaista viranomaista auttamaan 2 artiklan 1 kohdassa luetelluista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista määrättyjä liikennesakkoja koskevien hallinnollisten päätösten täytäntöönpanossa.
3. Avunantoa koskevan pyynnön on täytettävä seuraavat edellytykset:
 - a) liikennesakkoa koskevan päätöksen on oltava hallinnollinen, lopullinen ja täytäntöönpanokelpoinen pyynnön esittäneen jäsenvaltion sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti;
 - b) rikkomuksen tekovaltiolla on todiste siitä, että liikennesakon maksupyyntö on annettu tiedoksi asianomaiselle henkilölle;

- c) asianomaiselle henkilölle on tiedotettu liikennesakon määräämisestä tehtyä hallinnollista päätöstä koskevista oikeussuojakeinoista ja hänellä on ollut mahdollisuus käyttää tätä oikeutta rikkomuksen tekovaltion sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti; ja
- d) liikennesakko on yli 70 euroa.

4. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettu keskinäiseen avunantoon liittyvä pyyntö rekisteröintivaltiolle tai asuinvaltiolle rakenteisessa sähköisessä muodossa.

5. Jos asianomainen henkilö pystyy osoittamaan, että liikennesakko [...] on maksettu, rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen on viipymättä ilmoitettava siitä rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

6. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisten viranomaisten on tunnustettava tämän artiklan mukaisesti toimitettu liikennesakkoa koskeva hallinnollinen päätös ilman lisämuodollisuuksia ja toteutettava viipymättä kaikki sen täytäntöönpanon edellyttämät toimenpiteet, paitsi jos kyseinen toimivaltainen viranomainen päättää vedota johonkin 8 kohdassa säädettyyn tunnustamisesta tai täytäntöönpanosta kieltäytymistä koskevaan perusteeseen.

7. Liikennesakkoa koskevan päätöksen täytäntöönpanoon sovelletaan rekisteröintivaltiossa tai asuinvaltiossa sovellettavia lakeja ja määräyksiä.

8. Pyyntöön vastaanottaneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi kieltäytyä liikennesakkoa koskevan hallinnollisen päätöksen tunnustamisesta tai täytäntöönpanosta, jos todetaan, että

- a) liikennesakkoa koskevan päätöksen täytäntöönpano olisi vastoin ne bis in idem -periaatetta;
- b) rekisteröintivaltion tai asuinvaltion lainsäädännön mukainen koskemattomuus aiheuttaa sen, että liikennesakkoa koskevan hallinnollisen päätöksen täytäntöönpano on mahdotonta;

- c) liikennesakkoa koskeva päätös ei enää ole rekisteröintivaltion tai asuinvaltion lainsäädännön mukaisesti täytäntöönpanokelpoinen kuluneen ajan vuoksi;
- d) liikennesakkoa koskeva päätös ei ole lopullinen;
- e) liikennesakkoa koskevaa päätöstä tai vähintään sen olennaista sisältöä ei ole käännetty rekisteröintivaltion tai asuinvaltion viralliselle EU-kielelle;
- f) pyyntö on puutteellinen eikä rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen pysty täydentämään sitä; tai
- g) Euroopan unionin perusoikeuskirjassa⁴⁰ vahvistettuja perusoikeuksia tai keskeisiä oikeusperiaatteita rikotaan.

Jos pyyntö hylätään, rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava asiasta rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisille viranomaisille sekä mainittava hylkäämisen syyt.

9. Liikennesakkoa koskevan päätöksen täytäntöönpanossa saatu rahasumma kertyy rekisteröintivaltiolle tai asuinvaltiolle, ellei rikkomuksen tekovaltion ja rekisteröintivaltion tai asuinvaltion välillä ole toisin sovittu. Rahojen on kerryttävä rekisteröintivaltion tai asuinvaltion valuutassa sen mukaan, kumpi on vastaanottanut pyynnön.

10. Edellä olevat 1–9 kohdat eivät estä puitepäätöksen 2005/214/YOS eikä jäsenvaltioiden kahden- tai monenvälisten sopimusten tai järjestelyjen soveltamista siltä osin kuin tällaiset sopimukset tai järjestelyt yksinkertaistavat tai helpottavat edelleen tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien taloudellisten seuraamusten täytäntöönpanomenettelyjä.”

⁴⁰ EUVL C 326, 26.10.2012, s. 391.

- 10) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegeoituja säädöksiä 10 artiklan mukaisesti liitteen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen tai jos unionin säädökset, jotka liittyvät suoraan liitteen saattamiseen ajan tasalle, sitä edellyttävät.”

- 11) Lisätään artikla seuraavasti:

”10 a artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011⁴¹ tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.”;

- 12) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Komission kertomukset

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta jäsenvaltioissa viimeistään 18 kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut kertomukset kaikilta jäsenvaltioilta.”

⁴¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- 13) Korvataan liite I tämän direktiivin liitteellä;
- 14) Kumotaan liite II.

1 a artikla

Siirtymäkauden raportointi

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kattava kertomus tämän artiklan toisen ja kolmannen alakohdan mukaisesti viimeistään 6 päivänä toukokuuta 2026.

Kattavassa kertomuksessa on ilmoitettava rekisteröintivaltion kansalliseen yhteyspisteeseen osoitettujen, rikkomuksen tekovaltion suorittamien automaattisten hakujen lukumäärä jälkimmäisen valtion alueella tapahtuneiden rikkomusten johdosta yhdessä sen tiedon kanssa, minkä tyyppisten rikkomusten vuoksi pyynnöt on esitetty, sekä täyttämättä jääneiden pyyntöjen lukumäärä.

Kattavaan kertomukseen on sisällyttävä myös kuvaus liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten johdosta toteutettaviin jatkotoimiin liittyvästä tilanteesta kansallisella tasolla perustuen niiden rikkomusten osuuteen, joiden johdosta on lähetetty liikenne rikkomuksesta annettavia ilmoituksia.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [*lisätään päivämäärä: kolme vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä*]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

”Liite

4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa haussa tarvittavat tietoelementit

1. Aloittavan haun tietoelementit (lähetettävä pyyntö)

Nimike	M/O (1)	Huomautukset
Rekisteröintivaltio	M	Havaitun ajoneuvon rekisteröintivaltion tunnus(2)
Rekisteritunnus	M	Havaitun ajoneuvon täydellinen rekisteritunnus
Rikkomusta koskevat tiedot	M	
Rikkomuksen tekovaltio	M	Rikkomuksen tekovaltion tunnus(3)
Rikkomuksen viitepäivämäärä	M	
Rikkomuksen viiteajankohta	M	
Haun tarkoitus	M	2 artiklan 1 kohdassa luetellun [...] liikenne rikkomuksen lajien koodi 1. = ylinopeus 2. = rattijuopumus 3. = turvavyön käytön laiminlyönti 4. = punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen 5. = kielletyllä kaistalla ajo 10. = huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen 11. = suojakypärän käytön laiminlyönti 12. = matkapuhelimen tai muun viestintävälineen laitton käyttö ajon aikana [...] = riittämätön turvaväli edessä olevaan ajoneuvoon [...] = vaarallinen ohitus [...] = vaarallinen pysäköinti [...] = yhden tai useamman yhtenäisen viivan ylittäminen [...] = väärä ajosuunta [...] = pelastuskujien muodostamista ja käyttöä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen [...] = ylikuormitetulla ajoneuvolla ajaminen [...] = ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen

		[...] = liikennepako [...] = rautatien tasoristeystä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen
--	--	--

(¹) M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.

(²) (³) Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisuudessa 8 päivänä marraskuuta 1968 tehdyn Wienin yleissopimuksen 37 artiklan mukainen tunnus.

2. 4 artiklan 1 kohdan mukaisen aloittavan haun perusteella toimitettavat tietoelementit

I osa. Ajoneuvoja koskevat tiedot

Nimike	M/O (⁴)	Huomautukset (⁵)
Rekisteritunnus	M	(Koodi A) Haettavan ajoneuvon täydellinen rekisteritunnus
Alustanumero/VIN-numero	M	(Koodi E) Haettavan ajoneuvon täydellinen alustanumero/VIN-numero
Rekisteröintivaltio	M	Haettavan ajoneuvon rekisteröintivaltion tunnus(⁶)
Merkki	M	(Koodi D.1) Haettavan ajoneuvon merkki, esim. Ford, Opel, Renault
Ajoneuvon kauppanimi (kauppanimet)	M	(Koodi D.3) Haettavan ajoneuvon kauppanimi, esim. Focus, Astra, Megane
EU-luokkakoodi	M	(Koodi J) esim. N1, M2, N2, L, T
Rekisteröintipäivämäärä	M	(Koodi I) Haettavan ajoneuvon viimeisimmän rekisteröinnin päivämäärä
Kieli	M	Ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kieli
Aiemmat tiedustelut	O	Haettavaa ajoneuvoa koskevien aiempien tiedustelujen päivämäärät
Ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin päivämäärä	M	(Koodi B)
Suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna, lukuun ottamatta moottoripyöriä	M	(Koodi F.1)
Rekisteröintijäsenvaltiossa käytössä olevan ajoneuvon suurin sallittu massa kuormitettuna	M	(Koodi F.2)
Rekisteröintijäsenvaltiossa käytössä olevan yhdistelmän suurin sallittu massa kuormitettuna	M	(Koodi F.3)

Korilla ja, jos kyseessä on muun kuin M1-luokan vetoajoneuvo, kytkenäyksiköllä varustetun käytössä olevan ajoneuvon massa	M	(Koodi G)
(L) akseleiden lukumäärä	M	(Koodi L)
(M) pyörien akseliväli (mm)	M	(Koodi M)
(N) kokonaismassaltaan yli 3 500 kg:n ajoneuvojen osalta suurimman teknisesti sallitun kuormitetun massan jakautuminen akseleille: (N.1) akseli 1 (kg) (N.2) akseli 2 (kg), tarvittaessa (N.3) akseli 3 (kg), tarvittaessa (N.4) akseli 4 (kg), tarvittaessa (N.5) akseli 5 (kg), tarvittaessa	M	(Koodi N) (Koodi N.1) (Koodi N.2) (Koodi N.3) (Koodi N.4) (Koodi N.5)
(O) suurin teknisesti sallittu vedettävä massa: (O.1) jarruilla varustettu perävaunu (kg) (O.2) jarruton perävaunu (kg)	M	(Koodi O) (Koodi O.1) (Koodi O.2)
(P) moottori: (P.3) polttoaineen tyyppi tai energianlähde	M	(Koodi P) (Koodi P.3)
EURO-tyyppi	M	(Koodi V.9)

(⁴) M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.

(⁵) Koodit on yhdenmukaistettu ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57) liitteiden I ja II mukaisesti.

(⁶) Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission alaisuudessa 8 päivänä marraskuuta 1968 tehdyn Wienin yleissopimuksen 37 artiklan mukainen tunnus.

II osa. Ajoneuvojen haltijoihin ja omistajiin liittyvät tiedot

Nimike	M/O ⁽⁷⁾	Huomautukset ⁽⁸⁾
Tiedot ajoneuvon haltijoista		(Koodi C.1) Tiedot tietyn rekisteröintitodistuksen haltijasta
Rekisteröintitodistuksen haltijoiden sukunimi/yhtiönimi	M	(Koodi C.1.1) Sukunimeä, infiksiä ja titteliä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja nimi on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	(Koodi C.1.2) Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja nimi on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	(Koodi C.1.3) Katua, talon numeroa ja rakennusta, postinumeroa, asuinpaikkaa, asuinmaata jne. varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja osoite on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	O	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti
Tiedot ajoneuvon omistajista		(Koodi C.2) Tiedot ajoneuvon omistajasta
Omistajien sukunimi/yhtiönimi	M	(Koodi C.2.1)
Etunimi	M	(Koodi C.2.2)
Osoite	M	(Koodi C.2.3)
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti

⁽⁷⁾ M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, kun se on saatavilla jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä. O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.

⁽⁸⁾ Koodit on yhdenmukaistettu ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57) liitteiden I ja II mukaisesti.

III osa. Ajoneuvojen loppukäyttäjiin liittyvät tiedot

Nimike	M/O (*)	Huomautukset
Tiedot ajoneuvon loppukäyttäjistä		Tiedot ajoneuvon loppukäyttäjistä
Rekisteröintitodistuksen loppukäyttäjien nimi	M	Sukunimeä, infiksiä ja titteliä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja nimi on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja nimi on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	Katua, talon numeroa ja rakennusta, postinumeroa, asuinpaikkaa, asuinmaata jne. varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja osoite on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö on tunnistettavissa yksiselitteisesti

(*) M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, kun se on saatavilla jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä. O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.

IV osa. Ajoneuvojen aiempiin haltijoihin ja omistajiin liittyvät tiedot 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti

Nimike	M/O ⁽¹⁰⁾	Huomautukset ⁽¹¹⁾
Tiedot ajoneuvon aiemmista haltijoista		(Koodi C.1) Tiedot tietyn rekisteröintitodistuksen haltijasta
Rekisteröintitodistuksen aiempien haltijoiden sukunimi/yhtiönimi	M	(Koodi C.1.1) Sukunimeä, infiksiä ja titteliä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja nimi on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	(Koodi C.1.2) Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja nimi on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	(Koodi C.1.3) Katua, talon numeroa ja rakennusta, postinumeroa, asuinpaikkaa, asuinmaata jne. varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja osoite on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	O	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti
Tiedot ajoneuvon aiemmista omistajista		(Koodi C.2) Tiedot ajoneuvon aiemmasta omistajasta
Aiempien omistajien sukunimi/yhtiönimi	M	(Koodi C.2.1)
Etunimi	M	(Koodi C.2.2)
Osoite	M	(Koodi C.2.3)
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	O	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti

⁽¹⁰⁾ M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, kun se on saatavilla jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä, O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.

⁽¹¹⁾ Koodit on yhdenmukaistettu ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EU (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57) liitteiden I ja II mukaisesti.

V osa. Ajoneuvojen aiempiin loppukäyttäjiin liittyvät tiedot 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti

Nimike	M/O ⁽¹⁰⁾	Huomautukset
Ajoneuvon aiempiin loppukäyttäjiin liittyvät tiedot		Tiedot ajoneuvon aiemmasta loppukäyttäjästä
Rekisteröintitodistuksen aiempien loppukäyttäjien nimi	M	Sukunimeä, infiksiä ja titteliä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja nimi on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja nimi on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	Katua, talon numeroa ja rakennusta, postinumeroa, asuinpaikkaa, asuinmaata jne. varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja osoite on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö on tunnistettavissa yksiselitteisesti

⁽¹⁰⁾ M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, kun se on saatavilla jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä, O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.