



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 1. maaliskuuta 2023  
(OR. en)

---

---

Toimielinten välinen asia:  
2023/0052(COD)

---

---

7018/23  
ADD 1

TRANS 79  
JAI 248  
DAPIX 2  
ENFOPOL 93  
CODEC 286

#### SAATE

---

Lähettäjä: Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ

Saapunut: 1. maaliskuuta 2023

Vastaanottaja: Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri

---

Kom:n asiak. nro: SWD(2023) 127 final

---

Asia: KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ  
VAIKUTUSTENARVIOINNISTA Oheisasiakirja Ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2023) 127 final.

---

Liite: SWD(2023) 127 final



Bryssel 1.3.2023  
SWD(2023) 127 final

## KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

### TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA

#### *Oheisasiakirja*

**Ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi**

**liikenneturvallisuuden liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta**

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

<b>Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä</b>
<b>Vaikutustenarviointi: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta</b>
<b>A. Toimenpiteen tarve</b>
<b>Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?</b>
<p>Vaikutustenarvioinnissa todettiin, että liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetulla direktiivillä (EU) 2015/413, jäljempänä 'CBE-direktiivi', on edistetty liikenneturvallisuuteen liittyvään liikenneriikkomukseen ulkomailla syyllistyneiden nimettömyyden poistamista, sillä se on lisännyt merkittävästi tutkittujen rajatylittävien tapausten määrää. Myös direktiivin rajoitukset ovat kuitenkin käyneet ilmi, sillä sen pelotevaikutus ei ole riittänyt poistamaan rikkomukseen syyllistyneiden rankaisemattomuutta, koska sen soveltamisala on rajallinen ja liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneriikkomusten rajatylittävä tutkinta ja näistä rikkomuksista määrättyjen rangaistusten rajatylittävä täytäntöönpano ovat puutteellisia. Tämän seurauksena niiden ulkomailla asuville rikkomukseen syyllistyneille kuljettajille määrättyjen sakkorangaistusten osuus, jotka myös maksetaan, on vähäinen (vuosittain jää panematta täytäntöön yli 6 miljoonaa rajatylittäviin tapauksiin liittyvää sakkorangaistusta) eikä ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksia suojella riittävästi.</p>
<b>Mitä on tarkoitus saada aikaan?</b>
<p>Aloitteen yleisenä tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta. Tämä on tarkoitus saada aikaan siten, että muutetaan ulkomailla asuvien kuljettajien käyttäytymistä vähentämällä rankaisemattomuutta, jota ulkomailla asuvat kuljettajat edelleen nauttivat. Rankaisemattomuutta on tarkoitus vähentää parantamalla liikenneturvallisuuteen liittyvien rikkomusten rajatylittävää tutkintaa (eli lisäämällä ulkomailla asuvien rikkomukseen syyllistyneiden kuljettajien tunnistamisen ja heille määrättyjen sakkorangaistusten täytäntöönpanon todennäköisyyttä). Samanaikaisesti ulkomailla asuvat kuljettajat saisivat tiedoksiantokirjeitä tai sakkomääräyksiä kielellä, jota he ymmärtävät, kohtuullisessa ajassa ja sellaisessa muodossa, jonka avulla kirjeen tai määräyksen aitous olisi helppo todentaa.</p>
<b>Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?</b>
<p>Ilman EU:n toimia liikenneturvallisuussääntöjen rajatylittävä täytäntöönpano perustuisi voimassa oleviin kahden- ja monenvälisiin sopimuksiin. Tällaisella jäsenvaltioiden välisten sopimusten tilkkutäkillä ei voida taata EU:n kansalaisten yhdenvertaista kohtelua, ja sopimusten puutteellisen kattavuuden vuoksi se olisi tehottomampi väline pyrittäessä poistamaan ulkomailla asuvien rikkomukseen syyllistyneiden kuljettajien rankaisemattomuus. Tästä syystä EU:n toimet olisivat tehokkaampia kuin jäsenvaltioiden tasolla toteutettavat, koordinoimattomat toimet.</p>
<b>B. Ratkaisut</b>
<b>Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei, miksi ei?</b>
<p>Esitetyt politiikkatoimet on ryhmitelty kolmeksi toimintavaihtoehdoksi (toimintavaihtoehto 1, toimintavaihtoehto 2 ja toimintavaihtoehto 3). Niistä kahdesta (toimintavaihtoehto 2 ja toimintavaihtoehto 3) on laadittu muunnelmat (toimintavaihtoehto 2A ja toimintavaihtoehto 3A). Toimintavaihtoehto 1 on kaikkien muiden toimintavaihtoehtojen perusta: se sisältää 11 kaikkiaan 16 politiikkatoimesta ja kattaa suurimman osan teknisistä kysymyksistä ja perusoikeuksien suojelun. Toimintavaihtoehto 2 sisältää kaikki toimintavaihtoehdon 1 toimenpiteet ja lisäksi erityisten seurantamenettelyjen käyttöönottamisen</p>

liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneerikkomusten rajatylittävää tutkintaa varten, jotta kansallisten viranomaisten välillä voidaan vaihtaa muitakin kuin pelkkiä ajoneuvorekisteritietoja. Parhaaksi katsottu vaihtoehto on toimintavaihtoehto 2A, joka perustuu toimintavaihtoehtoon 2 ja sisältää ajoneuvon haltijoiden tai omistajien velvollisuuden tehdä yhteistyötä valvontaviranomaisten kanssa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenneerikkomuksista vastuussa olevien henkilöiden tunnistamiseksi. Toimintavaihtoehto 3 perustuu toimintavaihtoehtoon 2A, ja siinä otetaan lisäksi käyttöön räätälöity seurantamekanismi – erityissäännös – CBE-direktiivin soveltamisalaan kuuluvista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenneerikkomuksista määrättyjen sakkorangaistusten vastavuoroista tunnustamista varten. Toimintavaihtoehto 3A menee vieläkin pidemmälle kuin toimintavaihtoehto 3, koska sillä vähennetään perusteita muiden jäsenvaltioiden määräämien sakkorangaistusten tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta kieltäytymiselle.

### **Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?**

Sidosryhmät tukevat laajalti CBE-direktiivin soveltamisalan laajentamista kattamaan muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia. Viranomaisilla on erilaisia näkemyksiä siitä, miten direktiivin tehokkuutta voitaisiin lisätä. Kaikki viranomaiset kannattavat toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan rikkomusten rajatylittävää tutkintaa. Jotkin viranomaiset suhtautuvat kuitenkin kriittisesti erityisiin sakkorangaistusten rajatylittävää täytäntöönpanoa koskeviin (yksinkertaisempiin) sääntöihin, kun taas toiset kannattaisivat tällaisia erityisiä sääntöjä ulkomailla tehdyistä liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenneerikkomuksista määrättyjen sakkorangaistusten vastavuoroisesta tunnustamisesta. Tienkäyttäjät edustavat järjestöt suhtautuvat erittäin myönteisesti kaikkiin toimenpiteisiin, joilla parannettaisiin ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksien suojelua.

### **C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset**

#### **Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?**

Parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa pidetään tehokkaana asetettujen toimintapoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi, sillä se tuottaa suuria nettohyötyjä, on sisäisesti johdonmukainen ja oikeasuhteinen jäsenvaltioiden sääntöjen ja menettelyjen osalta sekä poliittisen ja oikeudellisen toteutettavuuden kannalta kokonaisuutena paras. Sen avulla arviointijaksolla 2025–2050 arvioidaan perusskenaarioon verrattuna säästettävän 384 ihmishenkeä ja vältettävän 21 789 loukkaantumista, jolloin onnettomuuksien ulkoiset kustannukset vähenevät rahallisesti ilmaistuna noin 2,8 miljardia euroa.

#### **Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?**

Perusskenaarioon verrattuna jäsenvaltioiden viranomaisille täytäntöönpanosta aiheutuvien lisäkustannusten arvioidaan olevan arviointikaudella 2025–2050 nykyarvona ilmaistuna 136,8 miljoonaa euroa. Tämä sisältää jäsenvaltioiden hallintoviranomaisille (esimerkiksi tietoteknisten järjestelmien mukauttamisesta) aiheutuvat 4,6 miljoonan euron kertaluonteiset mukauttamiskustannukset.

#### **Mitkä ovat vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn?**

Pk-yrityksiin kohdistuvien vaikutusten odotetaan olevan myönteisiä, mutta välillisiä ja vähäisiä. Ehdotuksen odotetaan vähentävän tienkäyttäjien vaivannäkökustannuksia perusoikeuksien paremman suojelun ansiosta. Lisäksi leasing-yhtiöiden ja autovuokraamojen hallintokustannusten ennakoidaan alentuvan arviointikaudella 2025–2050 nykyarvona ilmaistuna noin 7 miljoonalla eurolla verrattuna perusskenaarioon.

#### **Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?**

Parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon arvioidaan aiheuttavan täytäntöönpanoon liittyviä lisäkustannuksia, jotka johtuvat liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneerikkomusten tutkinnan

tehostamisesta ja joiden arvioidaan olevan arviointikaudella 2025–2050 perusskenaarioon verrattuna nykyarvona ilmaistuna 132,2 miljoonaa euroa.

**Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?**

Toimenpiteellä ei pitäisi olla muita merkittäviä vaikutuksia.

**Suhteellisuusperiaate**

Parhaaksi katsotussa toimintavaihtoehdossa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tavoitteiden saavuttamiseksi ja havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi.

**D. Seuranta**

**Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?**

Jäsenvaltiot toimittavat komissiolle ensimmäisen kertomuksensa CBE-direktiivin soveltamisesta viimeistään neljän vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta. Komissio arvioi direktiivin soveltamista viimeistään 18 kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut ensimmäiset kertomukset kaikilta jäsenvaltioilta.