



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 1. maaliskuuta 2023
(OR. en)

6792/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0052(COD)

TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	1. maaliskuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 126 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 126 final.

Liite: COM(2023) 126 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Nämä perustelut liittyvät ehdotukseen direktiiviksi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413¹, jäljempänä 'CBE-direktiivi', muuttamisesta.

EU:n liikenneturvallisuus on parantunut huomattavasti viimeisten 20 vuoden aikana. Liikennekuolemien määrä on vähentynyt 61,5 prosenttia, noin 51 400:sta vuonna 2001 noin 19 800:aan vuonna 2021. Liikenneturvallisuus ei kuitenkaan ole parantunut riittävästi, jotta olisi päästy EU:n poliittiseen tavoitteeseen, joka oli vähentää liikennekuolemien määrää 50 prosenttia vuosina 2001–2010 ja vielä 50 prosenttia vuosina 2011–2020 (eli 75 % vuosina 2001–2020). Tavoite on peräisin komission kahden viime vuosikymmenen aikana antamista strategisista asiakirjoista, joita ovat esimerkiksi *Valkoinen kirja – Eurooppalainen liikennepoliittikka vuoteen 2010*² ja komission tiedonanto *Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusalueita: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020*³. Vuodelta 2020 raportoitu luku eli noin 18 800 liikennekuolemaa oli edelleen selvästi tavoitearvoa korkeampi, vaikka liikennekuolemien määrä väheni vuodessa vaikuttavasti eli yli 17 prosenttia verrattuna vuoden 2019 vastaavaan lukuun. Vuoden 2020 lukuun vaikutti kuitenkin voimakkaasti tieliikenteen määrän ennennäkemätön väheneminen covid-19-pandemian takia.⁴

Ennen vuotta 2020 liikennekuolemien määrä ei juurikaan vähentynyt. Tämä jälkeenjääminen tavoitteista, joka ilmeni jo noin vuonna 2014, sai EU:n liikenneministerit antamaan Vallettassa maaliskuussa 2017 pidetyssä liikenneneuvoston epävirallisessa kokouksessa liikenneturvallisuutta koskevan julistuksen.⁵ Julistuksessa jäsenvaltiot pyysivät komissiota tarkastelemaan unionin liikenneturvallisuuden oikeudellisen kehityksen vahvistamista tämän pysähtyneen suuntauksen kääntämiseksi oikeaan suuntaan.

Komissio julkaisi kesäkuussa 2019 asiakirjan *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards “Vision Zero”* (EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteet vuosiksi 2021–2030 – seuraavat vaiheet nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi)⁶. Tässä asiakirjassa komissio ehdotti uusia välitavoitteita liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi 50 prosenttia vuosina 2020–2030, kuten Vallettan julistuksessa suositellaan. Komissio käytti näiden poliittisten puitteiden perustana niin kutsuttua Safe System -toimintatapaa, jossa kuolemien ja vakavien loukkaantumisten tieliikenneonnettomuuksissa katsotaan olevan suurelta osin ehkäistävissä, vaikka törmäyksiä

¹ EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto ilmoitti suurimpien Euroopan kaupunkien liikennemäärän vähentyneen 70–85 prosenttia ensimmäisten sulkutoimien aikana huhtikuussa 2020 (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Ks. https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf. Neuvosto hyväksyi kesäkuussa 2017 päätelmät liikenneturvallisuudesta Vallettan julistuksen tukemiseksi (ks. asiakirja 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

tulee jatkuvasti tapahtumaan. Yksi järjestelmän pääpilareista on liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten rajatylittävä valvonta, koska se vähentää ulkomailla asuvien kuljettajien rankaisemattomuutta. Vuonna 2020 hyväksytyssä *Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa*⁷ asetettiin välitavoite, jonka mukaan EU:n kaikkien liikennemuotojen liikennekuolemien määrä vähennetään lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä, ja ilmoitettiin CBE-direktiivin muuttamisesta lippulaivahankkeen 10 *Liikenteen vaarattomuuden ja turvallisuuden vahvistaminen* mukaisesti. Tämän jälkeen aloite lisättiin komission vuoden 2022 työohjelman liitteeseen II (REFIT-aloitteet) otsikon *Uutta vauhtia eurooppalaiselle demokratialle* alle.⁸

Tärkeää on, että Euroopan parlamentti hyväksyi lokakuussa 2021 päätöslauselman EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteista vuosiksi 2021–2030⁹. Vaikka parlamentti tunnustaa saavutetun edistyksen, se kehotti komissiota muuttamaan CBE-direktiiviä, koska nykyiset puitteet ”[...] eivät riitä varmistamaan asianmukaista tutkintaa seuraamusten täytäntöönpanoa [...] varten”.

Tämä aloite perustuu nykyiseen CBE-direktiiviin, jolla on seuraavat piirteet ja vaikutukset:

- 1) Direktiivillä otettiin käyttöön ajoneuvorekisteritietojen sähköinen vaihto jäsenvaltioiden välillä nimettyjen kansallisten yhteyspisteiden kautta, mikä auttaa tunnistamaan ulkomailla rekisteröidyn rikkomuksen tekemiseen käytetyn ajoneuvon omistajan tai haltijan.
- 2) Direktiivissä yksilöitiin eurooppalainen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmä (Eucaris) ajoneuvorekisteritietojen sähköisen vaihdon ensisijaiseksi tietotekniseksi alustaksi.
- 3) Direktiiviä on sovellettu käytännössä pääasiassa rajatylittäviin tapauksiin, joissa rikkomukset havaitaan etäältä automaattisilla tai manuaalisilla valvontalaitteilla, useimmiten kameroilla (eli pysäyttämättä ajoneuvoa ja/tai tunnistamatta kuljettajaa paikan päällä).
- 4) Direktiivi kattaa seuraavat kahdeksan liikenneturvallisuuteen liittyvää liikenne rikkomusta: ylinopeus, turvavyön käytön laiminlyönti, punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen, rattijuopumus, huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen, suojakypärän käytön laiminlyönti, kielletyllä kaistalla ajo sekä matkapuhelimen tai muun viestintävälineen laitton käyttö ajon aikana.
- 5) Direktiivissä määriteltiin tapa, jolla rikkomuksesta olisi ilmoitettava asianomaiselle henkilölle, kielijärjestelyt mukaan luettuna, ja lisäksi siinä esitettiin lähetettävän ilmoituksen (ei-pakollinen) malli.
- 6) Direktiivi lisäsi kansalaisten tietoisuutta, koska siinä edellytettiin, että jäsenvaltiot tiedottavat komissiolle voimassa olevista liikenneturvallisuussäännöistä ja asettavat ne saataville verkkosivustolla kaikilla virallisilla kielillä.¹⁰

Vuonna 2008 annettuun ensimmäiseen ehdotukseen CBE-direktiiviksi liitetystä vaikutustenarvioinnista¹¹ arvioitiin, että ulkomailla asuvien kuljettajien osuus EU:n tieliikenteestä oli noin 5 prosenttia (ajoneuvokilometreissä mitattuna) mutta he syyllistyivät noin 15 prosenttiin ylinopeusrikkomuksista. Näin ollen he syyllistyvät suhteellisesti todennäköisemmin ylinopeusrikkomuksiin kuin jäsenvaltiossa asuvat kuljettajat. Yksi todetuista syistä oli se, että ulkomailla asuvat henkilöt kokivat, että heille määrättäisiin epätodennäköisemmin seuraamuksia heidän ajaessaan jäsenvaltiossa, jossa he eivät asuneet, ja että heihin kohdistettaisiin epätodennäköisemmin oikeustoimia, jos he eivät maksaisi toisen

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ COM(2021) 645 final, liite II, aloite nro 26.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_FI.pdf

¹⁰ Komission Liikenteessä ulkomailla -verkkosivusto:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_fi.htm

¹¹ SEC(2008) 351.

jäsenvaltion viranomaisten määräämiä sakkoja. Vaikka nykyinen CBE-direktiivi auttoi poistamaan ulkomailla asuvien rikkomuksiin syyllistyneiden henkilöiden *anonymiteetin* lisäämällä tutkittujen rajatylittävien tapausten määrää vaikuttavin luvuin, se on myös osoittanut rajoituksensa, koska sen pelotevaikutus ei ole riittänyt poistamaan rikkomuksiin syyllistyneiden *rankaisemattomuutta*.

Tällä aloitteella pyritään parantamaan edelleen liikenneturvallisuutta laajentamalla CBE-direktiivin soveltamisalaa kattamaan muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia sekä sujuvoittamalla (eli yksinkertaistamalla, digitalisoimalla ja tarkentamalla) ulkomailla tehtyjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkintaa ja siten helpottamalla seuraamusten rajatylittävää täytäntöönpanoa. Sillä pyritään myös parantamaan ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksien suojelua. Tavoitteet, joiden avulla direktiivin koko potentiaali voidaan hyödyntää, ovat seuraavat:

1. Saadaan ulkomailla asuvat kuljettajat noudattamaan paremmin useampia liikenneturvallisuussääntöjä: Vaarallisella käyttäytymisellä on merkitystä suuressa määrässä liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Vaarallisen käyttäytymisen ehkäiseminen laajentamalla CBE-direktiivin soveltamisalaa koskemaan muitakin liikenneturvallisuuteen liittyviä rikkomuksia ja vähentämällä siten rankaisemattomuutta on ratkaisevan tärkeää. Se, että jäsenvaltiot eivät voi tehokkaasti rangaista muista jäsenvaltioista tulevia rikkomuksiin syyllistyneitä – jotta voitaisiin varmistaa jäsenvaltiossa ja ulkomailla asuvien kuljettajien yhdenvertainen kohtelu –, heikentää vakavasti täytäntöönpanotoimien uskottavuutta.
2. Sujuvoitetaan jäsenvaltioiden välisiä keskinäisen avunannon menettelyjä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten rajatylittävässä tutkinnassa: Vuonna 2016 tehdyssä CBE-direktiivin arvioinnissa¹² määriteltiin seuraavat keskeiset syyt, joiden vuoksi oikeustoimia ei voida soveltaa ulkomailla asuviin rikkomuksiin syyllistyneisiin henkilöihin: 1) noin puolta havaituista ulkomailla asuvien henkilöiden tekemistä tieliikenne rikkomuksista ei tutkittu, 2) noin puolet tutkituista tieliikenne rikkomuksista määrätyistä taloudellisista seuraamuksista jäi panematta täytäntöön, 3) jos rikkomuksiin syyllistyneet henkilöt kieltäytyivät maksamasta niistä määrättyjä taloudellisia seuraamuksia, seuraamukset jäivät lähes joka kerta panematta täytäntöön – seuraamusten onnistunut täytäntöönpano johtui pääasiassa vapaaehtoisista maksuista. Keskeiset syyt havaittuihin puutteisiin olivat raskas, aikaa vievä ja siksi puutteellinen jäsenvaltioiden keskinäinen avunanto ja yhteistyö liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkinnassa sekä puutteet seuraamusten täytäntöönpanossa ajoneuvorekisteritietojen vaihdon jälkeen, erityisesti silloin, kun sovelletaan erilaisia oikeudellisen vastuun järjestelmiä.
3. Vahvistetaan ulkomailla asuvien rikkomuksiin syyllistyneiden henkilöiden perusoikeuksien suojelua, mukaan lukien yhdenmukaistaminen henkilötietojen suojaa koskevien uusien EU:n sääntöjen kanssa: Komissio on saanut kansalaisilta useita valituksia perusoikeuksien (puutteellisesta) kunnioittamisesta, erityisesti liittyen muutoksenhakuun tapauksissa, joissa kyse on väitetysti ulkomailla tehdyistä liikenne rikkomuksista (ja koskien erityisesti erimielisyyksiä puutteellisista tai epäselvistä muutoksenhakumenettelyjä koskevista tiedoista). Valituksia on saatu puuttuvista todisteista, ulkomailla ja jäsenvaltiossa asuville kuljettajille asetetuista

¹² SWD(2016) 355 final.

erilaisista määräajoista sakkomääräysten tai ilmoitusten toimittamisessa sekä asiakirjojen puutteellisesta tiedoksiannosta, mukaan lukien puuttuvat käännökset ja tiettyjen tietojen, jotka liittyvät tehtyihin rikkomuksiin ja tapoihin maksaa taloudelliset seuraamukset, saamiseen liittyvät ongelmat. Tärkeää on myös se, että ehdotuksella varmistetaan yhdenmukaisuus uuden henkilötietojen suojaa koskevan EU:n lainsäädännön¹³ kanssa, joka on hyväksytty tällä välin.

Tarkempia tietoja siitä, miten edellä mainittuja tavoitteita ja niihin liittyviä ongelmia käsitellään aloitteessa, esitetään näiden perustelujen 3 luvussa.

Johdonmukaisen lähestymistavan varmistamiseksi liikennesääntöjen rajatylittävässä täytäntöönpanossa komissio on koonnut neuvottelupaketin, joka koostuu kolmesta aloitteesta. Tämän CBE-direktiivin muuttamista koskevan direktiiviehdotuksen lisäksi paketti sisältää ehdotuksen uudeksi ajokorttidirektiiviksi (jolla korvataan ajokorteista annettu direktiivi 2006/126/EY¹⁴) ja ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston uudeksi direktiiviksi tiettyjen ajokieltojen unionin laajuisesta vaikutuksesta.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Ehdotus CBE-direktiivin muuttamisesta on yhdenmukainen EU:n muun liikenneturvallisuuslainsäädännön kanssa. Siinä 1) viitataan ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annettuun neuvoston direktiiviin 1999/37/EY¹⁵ siltä osin, kuin se koskee ajoneuvojen rekisteröintitietojen tietoelementtien luokittelua, se 2) laajentaa CBE-direktiivin koskemaan ylikuormitetun ajoneuvon käyttöä, minkä vuoksi se liittyy läheisesti tiettyjen ajoneuvojen suurimmista sallituista mitoista ja painoista annetun direktiivin 96/53/EY¹⁶ soveltamiseen, ja se 3) täydentää ajokorttidirektiiviä siten, että siinä sallitaan ajokorttirekistereistä saatujen henkilötietojen käyttö liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennetrikomusten rajatylittävissä tutkimuksissa, jotta voidaan ilmoittaa rikkomuksiin syyllistyneille kuljettajille heidän ajo-oikeuteensa vaikuttavista määrättyistä seuraamuksista ja tunnistaa liikenneturvallisuuteen liittyvistä rikkomuksista vastuussa oleva henkilö.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Unionin tasolla on erityisesti poliisi- ja oikeudellisen yhteistyön alalla jo olemassa laajempi joukko oikeudellisia välineitä ja käynnissä olevia aloitteita, jotka on otettava huomioon tämän aloitteen yhteydessä. Niitä ovat esimerkiksi rajatylittävät tutkintamenettelyt keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tehdyn yleissopimuksen¹⁷

¹³ Asetus (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (yleinen tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1) ja direktiivi (EU) 2016/680 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 (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 89).

¹⁴ EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18.

¹⁵ EUVL L 138, 1.6.1999, s. 57.

¹⁶ Neuvoston direktiivi 96/53/EY 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).

¹⁷ Neuvoston säädös, annettu 29 päivänä toukokuuta 2000, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 34 artiklan mukaisen yleissopimuksen tekemisestä keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä (EYVL C 197, 12.7.2000, s. 1).

puitteissa, eurooppalainen tutkintamääräys¹⁸ ja Prümin päätökset, joita tarkistetaan parhaillaan¹⁹. Ehdotuksessa säädetään kuitenkin erityisistä yksinkertaistetuista ja digitalisoiduista menettelyistä, joiden tarkoituksena on liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennetrikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistaminen ja asiakirjojen tiedoksiantomenettelyt, jotka poikkeavat edellä mainituista säädöksistä, jotta miljoonat liikenneturvallisuuteen liittyvät liikennetrikkomukset, jotka usein katsotaan hallinnollisiksi, voidaan helpommin havaita automaattisesti. Kuten CBE-direktiivin tämänhetkisessäkin versiossa, ehdotuksessa säilytetään vahva yhteys puitepäätökseen 2005/214/YOS²⁰ taloudellisen seuraamuksen maksamatta jättämisen osalta. Sillä edistetään puitepäätöksen tehokasta soveltamista parantamalla liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennetrikkomuksista vastuussa olevien henkilöiden tunnistamista ja ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksien suojelua.

Ehdotuksessa viitataan myös 1) sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla annettuun asetukseen (EU) N:o 910/2014²¹, jotta voidaan varmistaa sähköisen rekisteröidyn jakelupalvelun kautta lähetettyjen ja vastaanotettujen liikennetrikkomusilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen oikeusvaikutus ja hyväksyttävyys, 2) oikeudesta tulkkaukseen ja käännöksiin rikosoikeudellisissa menettelyissä annettuun direktiiviin 2010/64/EU²², jotta voidaan varmistaa liikennetrikkomusilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen käännösten vakiolaatu ja se, että muutetun CBE-direktiivin täytäntöönpano ei vaikuta rikosoikeudellisiin menettelyihin, jotka vaativat asianosaisille erityisiä suojatoimia eli menettelytakeita, jotka turvataan epäillyille ja syytetyille, 3) toimenpiteistä yhteisen korkean kyberturvataso varmistamiseksi koko unionissa annettuun direktiiviin (EU) 2022/2555²³, jotta voidaan varmistaa tietojenvaihto ilmoitetuista kyberturvallisuuspoikkeamista, kun käsiteltyjä henkilötietoja säilytetään pilvipalvelujen avulla, 4) yhteisestä digitaalisesta palveluäylystä annettuun asetukseen (EU) 2018/1724²⁴, jotta varmistetaan näiden perustelujen 4 luvussa tarkoitetun erityisen digitaalisen portaalin ja komission Your Europe -portaalin yhteensopivuus, sekä 5) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveihin 2012/13/EU²⁵, 2013/48/EU²⁶, (EU) 2016/343²⁷, (EU) 2016/800²⁸ ja

¹⁸ 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).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Neuvoston puitepäätös 2005/214/YOS, tehty 24 päivänä helmikuuta 2005, vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin (EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16).

²¹ 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).

²² 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).

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2555, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, toimenpiteistä kyberturvallisuuden yhteisen korkean tason varmistamiseksi kaikkialla unionissa, asetuksen (EU) N:o 910/2014 ja direktiivin (EU) 2018/1972 muuttamisesta sekä direktiivin (EU) 2016/1148 kumoamisesta (EUVL L 333, 27.12.2022, s. 80).

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1724, annettu 2 päivänä lokakuuta 2018, tietoja, menettelyjä sekä neuvonta- ja ongelmanratkaisupalveluja saataville tarjoavan yhteisen digitaalisen palveluäylyn perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 1).

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/13/EU, annettu 22 päivänä toukokuuta 2012, tiedonsaantioikeudesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 142, 1.6.2012, s. 1).

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/48/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2013, oikeudesta käyttää avustajaa rikosoikeudellisissa menettelyissä ja eurooppalaista pidätysmääräystä koskevissa menettelyissä sekä oikeudesta saada tieto vapaudenmenetyksestä ilmoitetuksi kolmannelle osapuolelle ja

(EU) 2016/1919²⁹ sekä luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2018/1725³⁰ sen varmistamiseksi, että muutetun CBE-direktiivin täytäntöönpano ei vaikuta rikosoikeudellisiin menettelyihin, jotka vaativat asianosaisille erityisiä suojatoimia eli menettelytakeita, jotka turvataan epäillyille ja syytetyille.

Kuten tämän aloitteen tavoitteissa mainitaan, henkilötietojen suojaa koskevaa EU:n lainsäädäntöä on uudistettu. Erityisesti on mainittava direktiivi (EU) 2016/680 (lainvalvontatarkoituksessa käsiteltävien henkilötietojen suojaa koskeva direktiivi), joka hyväksyttiin ja tuli voimaan toukokuussa 2016. Lainvalvontatarkoituksessa käsiteltävien henkilötietojen suojasta annetun direktiivin 62 artiklan 6 kohdassa edellytetään, että komissio tarkastelee 6. toukokuuta 2019 mennessä muita EU:n säädöksiä, joilla säännellään toimivaltaisten viranomaisten lainvalvontatarkoituksessa suorittamaa henkilötietojen käsittelyä, arvioidakseen tarvetta yhdenmukaistaa ne kyseisen direktiivin kanssa ja tehdäksään tarvittaessa ehdotuksia niiden muuttamiseksi, jotta voidaan varmistaa yhdenmukainen henkilötietojen suoja kyseisen direktiivin soveltamisalalla. Komissio julkaisi tarkastelunsa tulokset vuonna 2020 tiedonannossa³¹, jossa yksilöidään kymmenen säädöstä, mukaan lukien CBE-direktiivi, jotka olisi yhdenmukaistettava lainvalvontatarkoituksessa käsiteltävien henkilötietojen suojasta annetun direktiivin kanssa, ja tähän liittyvä aikataulu. Näin ollen tällä aloitteella varmistetaan yhdenmukaisuus lainvalvontatarkoituksessa käsiteltävien henkilötietojen suojasta annetun direktiivin kanssa, erityisesti selventämällä, että kyseistä direktiiviä sovelletaan henkilötietojen käsittelyyn CBE-direktiivin yhteydessä.

Lisäksi ehdotuksessa asetukseksi oikeudellisen yhteistyön digitalisoinnista ja oikeussuojasta rajatylittävissä siviili-, kaupp- ja rikosoikeudellisissa asioissa³² esitetty nykyisten rajatylittävien tutkintamenettelyjen ja tietoteknisten ratkaisujen digitalisointi, jolla pyritään helpottamaan menettelyjen kulkua ja vähentämään käytännön vaikeuksia mitä tulee luonnollisten ja oikeushenkilöiden oikeussuojan tehokkaaseen ja läpinäkyvään saatavuuteen, on otettava huomioon tämän ehdotuksen mukaisten jatkomenettelyjen digitalisoinnissa täytäntöönpanosäädöksillä, jotta voidaan varmistaa käytettävien järjestelmien yhteensopivuus. Tämän ehdotuksen mukaisilla täytäntöönpanosäädöksillä käyttöön otettavat digitaaliset ratkaisut olisi myös yhdenmukaistettava niiden digitaalisten julkisten palvelujen rajatylittävää yhteentoimivuutta koskevien vaatimusten kanssa, jotka on vahvistettu ehdotuksessa

pitää vapaudenmenetyksen aikana yhteyttä kolmansiin henkilöihin ja konsuliviranomaisiin (EUVL L 294, 6.11.2013, s. 1).

²⁷ 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).

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

Yhteentoimiva Eurooppa -säädökseksi³³, jolla edistetään rajatylittävää yhteentoimivuutta julkisella sektorilla.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

CBE-direktiivin hyväksymisen oikeusperusta oli alun perin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 87 artiklan 2 kohta³⁴ eli poliisiyhteistyötä koskeva oikeusperusta, jonka nojalla Yhdistynyt kuningaskunta, Tanska ja Irlanti voivat jättää direktiivin soveltamatta. Tämä direktiivi kumottiin unionin tuomioistuimen 6 päivänä toukokuuta 2014 asiassa C-43/12 antamalla tuomiolla³⁵. Tuomiossa todettiin, ettei direktiiviä voitu hyväksyä poliisiyhteistyötä koskevan oikeusperustan nojalla ja että se olisi pikemminkin pitänyt komission alkuperäisen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla, koska kyseinen säännös on liikennettä koskeva oikeusperusta. Uusi, tällä hetkellä voimassa oleva direktiivi hyväksyttiin 11. maaliskuuta 2015 uudella oikeusperustalla tekemättä muutoksia kumotun direktiivin sisältöön, ja se kattaa kaikki jäsenvaltiot.

Tässä ehdotuksessa säilytetään CBE-direktiivin ensisijainen tavoite eli liikenneturvallisuuden parantaminen. Ehdotuksen sisältö ei ole ristiriidassa edellä mainitun tavoitteen kanssa eikä ylitä sitä, mikä on tarpeen liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajatylittävän tietojenvaihdon helpottamiseksi silloin, kun ne on tehty ajoneuvolla, joka on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tapahtui. Näin ollen ehdotuksen oikeusperusta on edelleen SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohta, jonka mukaan *"Euroopan parlamentti ja neuvosto, tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen [...] c) toteuttavat toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi, [...]".*

• Toissijaisuusperiaate

Ulkomailla asuvien rikkomuksiin syylistyneiden henkilöiden rankaisemattomuuden lopettaminen ja kaikkien tienkäyttäjien yhdenvertaisen kohtelun varmistaminen kaikkialla unionissa ei voi olla yhtä tuloksellista, jos sovelletaan erilaisia kansallisia tai alueellisia lähestymistapoja (monen- tai kahdenvälisiä sopimuksia). CBE-direktiivin toimivuutta koskevassa arvioinnissa todettiin, että samojen tulosten saavuttaminen kuin direktiivillä edellyttäisi yli 300 kahdenvälisen sopimuksen tekemistä, mikä johtaisi läpinäkymättömään, monimutkaiseen, mahdollisesti epä johdonmukaiseen ja kustannustehottomaan oikeudelliseen ympäristöön, joka lopulta aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia kansallisille viranomaisille. Ilman EU:n tason toimia käytössä olisi hajanaisia sääntöjä, jotka eivät olisi yhtä tuloksellisia ulkomailla asuvien rikkomuksiin syylistyneiden henkilöiden rankaisemattomuuden lopettamisessa ja liikenneturvallisuuden parantamiseen johtavien käyttäytymismuutosten aikaansaamisessa. Tällöin liikenneturvallisuussääntöjen rajatylittävä täytäntöönpano tuskin

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Direktiivi 2011/82/EU liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 288, 5.11.2011, s. 1).

³⁵ Unionin tuomioistuimen tuomio 6.5.2014, Euroopan komissio v. Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

olisi mahdollista, koska jäsenvaltiot eivät pystyisi varmistamaan keskinäistä avunantoa rajatylittävissä tutkintamenettelyissä.

Toissijaisuusperiaatteen mukaan jäsenvaltiot harkitsevat täytäntöönpanokäytäntöjen soveltamista omalla alueellaan ensisijaisesti niiden oman toimivallan puitteissa. Tällä aloitteella ei pyritä asettamaan vaatimuksia liikenneturvallisuuksääntöjen täytäntöönpanolle sinänsä. Siinä keskitytään ainoastaan helpottamaan rajatylittäviä tutkintamenettelyjä, joita jäsenvaltiot eivät pysty yksinään toteuttamaan johdonmukaisesti, jotta voitaisiin varmistaa jäsenvaltiossa ja ulkomailla asuvien kuljettajien yhdenvertainen kohtelu.

- **Suhteellisuusperiaate**

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 4 kohdassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tämän ehdotuksen mukaisissa toimenpiteissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden eli liikenneturvallisuuden parantamisen saavuttamiseksi (parantamalla liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennesääntöjen rajatylittävää täytäntöönpanoa).

Ehdotuksessa käsitellään nykyisiä esteitä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneerikkomusten tehokkaalle rajatylittävälle tutkinnalle ja ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksien suojelulle tutkintavaiheessa. Ehdotuksessa vahvistetaan oikeudellinen ja tekninen kehys jäsenvaltioiden väliselle yhteistyölle, jotta voidaan tunnistaa henkilö, joka on vastuussa ulkomailla tehdystä liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenneerikkomuksesta, kuljettajien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi. Tätä varten aloitteen soveltamisalaa laajennetaan seitsemällä uudella liikenneturvallisuuteen liittyvällä liikenneerikkomuksella, jotka voidaan havaita etäältä pysäyttämättä ajoneuvoa ja tunnistamatta kuljettajaa paikan päällä ja joita sidosryhmät pitävät olennaisimpina EU:n liikenneturvallisuuden parantamiseksi edelleen.

Koska liikenneturvallisuuteen liittyvät liikenneerikkomukset voidaan luokitella hallinnollisiksi tai rikosoikeudellisiksi, minkä vuoksi näiden rikkomusten johdosta aloitettavissa menettelyissä toimivaltaiset viranomaiset samoin kuin menettelyjen tarkoitus eroavat toisistaan, henkilötietojen käsittelyssä olisi noudatettava yleistä tietosuojasetusta tai lainvalvontatarkoituksessa käsiteltävien henkilötietojen suojasta annettua direktiiviä. Lyhyellä aikavälillä komissiolle ja jäsenvaltioille aiheutuu kustannuksia sellaisten tietoteknisten ratkaisujen kehittämisestä ja täytäntöönpanosta, joita tarvitaan paitsi valvontaviranomaisten väliseen tietojenvaihtoon ja tietojen jakamiseen myös näiden viranomaisten ja tienkäyttäjien väliseen tietojenvaihtoon ja tietojen jakamiseen. Yhteistyön ja viestinnän parantamisesta saatavat hyödyt kuitenkin kompensoisivat nämä kustannukset pitkällä aikavälillä. Sääntelyn edellyttämästä raportoinnista aiheutuvan rasitteen minimoimiseksi muutetun CBE-direktiivin soveltamisen seuranta perustuu mahdollisuuksien mukaan olemassa oleviin raportointikanaviin ja -infrastruktuureihin sekä automaattiseen datankeruuseen. Tienkäyttäjien eli yritysten ja kansalaisten osalta ehdotuksen odotetaan vähentävän viranomaisten kanssa toimimisesta aiheutuvia kustannuksia.

- **Toimintatavan valinta**

Ehdotuksella yksinkertaistetaan edelleen velvoitteita, joita jäsenvaltioiden viranomaisille on asetettu liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia koskevaa rajatylittävää tietojenvaihtoa varten, ja varmistetaan niiden parempi yhdenmukaistaminen. Toisaalta ehdotuksella on tarkoitus sallia EU-maille riittävästi joustoa, jotta voidaan ottaa huomioon

kansalliset erityisolosuhteet (esimerkiksi mahdollisuus nimetä keskeisiä tai tärkeitä toimijoita tai menettelyjä laajemminkin kuin ehdotetuissa toimenpiteissä). Kun otetaan huomioon edellä mainittu ja se, että ehdotus koostuu muutoksista nykyiseen CBE-direktiiviin, tulevan oikeudellisen välineen olisi tästä syystä oltava direktiivi, koska se mahdollistaa kohdennetun yhdenmukaistamisen ja tietynasteisen jouston toimivaltaisille viranomaisille. Koska ehdotuksessa säilytetään direktiivin nykyinen rakenne vaikuttamatta sen sisältöön, uudelleenlaatimista ei tarvita.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Komissio arvioi vuonna 2016, miten jäsenvaltiot soveltavat CBE-direktiiviä³⁶. Arvioinnissa käsiteltiin soveltamisen merkityksellisyyttä, EU:n tason lisäarvoa, johdonmukaisuutta, vaikuttavuutta ja tehokkuutta. Tämän jälkeen komissio toimitti täytäntöönpanokertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.³⁷

Arvioinnissa tehtiin seuraavat päätelmät:

1. CBE-direktiivin soveltamisalan katsottiin olevan riittävän laaja, sillä se kattaa tärkeimmät tieliikenne rikkomukset eli tapaukset, joissa ajoneuvoa ei tarvitse pysäyttää rikkomuksen havaitsemiseksi. Arvioinnissa todettiin myös, että saattaisi olla hyödyllistä harkita, että direktiivin soveltamisalaan sisällytettäisiin muita liikenneturvallisuuteen liittyviä rikkomuksia, jotka vaarantavat liikenneturvallisuuden ja joiden kohdalla käytetään yhä enemmän automaattisia valvontalaitteita, kuten riittämätön turvaväli, vaarallinen ohitus ja vaarallinen pysäköinti.
2. Sähköinen tietojärjestelmä, jota käytetään ajoneuvorekisteritietojen vaihtamiseen (Eucaris), takaa tehokkaan, nopean, turvallisen ja luottamuksellisen ajoneuvorekisteritietojen vaihtamisen, eikä se aiheuta turhaa hallinnollista rasitetta. Järjestelmä ei kuitenkaan ole vielä käytössä täysimittaisesti. Vuonna 2015 noin 50 prosenttia havaituista ulkomailta asuvien henkilöiden tekemistä tieliikenne rikkomuksista jäi tutkimatta.
3. Ei ollut mahdollista osoittaa selvää korrelaatiota CBE-direktiivin ja sen välillä, kuinka hyvin ulkomaiset tienkäyttäjät noudattivat voimassa olevia liikennesääntöjä. Oli myös mahdotonta antaa selkeää näyttöä direktiivin myönteisestä vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.
4. Ulkoisen johdonmukaisuuden osalta arvioinnissa todettiin, että CBE-direktiivi on edistänyt liikenneturvallisuutta koskevan EU:n oikeudellisen kehyksen yhtenäistämistä täydentämällä muita välineitä, kuten ajokorttidirektiiviä. Sisäistä johdonmukaisuutta koskevassa analyysissä todettiin, että CBE-direktiivin kaksi erityistavoitetta – tieliikennesääntöjen täytäntöönpanon helpottaminen

³⁶ SWD(2016) 355 final. Arvioinnin tukena oli ulkopuolisten konsulttien selvitys – Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5.

³⁷ COM(2016) 744 final.

ajoneuvorekisteritietojen rajatylittävän vaihdon avulla ja kansalaisten tietoisuuden lisääminen voimassa olevista liikennesäännöistä – täydentävät kaikilta osin toisiaan.

5. CBE-direktiivin mahdollisuuksia parantaa liikenneturvallisuutta voitaisiin hyödyntää laajemmin. Noin 50:tä prosenttia tutkituista ulkomailla asuvien henkilöiden tekemistä liikenne rikkomuksista määrättyistä seuraamuksista ei saatu pantua täytäntöön. Tämä johtui joko siitä, että jäsenvaltioiden välillä ei ollut keskinäistä avunantoa eikä yhteistyötä liikenne rikkomusten tutkinnassa ajoneuvorekisteritietojen vaihtamisen jälkeen, tai siitä, että jäsenvaltioissa annetut päätökset niissä tapauksissa, joissa näistä rikkomuksista määrätty rangaistus oli jätetty maksamatta, eivät useinkaan kuuluneet neuvoston puitepäätöksen 2005/214/YOS soveltamisalaan. Vaikutti siltä, etteivät menettelyt rajatylittävissä tapauksissa, joissa rangaistus oli jätetty maksamatta, soveltuneet tilanteeseen, jossa havaittavana on ollut joka vuosi miljoonia CBE-direktiivin kattamia liikenne rikkomuksia.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Komissio antoi yrityksistä Ecorys, Wavestone ja Grimaldi koostuvalle yhteenliittymälle toimeksiannon tukea CBE-direktiivin muuttamisen vaikutustenarviointia.³⁸ Toimeksisaaja otti yhteyttä sidosryhmiin, joihin direktiivi vaikuttaa suoraan, kohdennettujen kyselytutkimusten ja työpajojen avulla. Liikennealan asiantuntijoiden lisäksi kuultiin monen muun politiikan alan, kuten poliisi- ja oikeusyhteistyön, asiantuntijoita. Toimeksisaaja teki myös oikeudellisen analyysin 1) keskinäiseen avunantoon liittyvistä menettelyistä ja tunnustamismenettelyistä liikenne rikkomusten rajatylittävässä tutkinnassa, 2) Eucariksen käytöstä, 3) ajokieltojen rajatylittävästä täytäntöönpanosta, 4) asianmukaisesta oikeusperustasta, kun otetaan huomioon muutetun direktiivin soveltamisalan mahdollinen laajentaminen koskemaan muita liikenne rikkomuksia, kuten ajoneuvojen kaupunkialueille pääsyn sääntöjen rikkomista, 5) henkilötietojen suojaa koskevista säännöistä sekä 6) erityisistä seuraamuksista, kuten ajoneuvojen takavarikoinnista tai säilöönnotosta ja vakuuksien soveltamisesta eli käytännöstä, jossa annetaan vakuus takeeksi liikenne rikkomuksesta määrätyn taloudellisen seuraamuksen takaisinmaksusta. Lisäksi tehtiin tekninen analyysi EU:n oikeusjärjestelmien digitalisoinnista ja muutettua direktiiviä varten tarvittavista asianmukaisista digitaalisista ja tietoteknisistä ratkaisuista.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Kuulemisten tavoitteena oli tarkentaa sidosryhmien kanssa komission käsitystä käsiteltävänä olevista kysymyksistä ja erityisesti kerätä näkemyksiä luonnostelluista toimenpiteistä. Lisäksi kuulemisissa kerättiin näyttöä luonnosteltujen toimenpiteiden odotettavista kustannuksista ja hyödyistä. Ne auttoivat tunnistamaan puutteita toimenpidelogiikassa sekä aloja, jotka vaativat lisähuomiota. Alustavaa vaikutustenarviointia koskevan julkisen kuulemisen, kohdennettujen kuulemisten ja avoimen julkisen kuulemisen tarkoituksena oli kerätä tietoja ja näkemyksiä seuraavista vaikutustenarvioinnin osatekijöistä: 1) ongelman määritelmä, mukaan lukien ongelman aiheuttajat ja toimintapoliittiset tavoitteet, 2) muutoksen laajuus, 3) mahdolliset toimenpiteet ja vaihtoehdot ja niiden todennäköiset vaikutukset muun muassa toissijaisuuden ja EU:n laajuuden ulottuvuuden kannalta sekä 4) tehokkuussäästöjen (erityisesti sääntelykustannusten alentamisen) ja yksinkertaistamistoimenpiteiden laajuus.

³⁸ Vaikutustenarviointia tukeva tutkimus liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikoksia koskevan rajatylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamiseksi, ECORYS consortium (2023): MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

Kuultuja sidosryhmiä olivat muun muassa 1) keskushallinnon viranomaiset (liikenneministeriöt, sisä- ja oikeusministeriöt ja valtion erillisvirastot), 2) paikallishallinnon viranomaiset (kunnat ja niiden järjestöt, kuten POLIS ja EUROCITIES), 3) tutkimusjärjestöt ja liikenneturvallisuusalan kansalaisjärjestöt (esimerkiksi VIAS Institute, Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto ja FERSI/SWOV), 4) poliisin verkosto-organisaatiot (esimerkiksi ROADPOL) sekä 5) tienkäyttäjien järjestöt ja liike-elämän ja tieliikennealan järjestöt (esimerkiksi ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE ja Leaseurope).

• Vaikutustenarviointi

Kuten alustavassa vaikutustenarvioinnissa³⁹ todettiin, analyysi koski tämän aloitteen seuraavia vaikutuksia: 1) taloudelliset vaikutukset – *vaikutukset julkishallintoon, yksityiseen sektoriin (esimerkiksi vuokrausyrityksiin), pk-yrityksiin, tienkäyttäjiin, sisämarkkinoiden toimintaan ja kilpailuun*, 2) sosiaaliset vaikutukset – *vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja perusoikeuksien suojeluun* sekä 3) ympäristövaikutukset – *vaikutukset voimassa olevien liikennesääntöjen, erityisesti sovellettavien nopeusrajoitusten, noudattamiseen*. Perusskenaario (”ei tehdä mitään”), johon verraten kunkin määritetyn toimintavaihtoehdon vaikutuksia arvioitiin, perustuu arvioinnin lähtökohtana olevaan EU:n viiteskenaarioon 2020 (REF2020), jossa otetaan huomioon covid-19-pandemian vaikutukset liikennesektoriin.

Tähän CBE-direktiivin muuttamista koskevaan ehdotukseen on liitetty vaikutustenarviointi, jonka luonnos toimitettiin sääntelyntarkastelulautakunnalle 22. kesäkuuta 2022. Lautakunta antoi 22. heinäkuuta 2022 myönteisen lausunnon, joka sisältää varaumia.⁴⁰ Vaikutustenarviointia mukautettiin vastaavasti sekä varaumien että sääntelyntarkastelulautakunnan yksityiskohtaisempien huomautusten huomioon ottamiseksi. Vaikutustenarviointi sisältää 5 jaksossa yksityiskohtaisen kuvauksen toimintavaihtoehdoista, ja kattava analyysi kaikkien vaihtoehtojen vaikutuksista esitetään 6 jaksossa. Analysoidut toimintavaihtoehdot voidaan tiivistää seuraavasti:

1. Toimintavaihtoehto 1: Keskeinen toimintavaihtoehto, jossa (kaikkiaan 16:sta toimenpiteestä) on säilytetty yksitoista, jotka ovat yhteisiä kaikille toimintavaihtoehdoille. CBE-direktiivin soveltamisalaa laajennettaisiin siten, että se kattaisi myös muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia, jotka voidaan havaita etäältä automaattisten valvontalaitteiden avulla. Tällaisia rikkomuksia ovat esimerkiksi *riittämätön turvaväli edessä olevaan ajoneuvoon, vaarallinen ohitus, vaarallinen pysäköinti, yhden tai useamman valkoisen viivan ylittäminen, väärä ajosuunta tai pelastuskujien luomista ja käyttöä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen sekä ylikuormitetun ajoneuvon käyttö*. Vaihtoehto lisäisi nykyisen direktiivin vaikuttavuutta, koska näin parannettaisiin nykyistä tietojenvaihtoa ja puututtaisiin ongelmiin, joita ulkomailla asuvien rikkomuksiin syyllistyneiden henkilöiden perusoikeuksien suojeluun, mukaan lukien henkilötietojen suoja, liittyy tutkintavaiheessa. Tätä tukivat kaikki sidosryhmät. Tässä vaihtoehdossa edellistä ajoneuvon haltijaa tai käyttäjää koskevat tiedot kansallisissa ajoneuvorekistereissä olisi säilytettävä tietyn ajan ja niitä olisi vaihdettava, jos ne ovat käytettävissä. Jos ajoneuvo on liisattu (tai vuokrattu pitkäaikaisesti), ajoneuvon tosiasiallista käyttäjää koskevia tietoja vaihdettaisiin, jos ne ovat saatavilla kansallisessa ajoneuvorekisterissä. Valvontaviranomaiset saisivat

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_fi

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

käyttää ajoneuvorekisterien lisäksi myös muita rekistereitä, kuten kansallisia ajokorttirekistereitä, mieluiten yhtenäisen sähköisen järjestelmän kautta, jos se on tarpeen liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi.

2. Toimintavaihtoehdot 2 ja 2A: Näihin vaihtoehtoihin kuuluvat kaikki toimintavaihtoehdon 1 osatekijät, ja lisäksi ne sisältävät räätälöityjen rajatylittävien jatkotutkimamenettelyjen käyttöönoton, mukaan lukien erityinen tietotekniikkaportaali⁴¹ valtion viranomaisten/organisaatioiden, yritysten ja kansalaisten välistä viestintää varten ja mieluiten hajautetut⁴² alustat kansallisten rekisterien tai tietoteknisten taustapalvelujen liittämiseksi yhteen rajatylittävässä tietojenvaihdossa nimettyjen yhteyspisteiden kautta. Toimintavaihtoehtoon 2A sisältyvä mahdollisuus soveltaa ajoneuvon omistajan tai haltijan velvollisuutta tehdä viranomaisten kanssa yhteistyötä vastuullisen henkilön tunnistamiseksi asianomaisen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti yksinkertaistaisi rajatylittäviä tutkimamenettelyjä, ja sen odotettaisiin lisäävän menestyksekkäiden tutkimusten osuutta jäsenvaltioissa, joissa sovelletaan kuljettajan oikeudellista vastuuta koskevia järjestelmiä. Jotkin jäsenvaltiot jo käyttävät tätä lähestymistapaa esimerkiksi Salzburg Forumin tekemän CBE-sopimuksen⁴³ nojalla.
3. Toimintavaihtoehdot 3 ja 3A: Nämä vaihtoehdot perustuvat toimintavaihtoehtoon 2A, ja niissä otettaisiin lisäksi käyttöön räätälöidyt seurantamenettelyt CBE-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien rikkomusten yhteydessä määrättyjä taloudellisia seuraamuksia koskevien (lopullisten) päätösten vastavuoroista tunnustamista varten. Toimintavaihtoehto 3 sisältää myös erityisiä menettelynormeja ja -takeita, joita on noudatettava, kun taloudellisia seuraamuksia pannaan täytäntöön ulkomailla. Toimintavaihtoehto 3A on laajennettu versio toimintavaihtoehdosta 3. Siinä vähennettäisiin perusteita, joiden nojalla toisen jäsenvaltion määräämää taloudellista seuraamusta koskevan päätöksen tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta voitaisiin kieltäytyä siten kuin on vahvistettu puitepäättöksen 2015/214/YOS 7 artiklassa.

Ehdotettujen toimenpiteiden tehokkuutta koskevan analyysin perusteella kokonaishyödyt, jotka vaihtelevat toimintavaihtoehdosta riippuen 1 259,2 miljoonasta eurosta

⁴¹ Portaali on tarkoitettu keskitetyksi yhteyspisteeksi tai yhteiseksi eurooppalaiseksi sähköiseksi yhteyspisteeksi liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennesääntöjen täytäntöönpanon rajatylittävää valvontaa varten.

⁴² Järjestelmän hajautetun luonteen vuoksi järjestelmän osien operatiivisesta hallinnoinnista vastaava toimija ei tallentaisi tai käsitelisi tietoja. Riippuen siitä, ylläpitääkö järjestelmän yhteyspistettä EU:n toimielin, virasto tai elin vai kansallinen tai kansainvälinen toimija, sekä siitä, mitkä kansalliset viranomaiset käsittelevät henkilötietoja ja mihin tarkoituksiin, asiassa sovellettaisiin joko luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta annettua asetusta (EU) 2018/1725 (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39), luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annettua asetusta (EU) 2016/679 (yleinen tietosuojalaki) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1) tai 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 annettua direktiiviä (EU) 2016/680 (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 89).

⁴³ Salzburg Forumin monenvälisen CBE-sopimuksen allekirjoittivat 11. lokakuuta 2012 Bulgaria, Kroatia, Unkari ja Itävalta. Siinä käytetään CBE-direktiivissä vahvistettua kehystä, ja se sisältää myös yhteistyötä liikenne rikkomusten rajatylittävässä tutkinnassa (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

3 850,6 miljoonaa euroon, ovat huomattavasti suuremmat kuin kokonaiskustannukset, jotka vaihtelevat vuoden 2020 hintoina 72,8 miljoonan euron ja 150 miljoonan euron välillä. Suurimmat kustannukset aiheutuvat jäsenvaltioiden viranomaisten suorittamista parannetuista tutkintamenettelyistä, kuten ilmoitusten tai sakkomääräysten lähettämisestä kirjattuna kirjeenä, millä on myös tiivis yhteys perusoikeuksien suojeluun, kun taas merkittävin etu on säästettyjen ihmishenkien arvo. Toisin sanoen (määrälliset) sosiaaliset vaikutukset ovat myönteisellä tavalla merkittävämmät kuin taloudelliset vaikutukset.

Vaikutustenarvioinnissa todettiin parhaaksi vaihtoehdoksi toimintavaihtoehto 2A, jota pidetään tehokkaana asetettujen toimintapoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi, sillä se tuottaa suuria nettohyötyjä, se on sisäisesti johdonmukainen ja oikeasuhteinen aloitteen tavoitteisiin nähden, siinä otetaan huomioon jäsenvaltioiden säännöt ja menettelyt ja se on poliittisen ja oikeudellisen toteutettavuuden kannalta kokonaisuutena paras. Toimintavaihtoehto 2A voi myös merkittävästi helpottaa rajatylittäviä tutkintamenettelyjä (ja siten taloudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa rajojen yli), mikä kompensoisi mahdollisia ulkoiseen johdonmukaisuuteen liittyviä ongelmia. Tämä toimintavaihtoehto työntää EU:n lainsäädännön rajoja eteenpäin maltillisin tavoittein ja tasoittaa tietä yleisesti hyväksyttävälle, erittäin tehokkaalle liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin sovellettavalle oikeudellisen vastuun järjestelmälle.

Ensisijaisen toimintavaihtoehdon 2A tärkeimmät yhteiskunnalliset vaikutukset johtuvat CBE-direktiivin pelotevaikutuksesta, jonka taustalla on liikenneturvallisuuteen liittyvien sääntöjen täytäntöönpanon parempi valvonta. Arvioinnissa keskityttiin liikenneturvallisuuteen kohdistuviin vaikutuksiin (erityisesti vältettyihin ihmishenkien menetyksiin ja loukkaantumisiin). Toimintavaihtoehdon 2A myötä arvioidaan vältettävän 384 kuolonuhria ja 21 789 loukkaantumista vuosina 2025–2050 suhteessa perustasoon. Rahassa mitattuna onnettomuuksien ulkoisten kustannusten arvioidaan laskevan nykyarvona ilmaistuna noin 2,8 miljardia euroa kaudella 2025–2050 suhteessa perustasoon. Lisäksi vuokrausyrityksille on odotettavissa arviointikaudella 2025–2050 noin 7 miljoonan euron vuotuiset säästöt nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon, koska niiden hallinnollinen rasitus vähenee, kun ajoneuvon haltijan (vuokraajan) henkilöllisyys voidaan hakea suoraan ajoneuvorekisteritiedoista.

Toimintavaihtoehdon 2A odotetaan lisäävän selvitettyjen rikkomusten osuutta tehokkaasti, minkä pitäisi johtaa suurempiin valvontakustannuksiin, koska annettujen sakkomääräysten määrä kasvaa. Jäsenvaltioiden viranomaisille täytäntöönpanon valvonnasta aiheutuvien lisäkustannusten arvioidaan arviointijaksolla 2025–2050 olevan 136,8 miljoonaa euroa nykyarvona ilmaistuna verrattuna perustasoon. Tämä sisältää jäsenvaltioiden hallintoviranomaisille (esimerkiksi tietoteknisten järjestelmien mukauttamisesta) aiheutuvat 4,6 miljoonan euron kertaluonteiset mukauttamiskustannukset. Näiden suhteellisen alhaisten lisäkustannusten odotetaan kompensoituvan sakkojen maksamisesta saatavilla lisätuloilla, vaikkakaan tällaisia vaikutuksia ei voitu arvioida. Lisäksi Euroopan komission mukauttamiskustannusten (lähinnä tietoportaalien päivittämiseksi) arvioidaan arviointijaksolla 2025–2050 olevan 1,5 miljoonaa euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon.

Parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon ympäristövaikutusten pitäisi olla lievästi myönteisiä. Ulkomaalaisten rikkomusten tekijöiden rankaisemattomuuden poistamisen odotetaan johtavan siihen, että ulkomaalaiset henkilöt toimivat aiempaa lainkuuliaisemmin. Ylinopeuksien (jotka edustavat suurinta osaa ulkomaisilla ajoneuvoilla tehdyistä rikkomuksista) väheneminen laskee kuljettajien keskinopeutta, mikä puolestaan vähentää polttoaineen kulutusta ja siten myös saaste- ja hiilidioksidipäästöjä. Ajan myötä, kun

päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta kasvaa, alhaisemman keskinopeuden myötä tapahtuvan ympäristön tervehtymisen ennakoidaan vähentävän merkitystään. Kaiken kaikkiaan myönteisen ympäristövaikutuksen ei odoteta olevan merkittävä, mutta ympäristölle ei myöskään odoteta aiheutuvan haittaa.

Aloitteella edistetään suoraan Yhdistyneiden kansakuntien kestävä kehityksen tavoitetta 11 *Taata turvalliset ja kestävät kaupungit sekä asuinyhdyskunnat* ja erityisesti tavoitetta 11.2 *Taata vuoteen 2030 mennessä kaikille turvallinen, edullinen, luotettava ja kestävä liikennejärjestelmä, parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti lisäämällä julkista liikennettä ja kiinnittämällä erityistä huomiota huono-osaisten, naisten, lasten, vammaisten ja ikääntyneiden tarpeisiin*⁴⁴. CBE-direktiivin pelotevaikutusta vahvistetaan parantamalla ulkomailla rekisteröidyillä ajoneuvoilla tehtyjen liikenne rikkomusten tutkintaa. Tämän seurauksena EU:n teistä odotetaan tulevan turvallisempia kaikille tienkäyttäjille. Käyttäytymisriskkejä koskevan lainsäädännön täytäntöönpanon valvonta on keskeinen osa Safe System -toimintatapaa ja eräs keskeinen periaate vuonna 2020 liikenneturvallisuudesta annetussa Yhdistyneiden kansakuntien Tukholman julistuksessa⁴⁵.

- **Säätelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämä ehdotus on osa säätelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa ohjelmaa (REFIT)⁴⁶, ja sen tarkoituksena on vähentää jäsenvaltioiden viranomaisille tieturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten rajatylittävästä tutkinnasta aiheutuvia valvontakustannuksia. Ehdotettujen toimenpiteiden on tarkoitus lyhentää tutkinta-aikaa ja siihen liittyviä rikkomuskohtaisia kustannuksia. Tähän pyritään 1) parantamalla viranomaisten välistä tietojenvaihtoa, kuten rekisterien saatavuutta ja sisältöä, sekä 2) luomalla räätälöity rajatylittävä tutkintamekanismi, jonka avulla voidaan paremmin selvittää, kuka on henkilökohtaisesti vastuussa rikkomuksesta, mukaan lukien velvollisuus tehdä yhteistyötä lainvalvontaviranomaisten kanssa rikkomuksen tekijän tunnistamiseksi, jos se on mahdollista. Ehdotuksen pitäisi vähentää tienkäyttäjien vaivannäkökustannuksia, koska rikkomuksen tekijöille annettavien ilmoitusten ja sakkomääräysten sekä seuranta-asiakirjojen sisältöä on parannettu (perusoikeuksia suojellaan paremmin). Lisäksi on odotettavissa, että leasing-yhtiöiden ja autovuokraamojen hallinnolliset kustannukset pienenevät, koska ajoneuvon tosiasiallista käyttäjää (vuokraajaa) koskeva rajatylittävä tietojenvaihto sallitaan.

Aloitteeseen sisältyy oletusarvoisen digitaalisuuden periaate⁴⁷, koska aloite edistää digitaalista siirtymää siellä missä mahdollista. Siinä ehdotetaan esimerkiksi digitaalisia seurantamenettelyjä, jotka liittyvät CBE-direktiivin soveltamisalaan kuuluvista rikkomuksista määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon rajojen yli. Tähän liittyen otettaisiin käyttöön esimerkiksi standardoidut digitaaliset lomakkeet, jotka olisi käännetty kaikille EU:n virallisille kielille, mikä yksinkertaistaisi niiden vaihtoa.

- **”Yksi sisään, yksi ulos” -periaatteen soveltaminen**

”Yksi sisään, yksi ulos” -periaate tarkoittaa, että *komission ehdotuksista aiheutuvat uudet rasitteet kompensoidaan poistamalla vastaavasti saman politiikan alan nykyisiä rasitteita.*

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

⁴⁶ Komission työohjelma 2022, liite II (REFIT-aloitteet), otsikko *A New Push for European Democracy*.

⁴⁷ COM(2021) 118.

Kuten edellä olevassa kohdassa selitetään, tämän ehdotuksen pitäisi johtaa yksityisellä sektorilla leasing-yhtiöiden ja autovuokraamojen hallinnollisten kustannusten vähenemiseen siten, että säästö olisi arvion mukaan 0,435 miljoonaa euroa vuonna 2030 ja 0,275 miljoonaa euroa vuonna 2050 verrattuna perusskenaarioon. Hallinnollisten kustannusten säästön yritystä kohti lasketaan olevan noin 202 euroa vuonna 2030 ja 128 euroa vuonna 2050. Nykyarvona ilmaistuna hallinnollisten kustannusten säästöjen arvioidaan olevan vuosina 2025–2050 yhteensä noin 7 miljoonaa euroa.

- **Perusoikeudet**

Yksi ehdotuksen erityistavoitteista on parantaa ulkomaalaisten kuljettajien perusoikeuksien suojelua. Liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevien tietojen rajatylittävä vaihto tehostaa valvontaa, millä varmistetaan, että maassa asuvia ja ulkomailla asuvia kuljettajia kohdellaan yhdenvertaisesti ja että heidän oikeutensa tehokkaasiin oikeussuojakeinoihin, oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin ja puolustautumiseen sekä syyttömyysolettama toteutuvat. Tämä olisi saavutettava 1) mahdollistamalla ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen aitouden vahvistaminen, 2) vahvistamalla yhdenmukaiset määrääjat ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen lähettämiseksi, 3) vahvistamalla pakolliset vähimmäisvaatimukset rikkomuksesta epäiltyjen henkilöiden kanssa jaettaville tiedoille, 4) varmistamalla yhdenmukaiset säännöt kielijärjestelyistä muutoksenhakuvaiheeseen asti sekä 5) varmistamalla, että kansalaiset saavat ilmoituksissa tai sakkomääräyksissä lisätietoja esimerkiksi sovellettavista muutoksenhakumenettelyistä ja sakkojen maksutavoista.

Ehdotuksessa säädetään myös CBE-direktiivin yhdenmukaistamisesta henkilötietojen suojaa koskevien uusien sääntöjen kanssa. Sen vuoksi otetaan käyttöön asianmukaisia suojatoimia, joilla varmistetaan, että direktiivi on kaikilta osin Euroopan unionin perusoikeuskirjan 7 ja 8 artiklan sekä henkilötietojen suojaa koskevan sovellettavan lainsäädännön mukainen. Myös Euroopan tietosuojavaltuutettua kuullaan.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksen täytäntöönpano edellyttää uuden IT-järjestelmän perustamista ja ylläpitoa. Tarkoituksena on, että tämän järjestelmän kautta nykyiset kansallisten tietojärjestelmien ja yhteentoimivien yhteyspisteiden, joiden toiminnasta ja hallinnoinnista kukin jäsenvaltio vastaa erikseen, verkot liitetään yhteen siten, että voidaan varmistaa turvallinen ja luotettava rajatylittävä tietojenvaihto liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista. Komissio määrittelee täytäntöönpanosäädöksissä sopivat tietotekniset ratkaisut, mukaan lukien erityisen digitaalisen portaalin ja sähköisten järjestelmien (verkkoalustat) suunnittelu ja arkkitehtuuri sekä tekniset eritelmät, jotta kansalliset järjestelmät voidaan liittää yhteen tietojen vaihtamiseksi ja jotta tiedot ovat tarvittaessa jäsenvaltioiden käytettävissä. Näin varmistetaan, että kaikille ehdotetuille ratkaisuille tehdään yhteentoimivuusarviointi, joka perustuu yhteentoimivaa Eurooppaa koskevan säädösehdotuksen 3 artiklan vaatimuksiin. Täytäntöönpanosäädöksissä olisi otettava huomioon seuraavat seikat:

1. tekniset eritelmät, joissa määritellään sähköiset viestintämenetelmät, mukaan lukien viestintäprotokollat;
2. tietoturvatavoitteet ja asiaankuuluvat toimenpiteet, joilla varmistetaan toteutettavan tietojen käsittelyn ja välittämisen tietoturvaa koskevat vähimmäisstandardit ja korkea kyberturvallisuuden taso;

3. tarjottujen palvelujen saatavuutta koskevat vähimmäistavoitteet ja tähän liittyvät tekniset vaatimukset.

Komission kertaluonteiset kustannukset vuonna 2025 ja juoksevat mukauttamiskustannukset vuoteen 2050 saakka ovat arviolta 1,531 miljoonaa euroa, ja ne liittyvät pääasiassa sellaisen IT-järjestelmän käyttöönottoon, jolla tuetaan vuorovaikutusta valtion viranomaisten/organisaatioiden, luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden välillä rajatylittävissä hallinnollisissa ja rikosoikeudellisissa menettelyissä. Jäsenvaltioille aiheutuvia kustannuksia pidetään melko vähäisinä. Jäsenvaltioiden odotetaan kattavan nämä kustannukset kansallisista talousarvioistaan. Ne voivat myös hakea EU:n rahoitustukea asiaankuuluvista rahoitusohjelmista, kuten oikeusalan ohjelmasta⁴⁸ ja koheesiopolitiikan välineistä.

5. LISÄTIEDOT

- **Täytäntöönpanosuunnitelmat ja seuranta, arviointi, seurantaohjelma ja kohdennettu uudelleentarkastelu**

Liikenneturvallisuuteen liittyvien selvitettyjen liikenne rikkomusten osuuden seuraamiseksi ajan mittaan sovelletaan edelleen vakiintuneita valvontavälineitä. Raportoitaviin tietoihin sisältyy rikkomuksen tekovaltion suorittamien ja ajoneuvon rekisteröineelle jäsenvaltiolle osoitettujen lähtevien/saapuvien automatisoitujen pyyntöjen määrä ja niiden rikkomusten tyyppi, joita esitettävät pyynnöt koskevat, sekä täyttämättä jääneiden pyyntöjen lukumäärä. Lisäksi jäsenvaltioiden on toimitettava muita määrällisiä indikaattoreita esimerkiksi sellaisten rekisteröityjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten määrästä, jotka havaitaan automaattisesti tai tunnistamatta rikkomukseen syylistynyttä paikan päällä ja jotka on tehty muussa kuin rikkomuksen tekovaltiossa rekisteröidyillä ajoneuvoilla, sekä ulkomailla asuvien henkilöiden vapaaehtoisesti maksamien taloudellisten seuraamusten määrästä.

Jäsenvaltioiden uusi raportointijakso pitenee nykyisestä kahdesta vuodesta neljään vuoteen, mikä vastaa komission arviointiaikataulua ja vähentää kansallisille viranomaisille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta. Komissio tiedottaa jäsenvaltioille toimitettujen raporttien sisällöstä, kun ne on arvioitu. IT-alustojen tarkoituksena on helpottaa tietojen automaattista kokoamista erityisten raportointiominaisuuksien avulla. Komissio seuraa tämän aloitteen täytäntöönpanoa ja tehokkuutta useilla toimilla ja keskeisillä suorituskykyindikaattoreilla, joilla mitataan edistymistä operatiivisten tavoitteiden saavuttamisessa. Viiden vuoden kuluttua lainsäädännön voimaantulosta komission yksiköt arvioivat, missä määrin aloitteen tavoitteet on saavutettu.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotus tarkistetuksi CBE-direktiiviksi perustuu tämän perusteluosan 1 luvussa mainittuihin kolmeen poliittiseen päätavoitteeseen, jotka liittyvät toisiinsa ja joiden tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta unionissa. Merkittävällä tavalla direktiiviä muuttavat tai uusia elementtejä lisäävät tärkeimmät säännökset ovat seuraavat:

Ehdotuksen 1 artiklan 1 kohdalla muutetaan CBE-direktiivin 2 artiklaa laajentamalla direktiivi koskemaan muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia, joita ovat 1) riittämätön turvaväli edessä olevaan ajoneuvoon, 2) vaarallinen ohitus, 3) vaarallinen

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_fi

pysäköinti, 4) yhden tai useamman yhtenäisen valkoisen viivan ylittäminen, 5) väärä ajosuunta, 6) pelastuskujien luomista ja käyttöä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen sekä 7) ylikuormitetun ajoneuvon käyttö. Kyseisessä kohdassa selvennetään myös CBE-direktiivin suhdetta jäsenvaltioiden tiettyjä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevaan jo olemassa olevan EU:n oikeudelliseen kehikseen, kuten direktiiviin 2014/41/EU, keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tehtyyn yleissopimukseen, neuvoston puitepäätökseen 2005/214/YOS sekä epäiltyjen ja syytettyjen oikeuksia koskevaan lainsäädäntöön.

Ehdotuksen 1 artiklan 2 kohdalla muutetaan CBE-direktiivin 3 artiklaa selkeyttämällä edelleen nykyisiä määritelmiä ja lisäämällä niihin uusien tieturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten määritelmät.

Ehdotuksen 1 artiklan 3 kohdalla direktiiviin lisätään uusi 3 a artikla, joka koskee kansallisten yhteyspisteiden vastuuta ja toimivaltaa. Jäsenvaltioiden kansallisten yhteyspisteiden on tehtävä yhteistyötä muiden CBE-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkintaan osallistuvien viranomaisten kanssa riippumatta rikoksen luonteesta tai viranomaisen oikeudellisesta asemasta. Näin ollen jäsenvaltioita kannustetaan vaihtamaan direktiivissä tarkoitettut tiedot yhden järjestelmän kautta.

Ehdotuksen 1 artiklan 4 kohdalla korvataan CBE-direktiivin 4 artikla. Siinä säädetään, että ajoneuvorekisteritietojen vaihto olisi toteutettava yhtenäisen sähköisen järjestelmän eli eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän (Eucaris) avulla, jotta voidaan varmistaa ajoneuvorekisteritietojen nopea, kustannustehokas, turvallinen ja luotettava vaihto jäsenvaltioiden välillä. Siinä säädetään myös, että jäsenvaltiot voivat tehdä automaattisia hakuja ajoneuvorekistereistä olemassa olevien menettelyjen mukaisesti, mukaan lukien ohjelmistosovelluksen käyttö, kunnes komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan tällaisia hakuja koskevat menettelyt. Jäsenvaltioiden on myös pidettävä tietyt ajoneuvorekisteritiedot saatavilla ja ajan tasalla. Tapauksissa, joissa ajoneuvo on vuokrattu (tai joihin sovelletaan pitkäaikaista vuokrausjärjestelyä), jäsenvaltiot voivat tehdä ajoneuvorekistereihin automaattisia hakuja hakeakseen ajoneuvojen loppukäyttäjiä koskevat tiedot, jos ne ovat käytettävissä. Lisäksi vahvistetaan säilytysaika tiedoille, jotka koskevat ajoneuvojen aiempien omistajien, haltijoiden ja loppukäyttäjien henkilöllisyyttä, jotta viranomaiset saavat käyttöönsä tarvittavat tiedot rikkomusten tutkintaa varten.

1 artiklan 5 kohdalla lisätään:

- Uusi 4 a artikla, joka koskee jäsenvaltioiden välisiä keskinäisen avunannon menettelyjä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten rajatylittävissä tutkinnassa. Siinä säädetään, että jäsenvaltioiden on annettava toisilleen keskinäistä apua tapauksissa, joissa jäsenvaltio, jossa rikkomus on tehty, ei voi suoritetun automaattisen haun tulosten perusteella asianmukaisesti tunnistaa liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta vastuussa olevaa henkilöä. Keskinäisen avunannon menettelyt digitoidaan täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti. Lisäksi artiklassa yksilöidään perusteet, joiden nojalla rekisteröinti- tai asuinjäsenvaltio voi kieltäytyä antamasta keskinäistä apua rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamisessa, erityisesti suojeltujen henkilöiden henkilöllisyyden paljastumisen välttämiseksi.
- Uusi 4 b artikla, joka koskee kansallisten toimenpiteiden soveltamista rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamisen helpottamiseksi. Siinä säädetään, että

jäsenvaltiot voivat soveltaa kansallisia toimenpiteitä ulkomaalaisiin henkilöihin, erityisesti velvoittamalla rikkomuksesta epäilty henkilöt tekemään yhteistyötä viranomaisten kanssa rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi.

- Uusi 4 c artikla muiden tietokantojen käyttämisestä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkinnassa. Siinä vahvistetaan, että jäsenvaltioiden valvontaviranomaiset saavat käyttää ajoneuvorekisterien lisäksi myös muita rekistereitä, kuten kansallisia ajokorttirekistereitä tai väestörekistereitä siltä osin kuin unionin lainsäädäntö nimenomaisesti sallii tällaisen käytön.

Ehdotuksen 1 artiklan 6 kohdalla korvataan CBE-direktiivin 5 artikla. Siinä täsmennetään ilmoituksen vähimmäisisältö, johon on sisällyttävä erityisesti tiedot tehdystä rikkomuksesta, määrätystä seuraamuksesta, muutoksenhakumenettelyistä, taloudellisten seuraamusten maksamisesta – mukaan lukien lieventävät toimenpiteet – sekä sovellettavista tietosuojasäännöistä ja tarvittaessa tiedot tahosta, jolla on ilmoituksen lähettäneen jäsenvaltion antamat valtuudet periä taloudelliset seuraamukset.

1 artiklan 7 kohdalla lisätään:

- Ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen tiedoksiantoa koskeva uusi 5 a artikla. Siinä vahvistetaan rikkomuksista epäiltyjen henkilöiden ja jäsenvaltioiden viranomaisten välistä viestintää koskevat kielijärjestelyt, joita sovelletaan muutoksenhakuvaiheeseen asti, sekä yhdenmukaistetut määräajat tähän liittyvien asiakirjojen lähettämiseksi. Jos asiakirjoja ei ole mahdollista toimittaa kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla, asiakirjojen rajatylittävää tiedoksiantoa varten vahvistetaan erityiset keskinäisen avunannon menettelyt. Menettelyt digitoidaan täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti.
- Uusi 5 b artikla, joka koskee sellaisten yksityisten tai julkisten yhteisöjen saatavia, joilla on jäsenvaltioiden valtuudet hallinnoida seurantamenettelyjä. Siinä säädetään, että rikkomuksista epäiltyjen henkilöiden ei tarvitse maksaa seuraamusten hallinnointiin liittyviä oikeudellisia ja hallinnollisia kuluja, jos tällainen hallinto on ulkoistettu perintäyhtiöille. Jäsenvaltioiden viranomaiset voivat kuitenkin periä oikeasuhteisia hallinnollisia maksuja.

Ehdotuksen 1 artiklan 8 kohta korvaa seuraavat artikkelit:

- CBE-direktiivin 6 artikla. Tämä kohta pidentää jäsenvaltioiden raportointikauden neljään vuoteen ja yhdenmukaistaa sen komission arviointiaikataulun kanssa. Jäsenvaltioiden on toimitettava määrällisiä lisäindikaattoreita esimerkiksi sellaisista rekisteröidyistä liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista, jotka on tehty muussa kuin rikkomuksen tekovaltiossa rekisteröidyillä ajoneuvoilla, tai ulkomailla asuvien henkilöiden vapaaehtoisesti maksamien taloudellisten seuraamusten määrästä. Komission tehtävänä on tiedottaa jäsenvaltioille toimitettujen raporttien sisällöstä, kun ne on arvioitu.

CBE-direktiivin 7 artikla. Jäsenvaltioiden on tiedotettava toisilleen pilvipalveluihin tallennettuihin tietoihin liittyvistä kyberturvallisuuspoikkeamista.

- CBE-direktiivin 8 artikla. Siinä säädetään komission velvollisuudesta perustaa erityinen IT-portaali helpottamaan tietojenvaihtoa kansallisten yhteyspisteiden,

jäsenvaltioiden muiden asiaankuuluvien viranomaisten ja tienkäyttäjien välillä esimerkiksi jäsenvaltioissa voimassa olevista tieturvallisuussäännöistä, muutoksenhakumenettelyistä ja sovellettavista seuraamuksista. Lisäksi portaali helpottaa ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen aitouden todentamista. Vaihdeettavia tietoja voivat olla esimerkiksi ajoneuvorekisteritiedot sekä tiedot liikenneturvallisuuteen liittyvistä rikkomuksista epäillyistä ja vastuussa olevista henkilöistä.

Ehdotuksen 1 artiklan 9 kohdalla lisätään direktiiviin uusi 8 a artikla taloudellisesta tuesta rajatylittävän yhteistyön edistämiseksi tieturvallisuuteen liittyvien liikennesääntöjen valvonnassa EU:ssa. EU:n rahoituksella pyritään vaihtamaan parhaita käytäntöjä ja soveltamaan jäsenvaltioissa älykkäitä menetelmiä ja tekniikoita täytäntöönpanon valvonnassa sekä lisäämään valvontaviranomaisten valmiuksien kehittämistä ja tiedotuskampanjoita.

Ehdotuksen 1 artiklan 10 kohta korvaa CBE-direktiivin 9 artiklan antamalla komissiolle valtuudet antaa delegoituja säädöksiä uuden liitteen saattamiseksi ajan tasalle tekniikan kehityksen perusteella.

Ehdotuksen 1 artiklan 11 kohdalla lisätään uusi 10 a artikla, joka koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti perustettavaa komiteaa.

Ehdotuksen 1 artiklan 12 kohdalla korvataan CBE-direktiivin 11 artikla. Siinä edellytetään, että komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta.

Ehdotuksen 1 artiklan 13 kohta korvaa direktiivin (EU) 2015/413 liitteen I muutetun direktiivin liitteellä.

Ehdotuksen 1 artiklan 14 kohdalla kumotaan direktiivi (EU) 2015/413.

Ehdotuksen 2 artiklassa täsmennetään määräaika, jonka kuluessa jäsenvaltioiden on saatettava muutettu direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Ehdotuksen 3 artiklan mukaan muutettu direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Ehdotuksen 4 artikla osoittaa muutetun direktiivin jäsenvaltioille.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon 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 alakohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Direktiivillä (EU) 2015/413 helpotetaan rajatylittävää tietojenvaihtoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista ja alennetaan siten ulkomailla asuvien rikkomuksiin syylistyneiden 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.
- (2) Liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkintaan osallistuvien valvontaviranomaisten käytäntö on osoittanut, että direktiivin (EU) 2015/413 nykyinen sanamuoto ei helpota ulkomailla asuvien kuljettajien tekemien liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tehokasta tutkintaa eikä taloudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa toivotussa määrin. Tämä johtaa suhteellisesti tarkasteltuna ulkomailla asuvien kuljettajien rankaisemattomuuteen ja

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

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 liikenneriikkomusten 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 raiteille”⁴ yhteydessä aikeestaan tarkistaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2015/413⁵.
- (4) Direktiivin soveltamisalaa olisi kuljettajien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi laajennettava siten, että se kattaa myös muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia. 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 liikenneriikkomusten automaattisessa havaitsemisessa tapahtunutta teknistä kehitystä.
- (5) Liikenneturvallisuuteen liittyvät liikenneriikkomukset 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. 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

³ SWD(2019) 283 lopullinen.

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 liikenneriikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9).

neuvoston puitepäätyöksestä 2005/214/YOS⁶, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2014/41/EU⁷ 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 yleissopimuksen⁸ 5 artiklassa. Tämän direktiivin täytäntöönpano ei saisi myöskään vaikuttaa rikosoikeudellisiin menettelyihin, jotka vaativat erityisiä suoja-toimia asianosaisille eli menettelytakeita, jotka turvataan epäillyille ja syytetyille Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2010/64/EU⁹, 2012/13/EU¹⁰, 2013/48/EU¹¹, (EU) 2016/343¹², (EU) 2016/800¹³ ja (EU) 2016/1919¹⁴.

- (6) Kansallisten yhteyspisteiden vastuualueet ja toimivalta olisi määriteltävä sen varmistamiseksi, että ne tekevät saumatonta yhteistyötä muiden tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien liikenneturvallisuuteen liittyvien rikkomusten tutkintaan osallistuvien viranomaisten kanssa. Kansallisten yhteyspisteiden olisi aina oltava tällaisten viranomaisten käytettävissä ja vastattava niiden pyyntöihin kohtuullisen ajan kuluessa. Näin tulisi olla riippumatta rikkomuksen luonteesta tai viranomaisen oikeudellisesta asemasta ja erityisesti siitä, onko 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 epätasällisista 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 olisi myös voitava tehdä automaattisia hakuja ajoneuvorekistereistä ajoneuvojen loppukäyttäjiä koskevien tietojen hakemiseksi, jos tällaiset tiedot ovat jo saatavilla. Lisäksi olisi vahvistettava säilytysaika tiedoille, jotka

⁶ Neuvoston puitepäätyös 2005/214/YOS, tehty 24 päivänä helmikuuta 2005, vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin (EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16).

⁷ 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).

⁸ EUVL C 197, 12.7.2000, s. 3.

⁹ 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).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/13/EU, annettu 22 päivänä toukokuuta 2012, tiedonsaantioikeudesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 142, 1.6.2012, s. 1).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/48/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2013, oikeudesta käyttää avustajaa rikosoikeudellisissa menettelyissä ja eurooppalaista pidätysmääräystä koskevissa 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).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/343, annettu 9 päivänä maaliskuuta 2016, eräiden syyttömyysoletta-maan liittyvien näkökohtien ja läsnäoloa oikeudenkäynnissä koskevan oikeuden lujittamisesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

koskevat ajoneuvojen aiempien omistajien, haltijoiden ja loppukäyttäjien henkilöllisyyttä, jotta viranomaiset saisivat käyttöönsä tarvittavat tiedot tutkintaa varten.

- (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 eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän (Eucaris) ohjelmistosovelluksen ja kyseisen ohjelmiston muutettujen versioiden kautta. Tällaisen sovelluksen olisi mahdollistettava kulloistenkin ajoneuvorekisteritietojen nopea, kustannustehokas, turvallinen ja luotettava vaihto jäsenvaltioiden välillä ja siten lisättävä tutkinnan tehokkuutta. Jäsenvaltioiden tulisi estää tietojenvaihto muilla keinoin, jotka olisivat vähemmän kustannustehokkaita eivätkä ehkä varmistaisi siirrettyjen tietojen suojaa.
- (10) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset jäsenvaltioiden suorittamille haille, komissiolle olisi siirrettävä valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tällaisia hakuja koskevat menettelyt. Jo käytössä olevaan sähköiseen järjestelmään perustuvaa ajoneuvorekisteritietojen automaattista vaihtoa varten olisi kuitenkin oltava käytössä siirtymätoimenpiteitä, jotta voidaan taata saumaton tietojenvaihto siihen saakka, kunnes tällaisia sääntöjä aletaan soveltaa.
- (11) Tapauksissa, joissa rikkomuksesta vastuussa olevaa henkilöä ei voida tunnistaa rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä edellytetyllä varmuudella ajoneuvorekisteristä saatavien tietojen perusteella, jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön henkilöllisyyden selvittämiseksi. Tätä varten olisi otettava käyttöön keskinäisen avunannon menettely, jonka tarkoituksena on tunnistaa rikkomuksesta vastuussa oleva henkilö joko pyytämällä vahvistus rikkomuksen tekovaltion hallussa jo olevien tietojen perusteella tai kohdennettu tutkimus asianomaisilta rekisteröintivaltion tai asuinvaltion viranomaisilta.
- (12) Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion olisi toimitettava rikkomuksen tekovaltion pyytämät lisätiedot, jotka ovat tarpeen rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi, kohtuullisessa ajassa. Jos tietojen kerääminen tai toimittaminen ei ole mahdollista tai jos se ei ole mahdollista kohtuullisessa ajassa, syyt tähän olisi selitettävä selkeästi ja viivästys olisi pidettävä mahdollisimman lyhyenä.
- (13) Olisi yksilöitävä erikseen perusteet, joiden nojalla rekisteröintivaltio tai asuinvaltio voi kieltäytyä antamasta keskinäistä apua rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamisessa. Erityisesti olisi otettava käyttöön suojatoimet, jotta vältetään suojeltujen henkilöiden, kuten suojeltujen todistajien, henkilöllisyyden paljastuminen näiden menettelyjen kautta.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi voitava käyttää 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 toteutusta tai epäämistä, tai liittyen asianomaisille henkilöille asetettaviin velvoitteisiin tehdä yhteistyötä rikkomuksesta vastuussa olevan

henkilön tunnistamiseksi. Koska näillä toimenpiteillä olisi oltava samat oikeudelliset vaikutukset asianosaisiin 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 ulkomailta asuvien kuljettajien perusoikeuksia.
- (16) Se, miten liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskeva ilmoitus ja sen sisältö määritellään, vaihtelee tällä hetkellä jäsenvaltioiden välillä siinä määrin, että rikkomuksen tekovaltion käynnistämiin jatkomenettelyihin osallistuvien henkilöiden perusoikeudet ja prosessuaaliset oikeudet voivat heikentyä. Näin on erityisesti silloin, kun lähetetään niin sanottuja ennakoilmoituksia, jotka eivät täytä direktiivissä (EU) 2015/413 vaadittuja kieli- ja tiedotusvaatimuksia. Henkilöt, joihin nämä käytännöt vaikuttavat, eivät yleensä 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 ilmoituksen sisällöstä ja direktiivin (EU) 2015/413 liitteessä II vahvistettua nykyistä mallia pelkät perustiedot sisältävästä ilmoituksesta ei pitäisi enää käyttää.
- (17) 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, kielellä, jota asianomainen henkilö ymmärtää. Tarvittaessa olisi myös annettava kuvaus henkilön poissa ollessa noudatettavista menettelyistä, koska rikkomuksesta epäilty 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 ilmoituksen tulisi olla ensimmäinen asiakirja, jonka ajoneuvon omistaja, haltija tai loppukäyttäjä tai muu rikkomuksesta epäilty vastaanottaa, sen olisi sisällettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/680¹⁵ 13 artiklan mukaiset tiedot, mukaan lukien 13 artiklan 2 kohdan d alakohdan nojalla tiedot henkilötietojen lähteestä, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679¹⁶ 13 ja 14

¹⁵ 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 puitepäätöksen 2008/977/YOS kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 89).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (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 tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

artiklan mukaiset tiedot. Nämä tiedot olisi annettava ilmoituksessa joko suoraan tai viitetiedolla siitä, mistä ne ovat saatavilla.

- (18) Kun ulkomailla asuvia henkilöitä tarkastetaan paikan päällä tievalvontapisteessä ja tällainen toimi johtaa jatkomenettelyihin liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikkomuksen johdosta, ilmoituksen tulisi sisältää vain tietyt olennaiset tiedot ja se olisi annettava asianomaiselle suoraan tievalvonnan yhteydessä.
- (19) Jotta varmistetaan, että rikkomuksesta epäilty on se, joka tosiasiallisesti vastaanottaa ilmoituksen ja mahdolliset seuranta-asiakirjat, ja jotta vältetään ulkopuolisten kolmansien osapuolten aiheuton osallistuminen, olisi vahvistettava asiakirjojen tiedoksiantoa koskevat säännöt.
- (20) Jos asiakirjoja ei ole mahdollista toimittaa kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla, rikkomuksen tekovaltion olisi voitava luottaa siihen, että rekisteröintivaltio tai asuinvaltio antaa asiakirjat ja tiedonannot tiedoksi asianomaiselle henkilölle asiakirjojen tiedoksiantoa koskevan kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.
- (21) Sekä ilmoitus että mahdolliset seuranta-asiakirjat olisi lähetettävä ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä tai, jos tätä tietoa ei ole saatavilla tai jos perusoikeuksien suojaaminen niin edellyttää, rekisteröintivaltion tai asuinvaltion virallisella kielellä tai virallisilla kielillä. Koska joillakin jäsenvaltioilla on useampi kuin yksi virallinen kieli, tämä velvollisuus voi kuitenkin johtaa siihen, että ilmoituksia ja muita seuranta-asiakirjoja lähetetään kielellä, jota vastaanottaja ei ymmärrä. Jotta ilmoituksessa käytettävä kieli voitaisiin määrittää, jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava komissiolle valitsemansa kieli, alueittain jos se katsotaan tarpeelliseksi. Komission olisi julkaistava ilmoitetut kielivalinnat. Tämä ei saisi rajoittaa direktiivin 2010/64/EU soveltamista sen 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
- (22) Rikkomuksen tekovaltion olisi sallittava, että henkilö, jota epäillään liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta, voi muutoksenhakuvaiheeseen asti viestiä millä tahansa rekisteröintivaltion, asuinvaltion tai rikkomuksen tekovaltion komissiolle ilmoittamalla kielellä tai, jos kyseisellä henkilöllä ei ole riittävää kielitaitoa näissä kielissä, kielellä, jota henkilö puhuu tai ymmärtää, prosessuaalisten oikeuksiensa käyttämisen helpottamiseksi.
- (23) Olisi huolehdittava tehokkaasta oikeussuojasta tapauksissa, joissa rikkomuksen tekovaltion viranomaiset eivät noudata kielivaatimuksia ja asiakirjojen tiedoksiantoa koskevia sääntöjä sekä niiden kansallista lainsäädäntöä.
- (24) Jotta voidaan varmistaa taloudellisten seuraamusten avoin ja oikeasuhteinen soveltaminen liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin, joihin sovelletaan julkisoikeutta, rikkomuksista epäiltyjä ei saisi velvoittaa maksamaan seuraamusten hallinnointiin liittyviä oikeudellisia ja hallinnollisia kuluja, jos tällainen hallinnointi on ulkoistettu yksityisille tai julkisille elimille. Jäsenvaltioiden viranomaisten olisi kuitenkin voitava periä oikeasuhteisia hallinnollisia maksuja.
- (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 tarkastelun¹⁷ 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.
- (28) Kaikessa direktiivin (EU) 2015/413 mukaisessa henkilötietojen käsittelyssä olisi noudatettava asetusta (EU) 2016/679, direktiiviä (EU) 2016/680 ja asetusta (EU) 2018/1725¹⁸ niiden soveltamisalalla.
- (29) Oikeusperusta käsittelytoimille, jotka ovat tarpeen rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön henkilöllisyyden toteamiseksi ja ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen toimittamiseksi rikkomuksesta epäillyille, 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 tässä direktiivissä luetelluista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista vastuussa olevien henkilöiden tunnistamiseksi.
- (30) Joissakin jäsenvaltioissa ulkomailla asuvien henkilöiden, joiden epäillään olevan vastuussa liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta, henkilötiedot tallennetaan palvelinverkkoon (pilvipalvelut). Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että ne ilmoittavat toisilleen kyseisiin tietoihin liittyvistä kyberhäiriöistä, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksessa (EU) 2016/679 ja direktiivissä (EU) 2016/680 säädettyjen henkilötietojen tietoturvaloukkauksia koskevien sääntöjen ja Euroopan

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ 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).

parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/2555¹⁹ säädettyjen henkilötietojen tietoturvaloukkauksia ja turvapoikkeamia koskevien sääntöjen soveltamista.

- (31) Olisi perustettava rajatylittävää täytäntöönpanoa palveleva verkkoportaali, jäljempänä 'CBE-portaali', joka tarjoaa unionin tienkäyttäjille kattavaa tietoa jäsenvaltioissa voimassa olevista liikenneturvallisuuksäännöistä ja jonka kautta tienkäyttäjät voivat viestiä jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa tehokkaasti ja turvallisesti. Portaalin olisi myös helpotettava jäsenvaltioiden viranomaisten välistä viestintää eri kysymyksistä, jotka koskevat liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten rajat ylittävää tutkintaa, kuten ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen aitouden todentamisesta petosten mahdollisuuden poistamiseksi. Vaihdeettavat henkilötiedot olisi rajattava siihen, mikä on tarpeen rajat ylittävän tutkinnan ja seuraamusten, erityisesti taloudellisten seuraamusten, täytäntöönpanon kannalta. CBE-portaali olisi voitava yhdistää muihin asiaankuuluviin portaaleihin, verkostoihin, verkkosivustoihin tai alustoihin liikenneturvallisuuksääntöjen täytäntöönpanoon liittyvän tietojenvaihdon helpottamiseksi. 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 sopimuksessa²⁰ 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.
- (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 liittyviä tehtäviä automaattisia hakuja, keskinäisen avunannon pyytämiseen rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi käytettävän vakimuotoisen sähköisen lomakkeen sisältöä ja pyyntöön liittyvien tietojen toimitustapaa, keskinäisen avunannon pyytämiseen ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksi antamiseksi käytettävien sähköisten lomakkeiden ja vastaavan todistuksen sisältöä sekä CBE-portaalin käyttöä

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2555, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, toimenpiteistä yhteisen korkean kyberturvataso 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).

²⁰ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

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)²¹. Täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²² 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.
- (37) Euroopan tietosuojavalvuttettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725²³ 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausuntonsa [DD/MM/YYYY].
- (38) Jäsenvaltiot ovat selittävästä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman²⁴ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi (EU) 2015/413 seuraavasti:

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

²⁴ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

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 valkoisen viivan ylittäminen;
- m) kiellettyyn ajosuuntaan ajaminen;
- n) pelastuskujien muodostamista ja käyttöä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen;
- p) ylikuormitetulla ajoneuvolla ajaminen.”;

b) Lisätään kohta seuraavasti:

”Tämä direktiivi ei vaikuta oikeuksiin ja velvollisuuksiin, jotka johtuvat seuraavista unionin säädösten säännöksistä:

- a) neuvoston puitepätös 2005/214/YOS;
- b) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/41/EU*;
- c) asiakirjojen tiedoksiantoja koskevat menettelyt, joista määrätään neuvoston Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 34 artiklan mukaisesti keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tekemän yleissopimuksen** 5 artiklassa;
- d) epäiltyjen ja syytettyjen oikeuksia koskevat säännökset Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2010/64/EU***, 2012/13/EU****, 2013/48/EU*****, (EU) 2016/343*****, (EU) 2016/800***** ja (EU) 2016/1919*****.

* 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).

** EUVL C 197, 12.7.2000, s. 3.

*** 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).

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

**** 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).

***** 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).

***** 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).

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

2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan j alakohta seuraavasti:

”j) ’kielletyllä kaistalla ajolla’ jo olemassa olevan pysyvän tai väliaikaisen tieosuuden, kuten joukkoliikennekaistan tai ruuhkan tai tietöiden vuoksi väliaikaisesti suljetun kaistan, laitonta käyttämistä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

b) korvataan l alakohta seuraavasti:

l) ’kansallisella yhteyspisteellä’ tämän direktiivin tarkoituksia varten nimettyä toimivaltaista viranomaista”;

c) Lisätään o–z alakohta seuraavasti:

”o) ’riittämättömällä turvavälillä edessä olevaan ajoneuvoon’ sitä, että ei pidetä yllä etäisyyttä, joka on tarpeen törmäyksen välttämiseksi kuljettajan ajaman ajoneuvon edessä olevan ajoneuvon kanssa, jos edessä oleva ajoneuvo hidastaa äkillisesti tai pysähtyy, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

p) ’vaarallisella ohituksella’ toisen ajoneuvon tai toisen tienkäyttäjän ohittamista tavalla, joka rikkoo vaaralliseen ohitukseen sovellettavia sääntöjä rikkomuksen tekovaltiossa;

q) ’vaarallisella pysäköinnillä’ ajoneuvon pysäköintiä tavalla, joka rikkoo vaaralliseen pysäköintiin sovellettavia sääntöjä rikkomuksen tekovaltiossa; Pysäköintimaksujen maksamatta jättämistä ja muita vastaavia rikkomuksia ei pidetä vaarallisena pysäköintinä;

- r) 'yhden tai useamman yhtenäisen valkoisen viivan ylittämällä' kaistan vaihtamista ajoneuvolla siten, että ylitetään laittomasti vähintään yksi yhtenäinen valkoinen 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 koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisellä' sellaisten sääntöjen noudattamatta jättämistä, jotka koskevat ajoneuvojen väliin avattavan väliaikaisen kaistan muodostamista ja käyttöä pelkästään hätätarkoituksiin silloin kun kuljettajien on muodostettava tämä kaista, jotta hälytysajoneuvot, kuten poliisiajoneuvot, pelastusajoneuvot tai paloautot, voivat kulkea läpi ja saapua hätäpaikalle, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- u) 'ylikuormitetulla ajoneuvolla ajamisella' sellaisen ajoneuvon käyttöä, joka ei täytä sen suurimpia sallittuja painoja koskevia vaatimuksia, sellaisina kuin niistä säädetään neuvoston direktiivin 96/53/EY* 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) 'ilmoituksella' 5 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen henkilöiden vastaanottamaa ensimmäistä tiedonantoa riippumatta siitä, onko kyseessä hallinnollinen tai oikeudellinen päätös tai muu asiakirja, jonka rikkomuksen tekovaltio tai sen lainsäädännön nojalla valtuutettu taho antaa muutoksenhakuvaiheeseen asti ja joka sisältää vähintään 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tiedot;
- w) 'seuranta-asiakirjoilla' hallinnollisia tai oikeudellisia päätöksiä tai muita asiakirjoja, jotka rikkomuksen tekovaltio tai sen lainsäädännön nojalla valtuutettu taho antaa ilmoituksen jälkeen jatkotoimena kyseiselle ilmoitukselle tai kyseessä olevalle liikenneturvallisuuteen liittyvälle liikenne rikkomukselle muutoksenhakuvaiheeseen asti;
- x) 'rikkomuksesta vastuussa olevalla henkilöllä' henkilöä, joka on vastuussa 2 artiklan 1 kohdassa mainitusta liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
- y) 'loppukäyttäjällä' luonnollista henkilöä, joka ei ole sen ajoneuvon omistaja tai haltija, jolla jokin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu rikkomus 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 5 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen henkilöiden vakinainen asuinpaikka.

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

3) Lisätään 3 a artikla seuraavasti:

”3 a artikla

Kansalliset yhteyspisteet

1. Tietojen vaihtamiseksi tämän direktiivin mukaisesti kukin jäsenvaltio nimeää kansallisen yhteyspisteen. Kansallisen yhteyspisteen toimivaltuudet määräytyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansalliset yhteyspisteet tekevät yhteistyötä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkintaan osallistuvien viranomaisten kanssa erityisesti sen varmistamiseksi, että kaikki tarvittavat tiedot jaetaan hyvissä ajoin ja että 4 a artiklan 5 kohdassa ja 5 a artiklan 2 kohdassa säädettyjä määräaikoja noudatetaan.”;

4) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

Jäsenvaltioiden välisessä tietojenvaihdossa noudatettavat menettelyt

1. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkintaa varten jäsenvaltioiden on annettava muiden jäsenvaltioiden kansallisille yhteyspisteille pääsy seuraaviin kansallisiin ajoneuvorekisteritietoihin ja oikeus tehdä niistä automaattisia hakuja:

- a) ajoneuvoja koskevat tiedot;
- b) ajoneuvojen omistajia, haltijoita tai loppukäyttäjiä koskevat tiedot, jos ne ovat saatavilla.

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

Rikkomuksen tekovaltion kansallinen yhteyspiste suorittaa kaikki lähetettävien pyyntöjen muodossa tehtävät haut täydellistä rekisteritunnusta käyttäen.

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

3. Jäsenvaltioiden on säilytettävä liitteessä olevan 2 jakson IV osassa tarkoitetut tietoelementit ja, jos ne ovat saatavilla, 2 jakson V osassa tarkoitetut tietoelementit kansallisissa ajoneuvorekistereissä vähintään kuuden kuukauden ajan sen jälkeen,

kun kyseessä olevan ajoneuvon omistusta tai käyttöä koskevat tiedot ovat muuttuneet.

4. Jäsenvaltioiden on pyydettyjen tietoelementtien sijasta palautettava viesti ”Tietoja ei ilmoiteta” seuraavissa tapauksissa:

- a) ajoneuvo on romutettu;
- b) ajoneuvon täydellistä rekisteritunnusta ei ole annettu 1 kohdan mukaisessa lähetettävien pyyntöjen muodossa tehtävässä haussa;
- c) ajoneuvon täydellinen rekisteritunnus, joka on annettu 1 kohdan mukaisessa lähetettävien pyyntöjen muodossa tehtävässä haussa, on vanhentunut tai virheellinen;

Jäsenvaltioiden on pyydettyjen tietoelementtien sijasta palautettava viesti ”Ajoneuvo tai rekisterikilpi varastettu”, jos ajoneuvo tai ajoneuvon rekisterikilpi on kirjattu varastetuksi kansallisissa ajoneuvorekistereissä.

5. Ajoneuvorekisteritietojen automaattisessa haussa jäsenvaltioiden on käytettävä eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän (Eucaris) erityisesti suunniteltua ohjelmistosovellusta ja kyseisen ohjelmiston muutettuja versioita.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ajoneuvorekisteritietojen automaattinen haku tehdään turvallisesti, kustannustehokkaasti, nopeasti ja luotettavasti ja että se toteutetaan yhteentoimivin keinoin hajautetussa rakenteessa.

Ohjelmiston on mahdollistettava sekä verkon välityksellä tapahtuva reaaliaikainen vaihto että erissä tapahtuva vaihto, joista jälkimmäinen mahdollistaa monien pyyntöjen tai vastausten vaihdon yhdessä viestissä. Eucaris-järjestelmän kautta vaihdetut tiedot on lähetettävä salattuina.

6. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan menettelyt ja tekniset eritelvät, mukaan lukien kyberturvallisuustoimenpiteet, tämän artiklan mukaisesti tehtäviä automaattisia hakuja varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7. Kunnes tämän artiklan 6 kohdassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä aletaan soveltaa, tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut haut on suoritettava noudattaen päätöksen 2008/616/YOS* liitteessä olevan 3 luvun 2 ja 3 kohdassa kuvattuja menettelyjä sovellettuna yhdessä tämän direktiivin liitteen kanssa.

8. Kukin jäsenvaltio vastaa 5 kohdassa tarkoitetun ohjelmistosovelluksen ja sen muutettujen versioiden hallinnoinnista, käytöstä ja ylläpidosta aiheutuvista kustannuksista.

* 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).”;

5) Lisätään 4 a, 4 b ja 4 c artikla seuraavasti:

Keskinäinen avunanto rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamisessa

1. Jäsenvaltioiden on annettava toisilleen keskinäistä apua, jos rikkomuksen tekovaltio ei 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn automaattisen haun tulosten perusteella pysty yksilöimään rikkomuksesta vastuussa olevaa henkilöä niin varmasti kuin sen kansallisessa lainsäädännössä edellytetään 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen jatkokomenettelyjen aloittamiseksi tai toteuttamiseksi.
2. Rikkomuksen tekovaltio päättää, pyytääkö se keskinäistä avunantoa 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen lisätietojen saamiseksi. Pyynnön voi esittää ainoastaan hallinto- tai oikeusviranomainen tai kulloisessakin tapauksessa toimivaltainen poliisiviranomainen kyseisen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti.
3. Kun rikkomuksen tekovaltio on päättänyt pyytää keskinäistä avunantoa 1 kohdan mukaisesti, sen kansallisen yhteyspisteen on lähetettävä rakenteinen sähköinen ja sähköisesti allekirjoitettu pyyntö rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kansalliselle yhteyspisteelle.

Rekisteröintivaltiota tai asuinvaltiota voidaan pyytää

- a) vahvistamaan hallussaan jo olevien tietojen perusteella, että voidaan kohtuullisella varmuudella olettaa, että rikkomuksen tekovaltion valvontalaitteiden visuaalisella tallenteella oleva henkilö on ajoneuvon omistaja, haltija tai loppukäyttäjä taikka henkilö, jonka epäillään olevan vastuussa jostakin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta;
- b) pyytämään ajoneuvon omistajaa, haltijaa tai loppukäyttäjää taikka henkilöä, jonka epäillään olevan vastuussa jostakin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta, antamaan tietoja rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön henkilöllisyydestä kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.

4. Kun rekisteröintivaltio tai asuinvaltio vastaanottaa 3 kohdassa tarkoitettua pyynnön, sen on kerättävä pyydetty tiedot, paitsi jos se päättää vedota johonkin 7 kohdassa mainittuun kieltäytymisperusteeseen tai pyydettyjä tietoja ei ole mahdollista kerätä. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion on toimitettava pyydetty tiedot sähköisesti ilman aiheutonta viivytystä kansallisen yhteyspisteensä kautta rikkomuksen tekovaltion kansalliselle yhteyspisteelle.

Edellä 3 kohdan toisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettua tapauksessa rekisteröintivaltion tai asuinvaltion on pyydettävä tiedot sovellettavien kansallisten menettelyjen mukaisesti ikään kuin sen omat viranomaiset olisivat määränneet asianomaisen tutkintatoimen, jollei se päättää vedota johonkin 7 kohdassa mainittuun kieltäytymisperusteeseen.

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

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ne toimittavat pyydetty tiedot ilman aiheetonta viivytystä pyynnön vastaanottamisen jälkeen.

Jos tietoja ei ole mahdollista kerätä ilman aiheetonta viivytystä pyynnön vastaanottamisen jälkeen, rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kansallisten yhteyspisteiden on toimitettava nämä tiedot rikkomuksen tekojäsenvaltiolle mahdollisimman pian ja annettava asianmukainen selvitys viivästyksen syistä.

Jos on käynyt selväksi, että rekisteröintivaltio tai asuinvaltio ei pysty keräämään pyydettyjä tietoja tai osaa niistä, sen on välittömästi annettava rikkomuksen tekovaltiolle yksityiskohtainen selvitys syistä tähän.

6. Pyyntöön saaneet jäsenvaltiot voivat soveltaa hallinnollista tai oikeudellista ennakkovahvistusmenettelyä sen varmistamiseksi, että pyydetty tiedot ovat välttämättömiä ja oikeasuhteisia rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi, erityisesti ottaen huomioon rikkomuksesta epäiltyjen oikeudet.

7. Jäsenvaltiot voivat kieltäytyä toimittamasta 3 kohdan mukaisesti 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;
- c) pyydettyjen tietojen antaminen vahingoittaisi olennaisia kansallisia turvallisuusetuja, 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 paljastaisi rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti suojellun henkilön henkilöllisyyden;
- f) jos rekisteröintivaltiossa tai asuinvaltiossa on käytössä 6 kohdassa tarkoitettu hallinnollinen tai oikeudellinen ennakkovahvistusmenettely, mutta rikkomuksen tekojäsenvaltio ei vahvistanut pyyntöä ennen sen lähettämistä ja pyydettyjä tietoja ei yksittäisen tapauksen olosuhteiden perusteella pidetä tarpeellisina ja oikeasuhteisina rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi.

Jäsenvaltioiden on päätettävä mahdollisimman pian ja viimeistään 15 päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, vetoavatko ne johonkin kieltäytymisperusteeseen. Jäsenvaltioiden, jotka päättävät soveltaa kieltäytymisperustetta, on ilmoitettava siitä rikkomuksen tekovaltiolle kansallisen yhteyspisteensä välityksellä ilman aiheetonta viivytystä.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että oikeussuojakeinot, jotka vastaavat niitä, joita voidaan käyttää vastaavassa kansallisessa tapauksessa, ovat sovellettavissa 3 kohdan toisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuun tapaukseen.

9. Rikkomuksen tekovaltion, rekisteröintivaltion ja asuinvaltion kansalliset yhteyspisteet voivat kuulla toisiaan millä tahansa asianmukaisella tavalla tämän artiklan tehokkaan soveltamisen helpottamiseksi.

10. Edellä 2 kohdassa tarkoitettu pyyntö on toimitettava rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kielellä tai yhdellä sen kielistä, joka on ilmoitettu komissiolle 5 a artiklan 8 kohdan mukaisesti.

Tiedot, jotka annetaan vastauksena pyyntöön, on toimitettava rikkomuksen tekovaltion kielellä tai kielillä, jotka on ilmoitettu komissiolle 5 a artiklan 8 kohdan mukaisesti.

11. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään pyynnön tekemiseen tarkoitettun vakioimuotoisen sähköisen lomakkeen sisältö, 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen tietojen toimitustapa sekä tiedonvaihtoon tarkoitettun ohjelmistosovelluksen toiminnot ja tekniset eritelmät, mukaan lukien kyberturvallisuustoimenpiteet. Ohjelmistoa koskevien eritelmien on mahdollistettava sekä verkon välityksellä tapahtuva asynkroninen vaihto että asynkroninen erissä tapahtuva vaihto samoin kuin tietoelementtien toimittaminen salatussa muodossa.

Pyynnön tekemiseen tarkoitettun vakioimuotoisen sähköisen lomakkeen on sisällettävä seuraavat tiedot:

- a) edellä 6 kohdassa tarkoitettu hallinnollinen tai oikeudellinen päätös pyydettyjen tietojen vahvistamisesta ja soveltuvin osin tiedot päätöksen tehneestä viranomaisesta;
- b) ajoneuvojen omistajia, haltijoita tai loppukäyttäjiä koskevat tietoelementit, jotka on saatu 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn automaattisen haun tuloksena;
- c) valvontalaitteista, erityisesti nopeusvalvontakameroista, saatu visuaalinen tallenne rikkomuksesta vastuussa olevasta henkilöstä, jos sellainen on saatavilla.

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

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 tarkoitettuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikennერიkkomuksiin, jotta rikkomuksesta vastuussa oleva henkilö voidaan tunnistaa onnistuneesti, kuten toimenpiteitä liittyen 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 jäsenvaltiot voivat erityisesti:

- a) antaa tiedoksi asiakirjoja henkilöille, joita epäillään 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista, mukaan lukien asiakirjat, joissa näitä henkilöitä pyydetään vahvistamaan olevansa vastuussa rikkomuksesta;
- b) soveltaa rikkomuksesta epäillyille henkilöille asetettuja velvoitteita, joilla on merkitystä rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamisen kannalta, niin laajalti kuin mahdollista.

4 c artikla

Muiden tietokantojen käyttö

Jäsenvaltiot voivat vaihtaa tai käyttää tietoja muista tietokannoista, kuten ajokorttirekistereistä tai väestörekistereistä, ainoastaan rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi. Ne voivat tehdä näin ainoastaan siltä osin kuin tällainen tietojen vaihto tai käyttö perustuu nimenomaisesti unionin lainsäädäntöön.”

- 6) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskeva ilmoitus

1. Rikkomuksen tekovaltio päättää, aloittaako se 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin liittyviä jatkotoimia vai ei.

Jos rikkomuksen tekovaltio päättää aloittaa tällaisen menettelyn, kyseisen jäsenvaltion on viipymättä ilmoitettava rikkomuksesta epäillylle henkilölle liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta ja päätöksestä aloittaa jatkomenettely tekemällä ilmoitus.

Ilmoitus voi palvella myös muita kuin toisessa alakohdassa mainittuja tarkoituksia.

2. Ilmoituksessa on oltava ainakin seuraavat tiedot:

- a) maininta siitä, että ilmoitus on annettu tämän direktiivin tarkoituksia varten;
- b) 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 menettelyistä koskien tämän artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja henkilöitä tietojen antamiseksi rikoksen tekovaltion viranomaisille rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön henkilöllisyydestä 4 b artiklan mukaisesti;
- 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;
- i) soveltuvin osin yksityiskohtaiset tiedot siitä, voidaanko 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista rikkomuksista määrättäviä seuraamuksia lieventää ja miten, mukaan lukien taloudellisen seuraamuksen ennaikainen maksaminen;
- j) tarvittaessa selkeä maininta siitä, että ilmoituksen lähettänyt yksityinen tai julkinen taho on rikkomuksen tekovaltion 5 b artiklan mukaisesti valtuuttama, ja selkeä rajausta vaadittujen rahamäärien välillä niiden oikeusperustan mukaan.

3. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on varmistettava, että jos rikkomuksesta vastuussa oleva henkilö on ulkomailla asuva kuljettaja, joka on tarkastettu paikan päällä tievalvontapisteessä, ilmoitus sisältää vähintään 2 kohdan c, d, e ja g alakohdassa luetellut tiedot.

4. Rikkomuksen tekovaltion on rikkomuksesta epäiltyjen henkilöiden pyynnöstä varmistettava pääsy kaikkiin 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin liikenneturvallisuuteen liittyvän rikkomuksen tutkinnasta vastaavien toimivaltaisten viranomaisten hallussa oleviin olennaisiin tietoihin.

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 ilmoituksen vastaanottopäivästä.”

7) Lisätään 5 a ja 5 b artikla seuraavasti:

”5 a artikla

Ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksianto

1. Jäsenvaltioiden on lähetettävä ilmoitus ja seuranta-asiakirjat rikkomuksesta epäillyille henkilöille kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 910/2014* III luvun 7 jakson mukaisesti tai tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa annettava ilmoitus suoraan rikkomuksesta epäillylle henkilölle.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ilmoitus lähetetään viimeistään kuukauden kuluttua 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikkomuksen rekisteröinnistä tai, jos tutkinnan aikana on lähetettävä lisää ilmoituksia, 15 päivän kuluttua tapahtumasta, jonka vuoksi myöhemmät ilmoitukset on lähetettävä.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että mahdolliset muut seuranta-asiakirjat lähetetään 15 päivän kuluessa tapahtumasta, jonka vuoksi ne on lähetettävä.

3. Rikkomuksen tekovaltio voi lähettää ilmoituksen tai seuranta-asiakirjat rikkomuksesta epäillyille henkilöille rekisteröintivaltion tai asuinvaltion 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 kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla;
- c) asiakirjaa ei ole voitu antaa tiedoksi kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla;
- d) rikkomuksen tekovaltiolla on perustellut syyt katsoa, että asiakirjan tiedoksianto kirjattuna lähetyksenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla olisi kyseisessä tapauksessa tehotonta tai epätarkoituksenmukaista.

4. Pyynnön 3 kohdassa tarkoitettun keskinäisen avun menettelyn aloittamisesta voi esittää hallinto- tai oikeusviranomainen tai kulloisessakin tapauksessa toimivaltainen poliisiviranomainen rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Rikkomuksen tekovaltion kansallisen yhteyspisteen on toimitettava tiedoksiannettava ilmoitus tai seuranta-asiakirjat rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kansalliselle yhteyspisteelle yhdessä rakenteisen sähköisen pyynnön kanssa.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 3 kohdan mukaisesti tiedoksi annettava ilmoitus 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.

6. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion on varmistettava, että sen kansallinen yhteyspiste laatii rakenteisen sähköisen todistuksen ja lähettää sen rikkomuksen tekovaltion kansalliselle yhteyspisteelle seuraavissa tapauksissa:

- a) kun ilmoituksen tai seuranta-asiakirjojen tiedoksiantoa koskevat muodollisuudet on suoritettu 3 kohdan mukaisesti,
- b) jos toimitus ei onnistu.

Jos rikkomuksen tekovaltio sitä pyytää, todistukseen on liitettävä jäljennös tiedoksi annetuista asiakirjoista.

7. Edellä 4 kohdassa tarkoitettu pyyntö on toimitettava rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kielellä tai yhdellä sen kielistä, joka on ilmoitettu komissiolle 8 kohdan mukaisesti. Edellä 6 kohdassa tarkoitettu todistus on toimitettava rikkomuksen tekovaltion kielellä, joka on ilmoitettu komissiolle 8 kohdan mukaisesti.

8. Jos rikkomuksen tekovaltio päättää käynnistää jatkotoimia 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennesäädösten johdosta, kyseisen jäsenvaltion on lähetettävä ilmoitus ja seuranta-asiakirjat ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä.

Jos ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kieli ei ole käytävissä tai jos on perusteltua epäillä, onko ilmoituksen tai seuranta-asiakirjojen lähettäminen ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä asianomaisen henkilön perusoikeuksien suojelun mukaista, ilmoitus ja seuranta-asiakirjat on lähetettävä rekisteröintivaltion tai rikkomuksesta epäillyn henkilön asuinvaltion virallisella kielellä tai virallisilla kielillä.

Tämän kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa silloin, kun rekisteröintivaltiossa tai asuinvaltiossa on useampi kuin yksi virallinen kieli, ilmoitus ja seuranta-asiakirjat on lähetettävä sen alueen tai muun maantieteellisen yksikön virallisella kielellä tai virallisilla kielillä, jossa rikkomuksesta epäiltyjen henkilöiden osoite sijaitsee, tai muulla kielellä, jonka kyseinen jäsenvaltio on ilmoittanut hyväksyvänsä.

Kunkin jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle ne kielet unionin virallisista kielistä, joilla ilmoitus voidaan lähettää, tarvittaessa alueittain tai muiden maantieteellisten yksiköiden mukaan. Komissio asettaa luettelon hyväksytyistä kielistä saataville 8 artiklassa tarkoitettuun verkkoportaaliin.

9. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rikkomuksesta epäillyt henkilöt voivat viestiä rikkomuksen tekovaltion viranomaisen kanssa muutoksenhakuvaiheeseen asti jollakin rekisteröintivaltion tai asuinvaltion taikka rikkomuksen tekovaltion komissiolle 8 kohdan mukaisesti ilmoittamalla kielellä tai, jos asianomaisella

henkilöllä ei ole riittävää kielitaitoa näissä kielissä, sellaisella unionin kielellä, jota henkilö puhuu tai ymmärtää.

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

11. Rikkomuksen tekovaltion on varmistettava, että rikkomuksesta epäillyille henkilöille tiedoksi annetun ilmoituksen ja seuranta-asiakirjat voi tutkia uudelleen tehokkaasti ja nopeasti tuomioistuin tai muu vastaava lainkäyttöelin, jolla on valtuudet tehdä oikeudellisesti sitovia päätöksiä, sellaisen henkilön hakemuksesta, jolla on erityinen oikeudellinen intressi 5 artiklan nojalla aloitetun menettelyn tulokseen, sillä perusteella, että tällaiset asiakirjat eivät ole tämän artiklan mukaisia.

12. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään 4 kohdassa tarkoitetun pyynnön tekemiseen käytettävien sähköisten lomakkeiden ja 6 kohdassa tarkoitetun todistuksen sisältö sekä tiedonvaihtoon tarkoitetun ohjelmistosovelluksen toiminnot ja tekniset eritelmät, mukaan lukien kyberturvallisuustoimenpiteet. Ohjelmistoa koskevien eritelmien on mahdollistettava sekä verkon välityksellä tapahtuva asynkroninen vaihto että asynkroninen erissä tapahtuva vaihto. Tiedot on toimitettava käyttäen uusinta salaustekniikkaa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5 b artikla

Jäsenvaltioiden valtuuttamien oikeussubjektien taloudelliset saatavat

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kun ne valtuuttavat yksityisen tai julkisen yhteisön, jolla on erillinen oikeushenkilöllisyys, hallinnoimaan 5 artiklan 1 kohdan nojalla aloitettua jatkomenettelyä tai osaa siitä, mukaan lukien taloudellisten seuraamusten täytäntöönpano, rikkomuksesta epäiltyihin henkilöihin ei sovelleta maksuja, jotka kyseinen yhteisö perii näiden menettelyjen hallinnoinnista aiheutuvista oikeudellisista ja hallinnollisista kuluista. Tämä ei rajoita jäsenvaltioiden viranomaisten oikeutta periä oikeasuhteisia hallinnollisia maksuja.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).”;

8) Korvataan 6, 7 ja 8 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Raportointi ja seuranta

1. Viimeistään 6 päivänä toukokuuta 2024, 6 päivänä toukokuuta 2026 (...), kunkin jäsenvaltion on lähetettävä kattava kertomus komissiolle tämän kohdan toisen ja kolmannen alakohdan mukaisesti.

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 ilmoituksia.

2. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään [*neljän vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulopäivästä*] ja sen jälkeen joka neljäs vuosi toimitettava komissiolle kertomus tämän direktiivin soveltamisesta.

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 tarkoitettujen 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 Eucarisin 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 tarkoitettujen rekisteröityjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten kokonaismäärä tapauksissa, joissa rikkomus on havaittu automaattisesti tai tunnistamatta siitä vastuussa olevaa henkilöä paikan päällä;
- b) 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen 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 siitä vastuussa olevaa 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 lukumäärä ja tällaisten pyyntöjen lukumäärä niissä tapauksissa, joissa tietoja ei toimitettu;
- f) 5 a artiklan 4 kohdan mukaisten keskinäistä avunantoa koskevien sähköisesti tehtyjen pyyntöjen 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

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava toisilleen direktiivin (EU) 2022/2555 10 artiklan mukaisesti ilmoitetuista kyberturvallisuuspoikkeamista, jos poikkeamat liittyvät virtuaalisiin tai fyysisiin pilvi- tai pilvi-isännöintipalveluihin tallennettuun dataan, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679, direktiivin (EU) 2016/680 ja direktiivin (EU) 2022/2555* mukaisten velvoitteiden soveltamista.

8 artikla

Portaali liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevaa rajat ylittävää tietojenvaihtoa varten ('CBE-portaali')

1. Komissio perustaa CBE-portaalin, joka on käytettävissä kaikilla unionin virallisilla kielillä, ja ylläpitää tätä verkkoportaalia, jonka tarkoituksena on

- a) tietojen jakaminen tienkäyttäjien kanssa jäsenvaltioissa voimassa olevista säännöistä tämän direktiivin soveltamisalalla, erityisesti liikenneturvallisuuksäännöistä, muutoksenhakumenettelyistä, sovellettavista seuraamuksista sekä taloudellisten seuraamusten maksamiseen sovellettavista järjestelmistä ja siihen käytettävissä olevista keinoista;
- b) tietojenvaihto ja muu vuorovaikutus kansallisten yhteyspisteiden ja jäsenvaltioiden muiden asiaankuuluvien viranomaisten välillä sekä keskenään että muiden tienkäyttäjien kanssa, erityisesti tarjoamalla pääsy tiettyihin jäsenvaltioiden sovelluksiin, jotka helpottavat seuraamusten täytäntöönpanoa, tarvittaessa myös taloudellisten seuraamusten maksamista varten. Tähän voi sisältyä ajoneuvorekisteritietojen vaihto ja tietojen vaihto henkilöistä, joiden epäillään olevan vastuussa tai jotka ovat vastuussa 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista liikenneturvallisuuteen liittyvistä rikkomuksista.

2. CBE-portaaliin on annettava pääsy kansallisille yhteyspisteille ja muille asiaankuuluville viranomaisille, jotka ovat toimivaltaisia rikkomuksesta vastuussa olevien henkilöiden tunnistamisessa ja liikenneturvallisuuksääntöjen täytäntöönpanon rajatylittävässä valvonnassa jäsenvaltioissa.

3. Jäsenvaltioiden on autettava tienkäyttäjiä ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen aitouden tarkistamisessa. Tätä varten jäsenvaltioiden on jaettava keskenään ja komission kanssa CBE-portaalin kautta viranomaistensa antamien ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen mallit, joita käytetään rajatylittävissä tapauksissa. Jäsenvaltioiden on myös ilmoitettava toisilleen niistä viranomaisista ja valtuutetuista

oikeussubjekteista, joilla on oikeus antaa kyseisiä ilmoituksia ja asiakirjoja. Komissio on CBE-portaalin rekisterinpitäjä asetuksen 2018/1725** mukaisesti.

4. CBE-portaalin on oltava yhteensopiva Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724*** mukaisesti perustetun käyttöliittymän ja muiden vastaavanlaista tarkoitusta varten perustettujen portaalien tai alustojen, kuten Euroopan oikeusportaanin, kanssa.

5. Jäsenvaltioiden on annettava toisilleen ja komissiolle tämän artiklan soveltamiseksi ajantasaista tietoa ja oltava säännöllisesti vuorovaikutuksessa tienkäyttäjien kanssa CBE-portaalin kautta.

6. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan CBE-portaalin käyttöä ja ylläpitoa varten tarvittavat tekniset eritelvät, mukaan lukien kyberturvallisuustoimenpiteet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2555, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, toimenpiteistä yhteisen korkean kyberturvaston 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).

** 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).

*** 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).”

9) Lisätään 8 a artikla seuraavasti:

”8 a artikla

Taloudellinen tuki rajat ylittävälle yhteistyölle täytäntöönpanotoimissa

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

10) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Delegoidut säädökset

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

- 11) Lisätään 10 a artikla seuraavasti:

”10 a artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011* tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Kun komitean lausunto on määrä hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.

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.

* 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).”;

- 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.”

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

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [kaksi 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

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus direktiiviksi, jolla muutetaan direktiiviä (EU) 2015/413 liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta

1.2. Toimintalohko(t)

Liikenne, liikenneturvallisuus

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

☐ uuteen toimeen

☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen⁷³

☒ käynnissä olevan toimen jatkamiseen

☐ yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Aloitteen yleisenä tavoitteena on parantaa teiden turvallisuutta tehostamalla liikenneturvallisuussääntöjen täytäntöönpanon rajatylittävää valvontaa EU:ssa.

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Aloitteen erityistavoitteina on

– lisätä säännönmukaisuutta muista maista tulevien kuljettajien osalta ottamalla käyttöön täydentäviä liikenneturvallisuuteen liittyviä sääntöjä;

– sujuvoittaa jäsenvaltioiden välisiä keskinäisen avunannon menettelyjä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten rajatylittävässä tutkimuksessa;

– vahvistaa muista maista tulevien rikkomukseen syyllistyneiden perusoikeuksien suojelua, mukaan lukien sääntöjen linjaaminen EU:n uusien henkilötietojen suojaa koskevien sääntöjen kanssa.

⁷³

Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

Aloitteella edistetään yleistä tavoitetta parantaa liikenneturvallisuutta EU:ssa parantamalla liikenneturvallisuussäntöjen täytäntöönpanon valvontaa, kun on kyse ulkomailla asuvista rikkomuksiin syylistyneistä, jotka usein välttyvät seuraamuksilta. Sillä on suuri positiivinen vaikutus arvioituna ihmishenkien menetysten ja loukkaantumisten välttämisenä (384 säästettyä ihmishenkeä ja 21 405 vältettyä loukkaantumista).

Ehdotuksen soveltamisalaa laajennetaan lisäämällä siihen muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia kuten riittämätön turvaväli edessä olevaan ajoneuvoon, vaarallinen ohitus, vaarallinen pysäköinti, yhden tai useamman valkoisen viivan ylittäminen, kiellettyyn ajosuuntaan tai hätäkaistalla ajaminen ja ylikuormitetulla ajoneuvolla ajaminen. Kun soveltamisalaa lisätään nämä rikkomukset, havaittujen rikkomusten määrän odotetaan lähtötasoon verrattuna kasvavan 2 prosenttia vuonna 2025 ja vastaavasti koko arviointijaksolla.

Nykyään noin 20 prosenttia kaikista tutkimuksista, jotka koskevat ulkomailla rekisteröityihin ajoneuvoihin liittyviä rikkomuksia, epäonnistuu teknisten ongelmien vuoksi, liittyen esimerkiksi tarkkojen tietojen saatavuuteen kansallisissa ajoneuvorekistereissä ja rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseen. Ehdotuksen odotetaan lisäävän tutkimusten onnistumisastetta. Siinä käyttöön otettavilla politiikkatoimilla pyritään parantamaan ajoneuvorekistereiden sisältöä ja nykyistä tiedonvaihtoa valvontaviranomaisten välillä. Näiden toimenpiteiden lisäksi siihen sisältyy erityisiä jatkotutkimusten menetelmiä, jotka perustuvat spesifin informaation kuten visuaalisen todistusaineiston sähköiseen vaihtoon, jotta rikkomuksesta vastuussa oleva voidaan tunnistaa paremmin. Ehdotus mahdollistaisi myös, että ajoneuvon omistaja tai haltija velvoitetaan tekemään yhteistyötä valvontaviranomaisten kanssa kuljettajan tai muun rikkomukseen syyllistyneen tunnistamiseksi jäsenvaltioiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Ehdotus myötävaikuttaa seuraamusten rajatylittävään täytäntöönpanoon, koska toimenpiteet, joilla pyritään parantamaan tutkintaa ja rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamista, vaikuttavat myönteisesti myös onnistuneiden tutkimusten määrään ja parantavat näin kuljettajien yhdenvertaisen kohtelun kautta täytäntöönpanoastetta.

Ehdotuksella otetaan käyttöön toimenpiteitä, joilla parannetaan muista maista tulevien kuljettajien perusoikeuksien suojelua sen varmistamiseksi, että valvontaviranomaisten rikkomuksesta laatimat ilmoitukset tai seuranta-asiakirjat sisältävät kaikki tarvittavat tiedot hallinnollisista tai rikosoikeudellisista menettelyistä, että ne on laadittu kielellä, jota kuljettaja ymmärtää, ja että näiden asiakirjojen aitous voidaan todentaa.

Ehdotuksella pyritään myös parantamaan liikenneturvallisuussäntöjen rajatylittävää valvontaa nykyisten toimien pohjalta. Tämä tarkoittaa, että perusskenaario sisältää jo joitakin toimenpiteitä havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi. Ehdotukseen sisältyvät toimenpiteet ovat pääasiassa teknisiä ja täydentäviä suhteessa jo voimassa oleviin sääntöihin. Niissä hyväksytään, että kansallisten oikeusjärjestelmien

yhdenmukaistaminen – mukaan lukien menettelyt, jotka tukevat liikenneturvallisuuteen liittyvien rikkomusten rajatylittävää tutkintaa ja tällaisista rikkomuksista määrättävien seuraamusten rajatylittävää täytäntöönpanoa, joka voisi huomattavasti lisätä onnistuneiden tutkimusten osuutta – ei ole toteuttamiskelpoinen vaihtoehto.

Johtuen suunnitellusta ehdotuksen soveltamisalan laajentamisesta ja yksinkertaistetusta liikenneturvallisuuteen liittyvien rikkomusten rajatylittävästä tutkinnasta, joka räätälöidään luonteeltaan usein hallinnollisiksi katsottavien rikkomusten laajamittaiseen havaitsemiseen ja digitalisoidaan ottamalla käyttöön erityinen IT-portaali ja alustat, aiempaa useammat rikkomukset on vastedes mahdollista tutkia onnistuneesti, mikä vähentää ulkomailla asuvien rikoksenteekijöiden rankaisematta jäämistä. Näin ollen muista maista tulevat kuljettajat mukauttavat käyttäytymistään teillä. Näin ollen ennakoidaan, että ulkomailla rekisteröidyillä ajoneuvoilla tehdyt rikkomukset vähenevät perusskenaarioon verrattuna.

1.4.4. Tulosindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen etenemistä ja tuloksia seurataan.

Komissio seuraa seuraavia tulosindikaattoreita, jotka koskevat aloitteen/toimen täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta (ehdotuksen 6 artikla):

- direktiivin soveltamisalaan kuuluvien rekisteröityjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten kokonaismäärä tapauksissa, joissa rikkomus on havaittu automaattisesti tai tunnistamatta siitä vastuussa olevaa henkilöä paikan päällä;
- direktiivin soveltamisalaan kuuluvien 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 siitä vastuussa olevaa henkilöä paikan päällä;
- kiinteiden tai irtainten automaattisten valvontalaitteiden lukumäärä, mukaan lukien nopeusvalvontakamerat;
- ulkomailla asuvien vapaaehtoisesti maksamien taloudellisten seuraamusten lukumäärä;
- keskinäisen avunannon menettelyssä sähköisesti tehtyjen pyyntöjen lukumäärä (jatkotutkimukset) ja tällaisten pyyntöjen lukumäärä niissä tapauksissa, joissa tietoja ei toimitettu;
- asiakirjojen tiedoksi antoa koskevien sähköisesti tehtyjen pyyntöjen lukumäärä ja tällaisten pyyntöjen lukumäärä niissä tapauksissa, joissa asiakirjojen tiedoksi anto ei ollut mahdollista.

1.5 Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. *Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu*

Ehdotuksessa ei aseteta erityisiä vaatimuksia, jotka olisi täytettävä lyhyellä tai pitkällä aikavälillä. Aloitteen odotetaan kuitenkin lyhyellä aikavälillä vähentävän merkittävästi ulkomailla asuvien rikkomukseen syyllistyneiden rankaisematta jäämistä. Se rakentuu nykyisen direktiivin pohjalle, jolta on voitu huomattavasti edistää sitä, etteivät rikkomuksiin syyllistyneet jää anonyymeiksi. Pitkän aikavälin tähtäimessä on näkyvämpi väheneminen liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia aiheuttavissa onnettomuuksissa, joissa muista maista tulevat kuljettajat ovat osallisina.

1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.*

Aloitteen lisäarvo vastaa nykyisen direktiivin lisäarvoa EU:n tasolla. Nykyisillä kahden- ja monenvälisillä sopimuksilla (kuten rajatylittävää täytäntöönpanoa koskevalla Salzburg Forumin CBE Agreement -sopimuksella) ei voitaisi saavuttaa samantasoista tehokkuutta kuin direktiivillä niin, että voitaisiin sekä lopettaa ulkomailla asuvien rikkomuksiin syyllistyneiden rankaisemattomuus että varmistaa kaikkien tienkäyttäjien yhdenvertainen kohtelu. Direktiivin arviointi on osoittanut, että jos jäsenvaltiot haluaisivat saavuttaa samat tulokset tekemällä kahdenvälisiä sopimuksia, sopimuksia jouduttaisiin allekirjoittamaan satoja, mikä johtaisi valtaisaan monimutkaisuuteen ja mahdollisiin epä johdonmukaisuuksiin ja viime kädessä merkittäviin kustannuksiin kansallisille viranomaisille. EU:n toimien lisäarvo voidaan näin ollen nähdä myös tehokkuusnäkökulmasta, koska yhden ainoan toimintakehityksen käyttö parantaa tehokkuutta.

Nykyisen direktiivin puutteet – erityisesti sen tehottomuudet – voidaan korjata vain EU:n tason toimilla. Vain EU:n välineellä voidaan varmistaa liikenneturvallisuuksääntöjen johdonmukainen ja tehokas EU:n laajuinen täytäntöönpanon valvonta yli rajojen.

1.5.3. *Vastaavista toimista saadut kokemukset*

Nykyisen direktiivin arvioinnissa todettiin, että sillä on ollut myönteinen vaikutus anonyymiteetin poistamisessa liikenneturvallisuuksuteen liittyvään liikenne rikkomukseen ulkomailla syyllistyneiltä, koska yhä useammat ulkomaalaisten liikenne rikkomukset on pystytty tutkimaan ajan mittaan. Nykyisen direktiivin toimenpiteet eivät kuitenkaan ole riittäneet korjaamaan heidän rankaisemattomuuttaan. Vuonna 2015 noin 50 prosenttia havaituista ulkomaalaisten tekemistä liikenneturvallisuuksuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista jäi tutkimatta, ja noin 50:tä prosenttia taloudellisista seuraamuksista, joita tutkituista rikkomuksista määrättiin, ei pantu onnistuneesti täytäntöön. Lähes kaikissa tapauksissa, joissa rikkomukseen syyllistyneet kieltäytyivät maksamasta taloudellisia seuraamuksia, täytäntöönpanon valvonta ei

toiminut. Toisin sanoen, jos seuraamus voitiin panna täytäntöön, johtui se pääasiassa siitä, että maksut suoritettiin vapaaehtoisesti.

Tärkein syy tähän ovat vaikeudet jäsenvaltioiden välisessä yhteistyössä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennერიკkomusten tutkinnassa ja seuraamusten täytäntöönpanossa ajoneuvorekisteritietojen vaihdon jälkeen, erityisesti silloin, kun oikeudelliseen vastuuseen sovellettavat järjestelmät ovat erilaisia. Tällainen yhteistyö vaikutti kuitenkin onnistuneelta niiden jäsenvaltioiden välillä, jotka ovat tehneet EU:n lainsäädäntöä täydentäviä kahden- tai monenvälisiä sopimuksia.

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Ehdotettu rajatylittävää täytäntöönpanoa koskevan direktiivin tarkistaminen on linjassa EU:n muun liikenneturvallisuuslainsäädännön kanssa. Ajoneuvorekisteritietojen luokittelun osalta viitataan ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annettuun neuvoston direktiiviin 1999/37/EY. Rajatylittävää täytäntöönpanoa koskevan direktiivin soveltamisalaan lisätään ylikuormitetun ajoneuvon käyttö, jolloin sillä on läheinen kytkös ajoneuvojen suurimmista sallituista painoista ja mitoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY soveltamiseen. Tarkistamisella täydennetään ajokorttidirektiiviä sallimalla ajokorttirekistereistä peräisin olevien henkilötietojen käyttö liikenneturvallisuuteen liittyvien rikkomusten rajat ylittävässä tutkinnassa, jolloin voidaan tiedottaa rikkomuksiin syyllistyneille sovellettavista seuraamuksista, jotka vaikuttavat heidän ajo-oikeuteensa, ja tunnistaa rikkomuksista vastuussa olevat henkilöt. Ehdotus on linjassa myös poliisi- ja oikeusyhteistyön alalla käytössä olevien oikeudellisten välineiden ja käynnissä olevien unionitason aloitteiden kanssa, jotka on otettava huomioon suhteessa tähän aloitteeseen. Näihin sisältyvät keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tehty yleissopimus ja sen nykyiset rajatylittävät tutkintamenettelyt, eurooppalainen tutkintamääräys ja parhaillaan tarkistettavana olevat Prüm-päätökset.

Jotta liikenneturvallisuussäntöjen rajatylittävään valvontaan voidaan varmistaa johdonmukainen lähestymistapa, on laadittu neuvottelupaketti, joka koostuu kolmesta aloitteesta. Siihen kuuluu paitsi tämä ehdotus rajatylittävää täytäntöönpanoa koskevan direktiivin tarkistamisesta myös ehdotus uudeksi ajokorttidirektiiviksi (jolla korvataan ajokorttidirektiivi 2006/126/EY) ja ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen ajokieltojen unioninlaajuisesta soveltamisesta.

1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehtoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleen kohdentamiseen

Komission kertaluonteiset kustannukset vuonna 2025 ja juoksevat mukauttamiskustannukset vuoteen 2050 saakka liittyvät pääasiassa sellaisen IT-järjestelmän käyttöönottoon, jolla tuetaan vuorovaikutusta valtion viranomaisten/organisaatioiden, luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden välillä rajatylittävissä hallinnollisissa ja rikosoikeudellisissa menettelyissä. Tietojen välittämistä erityisessä IT-portaalissa palveleva toiminto perustuisi nykyiseen komission hallinnoimaan portaaliin (Going Abroad eli Liikenteessä ulkomailla), ja järjestelmän päivittäminen tarjoaisi parhaan hyödyn nykyisestä organisaatiosta ja

tähän mennessä investoiduista resursseista. IT-järjestelmän perustaminen ei edellytä uusia henkilöresursseja.

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

☐ kesto on rajattu

- ☐ toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- ☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia YYYY–YYYY ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia YYYY–YYYY.

☒ kesto ei ole rajattu

- Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2025 ja päättyy vuonna 2027,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat⁷⁴

☒ Suora hallinnointi, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

- ☐ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään

☐ Hallinnointi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa

☐ Välillinen hallinnointi, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

- ☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
- ☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
- ☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
- ☐ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille
- ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille
- ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut
- ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut
- ☐ sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.

⁷⁴

Kuvaukset talousarvion eri toteuttamistavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston BUDGpedia-verkkosivuilla osoitteessa:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, olisi annettava lisätietoja kohdassa ”Huomautukset”.

Huomautukset

Ehdotuksen täytäntöönpano edellyttää uuden IT-järjestelmän käyttöönottoa ja ylläpitoa. Tarkoituksena on, että tämän järjestelmän kautta nykyiset kansallisten tietojärjestelmien ja yhteentoimivien yhteyspisteiden, joiden toiminnasta ja hallinnoinnista kukin jäsenvaltio vastaa erikseen, verkot liitetään yhteen siten, että voidaan varmistaa turvallinen ja luotettava rajatylittävä tietojenvaihto liikenneturvallisuuteen liittyvistä rikkomuksista. Komissio määrittelee täytäntöönpanosäädöksissä sopivat tietotekniset ratkaisut, mukaan lukien erityisen digitaalisen portaalin ja sähköisten järjestelmien (verkkoalustat) suunnittelu/arkkitehtuuri ja tekniset eritelmät, jotta kansalliset järjestelmät voidaan liittää yhteen tietojen vaihtamiseksi ja jotta tiedot ovat tarvittaessa jäsenvaltioiden käytettävissä. Komission mukauttamiskustannusten odotetaan koostuvan kolmesta pääasiallisesta kustannustekijästä seuraavasti (nykynettoarvona laskettuna):

- jäsenvaltioiden välisestä tietojenvaihdosta, joka koskee ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tarkistamista erityisen IT-portaalin kautta, vuonna 2025 aiheutuvat kertaluonteiset mukauttamiskustannukset arvioidaan 405 000 euroksi;
- erityisen IT-portaalin käyttöönotosta ennakoituaan vuonna 2025 aiheutuvan 70 000 euron kertaluonteiset mukauttamiskustannukset;
- juoksevat mukauttamiskustannukset (erityisen IT-portaalin kehittäminen, ylläpito ja tuki), arviolta 50 000 euroa/vuosi, on tarkoitettu interaktiivisempaan tietojenvaihtoon jäsenvaltioiden valvontaviranomaisten ja kansalaisten / tienkäyttäjien asioista vastaavien viranomaisten välillä, paitsi sovellettavista liikenneturvallisuussäännöistä (komission nykyinen Liikenteessä ulkomailla - verkkosivusto) myös sovellettavista seuraamusjärjestelmistä ja muutoksenhakumenettelyistä.

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Liikenteen pääosaston suoraan toteuttamat tehtävät seuraavat vuotuista suunnittelu- ja seurantajaksoa, jota komissio ja toimeenpanovirastot toteuttavat, mukaan lukien tulosten raportointi liikenteen pääosaston vuotuisessa toimintakertomuksessa.

Komissio seuraa aloitteen/toimen täytäntöönpanoa ja tehokkuutta raportoimalla erityisistä indikaattoreista (ehdotuksen 6 artikla), joihin kuuluvat esimerkiksi rikkomuksen tekovaltion suorittamien ja ajoneuvon rekisteröineelle jäsenvaltiolle osoitettujen lähtevien/saapuvien automatisoitujen pyyntöjen määrä, sellaisten rekisteröityjen liikenneturvallisuuteen liittyvien rikkomusten määrä, jotka havaitaan automaattisesti tai tunnistamatta rikkomukseen syylistynyt paikan päällä ja jotka on tehty ulkomailla rekisteröidyillä ajoneuvoilla, automaattisten valvontalaitteiden (esim. nopeusvalvontakamerat) lukumäärä ja ulkomailla asuvien vapaaehtoisesti maksamat taloudelliset seuraamukset.

Jäsenvaltioiden uusi raportointijakso pitenee nykyisestä kahdesta vuodesta neljään vuoteen, mikä vastaa komission arviointiaikataulua ja vähentää kansallisille viranomaisille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta. IT-alustojen tarkoituksena on helpottaa tietojen automaattista kokoamista erityisten raportointiominaisuuksien avulla.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Politiikanalasta liikenteen pääosastossa vastaava yksikkö hallinnoi direktiivin täytäntöönpanoa yhteistyössä muiden asiaankuuluvien yksiköiden ja pääosastojen kanssa.

Menot toteutetaan suoralla hallinnoinnilla varainhoitoasetuksen säännöksiä täysimääräisesti noudattaen. Liikenteen pääosaston hankintojen ja avustusten valvontastrategiaan sisältyy erityisiä oikeudellisia, toiminnallisia ja varainhoitoon liittyviä ennakkotarkastuksia, jotka koskevat menettelyjä (mukaan lukien hankintoja ja sopimuksia käsittelevän neuvoa-antavan komitean suorittama arviointi) sekä sopimusten allekirjoittamista. Lisäksi tavaroiden ja palvelujen hankinnasta aiheutuviin menoihin sovelletaan ennakkotarkastuksia ja tarvittaessa jälkitarkastuksia ja varainhoidon valvontaa.

2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*

Erittäin pieni riski. Erityinen IT-portaali perustuu jo käytössä olevaan Liikenteessä ulkomailla -verkkosivustoon (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm), ja sitä

päivitetään interaktiivisemmaksi ja tarjoamaan uusia toimintoja. Havaitut riskit liittyvät hankintamenettelyjen käyttöön: viiveisiin, tietojen saatavuuteen, markkinoiden informoinnin oikea-aikaisuuteen jne. Nämä riskit katetaan varainhoitoasetuksen nojalla ja niitä lieventävät liikenteen pääosaston tämän suuruisiin hankintoihin soveltamat sisäiset valvontakeinot

- 2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista*

Pydyetty määrärahojen lisäys koskee IT-järjestelmän perustamista ja ylläpitoa. Ehdotuksesta vastaavan osaston kehittämiin tai hallinnoimiin IT-järjestelmiin liittyvien valvontatoimien osalta tietotekniikka-alan ohjauskomitea seuraa säännöllisesti osaston tietokantoja ja saavutettua edistymistä, jolloin otetaan huomioon komission tietotekniikkaresurssien yksinkertaistaminen ja kustannustehokkuus.

Liikenteen pääosasto raportoi vuosittain vuotuisessa toimintakertomuksessaan toimiansa valvonnan kustannuksista. Hankintatoimien riskiprofiili ja valvontakustannukset ovat linjassa vaatimusten kanssa.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Komission tavanomaisia ehkäisy- ja suojapiteitä sovellettaisiin seuraavasti:

– Komission henkilöstö tarkastaa kaikista palveluista suoritettavat maksut ennen niiden maksamista ottaen huomioon mahdolliset sopimusvelvoitteet, taloudenpidon periaatteet sekä moitteettoman varainhoidon tai hallinnon periaatteet. Kaikkiin komission ja maksujen vastaanottajien välisiin sopimuksiin sisällytetään petosten torjuntaa koskevia määräyksiä (valvonta, selontekovaatimukset jne.).

– Petosten, lahjonnan ja muiden säännönvastaisuuksien torjumiseksi sovelletaan rajoituksetta Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) tutkimuksista 25 päivänä toukokuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 883/2013 säännöksiä.

Liikenteen pääosasto hyväksyi tarkistetun petostentorjuntastrategian vuonna 2020. Liikenteen pääosaston petostentorjuntastrategia perustuu komission petostentorjuntastrategiaan ja sisäisesti tehtyyn erityiseen riskinarviointiin, jonka tarkoituksena on tunnistaa petoksille altteimmat alat, jo käytössä olevat valvontatoimet sekä tarvittavat toimet, joilla parannetaan liikenteen pääosaston valmiuksia ehkäistä, havaita ja korjata petoksia.

Julkisiin hankintoihin sovellettavilla sopimusmääräyksillä varmistetaan, että komission yksiköt, myös OLAF, voivat suorittaa tarkastuksia ja paikalla tehtäviä todentamisia OLAFin suosittelmien vakiosäännösten mukaisesti.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM ⁷⁵	EFTA-mailta ⁷⁶	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta ⁷⁷	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
01	02 20 04 01	Jaks.	EI	EI	EI	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]		KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

⁷⁵ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

⁷⁶ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

⁷⁷ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti: Lisämäärärahoja ei tarvita. Hankkeen rahoittamiseen tarvittavat määrät otetaan virallisessa rahoitus suunnitelmassa eri budjettikohtiin jo ohjelmoiduista määrärahoista.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	01	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	----	--

PÄÄOSASTO: MOVE			Vuosi 2025 ⁷⁸	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028	Vuosi 2029+	YHTEENSÄ (2025–2050)
• Toimintamäärärahat								
Budjettikohta ⁷⁹ 02 20 04 01	Sitoumukset	(1 a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksut	(2 a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Budjettikohta	Sitoumukset	(1 b)						
	Maksut	(2 b)						
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat ⁸⁰								
Budjettikohta		(3)						

⁷⁸ Vuosi 2025 on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

⁷⁹ Virallisen budjettinimikkeistön mukaisesti.

⁸⁰ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

MOVE-pääosaston määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksut	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksut	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)						0,051
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 1 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksut	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Jos ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia useampaan otsakkeeseen, toistetaan edellä oleva osa:

Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksut	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		(6)						
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1–6 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Sitoumukset	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksut	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	7	”Hallintomenot”
---	----------	-----------------

Tämän osan täyttämässä on käytettävä [rahoitus selvityksen liitteessä](#) (Euroopan unionin yleisen talousarvion toteuttamista koskevista sisäisistä säännöistä (Euroopan komissiota koskeva pääluokka) annetun komission päätöksen liite 5) olevaa hallintomäärärahoja koskevaa selvitystä, joka on laadittava ennen rahoitus selvityksen laatimista. Liite ladataan DECIDE-tietokantaan komission sisäistä lausuntokierrosta varten.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028	Vuosi 2029+	YHTEENSÄ 2025–2050
PÄÄOSASTO: <.....>							
• Henkilöresurssit							
• Muut hallintomenot							
Pääosasto <...>YHTEENSÄ	Määrärahat						

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028	Vuosi 2029+	YHTEENSÄ 2025–2050
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Maksut	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi N		Vuosi N+1		Vuosi N+2		Vuosi N+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ	
	LOPPUTUOTOKSET																	
	Tyyppi 81	Keski määr. kustan nukset	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Luku määrä yhteen sä	Kustann ukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 1 ⁸² ...																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 2																		
KAIKKI YHTEENSÄ																		

⁸¹ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

⁸² Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

3.2.3. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

- ☒ Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁸³	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEENSÄ
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	---	----------

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7, välisumma								

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisällyttämättömät⁸⁴								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisällyttämättömät, välisumma								

YHTEENSÄ								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahararve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen uudelleenjärjestelyjen tuloksena saaduilla määrärahoilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimeen hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

⁸³ Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

⁸⁴ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.1. Henkilöresurssien arvioitu tarve

- ☒ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
• Henkilöstötaulukkaan sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)							
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)							
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna) ⁸⁵							
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)							
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	– päätoimipaikassa						
	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa						
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö – epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö – suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
YHTEENSÄ							

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

⁸⁵ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

⁸⁶ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa

Ehdotus/aloite

- ☒ voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehityksen kyseisen otsakkeen sisällä.

Hankkeen rahoittamiseen tarvittavat määrät kohdennetaan uudelleen budjettikohdasta 02.200401.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen kyseiseen otsakkeeseen sisältyvän kohdentamattoman liikkumavaran ja/tai monivuotista rahoituskehystä koskevassa asetuksessa määriteltyjen erityisvälineiden käyttöä.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät sekä ehdotetut välineet.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotus/aloite

- ☒ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja
- ☐ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ⁸⁷	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

⁸⁷

Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. "N" korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- ☒ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- ☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - ☐ vaikutukset omiin varoihin
 - ☐ vaikutukset muihin tuloihin
 - tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin ☐

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁸⁸						
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti								

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen tulojen tapauksessa:

Muita huomautuksia (esim. tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmä/-kaava tai muita lisätietoja).

⁸⁸

Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.