2024/3237

30.12.2024

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2024/3237,

annettu 19 päivänä joulukuuta 2024,

liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia 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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon [1],

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä [2],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2015/413 [3] helpotetaan rajat ylittävää tietojenvaihtoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista ja alennetaan siten ulkomailla asuvien rikkomuksiin syyllistyneiden rankaisemattomuutta. Tehokas liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten tutkinta ja seuraamusten täytäntöönpano rajojen yli parantaa liikenneturvallisuutta, koska se kannustaa ulkomailla asuvia kuljettajia ajamaan turvallisemmin ja vähentää näin heidän tekemiään rikkomuksia.

(2) Unionin kansalaisten tietämys voimassa olevista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennesäännöistä, eri jäsenvaltioissa sovellettavista seuraamuksista ja väistämättömän seuraamuksen suuresta todennäköisyydestä edistää liikenneturvallisuutta ja vähentää liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten ja tieliikenteen vaaratilanteiden määrää.

(3) Liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten tutkintaan osallistuvien valvontaviranomaisten kokemus on osoittanut, että direktiivin (EU) 2015/413 nykyinen sanamuoto ei helpota ulkomailla asuvien kuljettajien tekemien liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten tehokasta tutkintaa eikä taloudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa toivotussa määrin. Tämä johtaa suhteellisesti tarkasteltuna ulkomailla asuvien kuljettajien rankaisemattomuuteen ja vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuteen unionissa. Rajat ylittävien tutkimusten yhteydessä ei myöskään aina kunnioiteta ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksia ja prosessuaalisia oikeuksia, mikä johtuu erityisesti läpinäkyvyyden puutteesta taloudellisten seuraamusten määrittämisessä ja muutoksenhakumenettelyissä. Sen vuoksi tämän direktiivin tavoitteena on tehostaa sellaisten liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten tutkintaa, jotka on tehty ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus on tehty, jäljempänä 'rikkomuksen tekovaltio'. Tämä auttaisi saavuttamaan unionin tavoitteen vähentää kuolonuhrien määrä lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä kaikissa liikennemuodoissa ja vahvistamaan ulkomailla asuvien kuljettajien perusoikeuksien ja prosessuaalisten oikeuksien suojelua.

(4) Komissio toisti komission yksiköiden 19. kesäkuuta 2019 antamassa valmisteluasiakirjassa "EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteet vuosiksi 2021–2030 – suositukset seuraavista vaiheista nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi" sitoumuksensa kunnianhimoiseen tavoitteeseen vähentää kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrä

[1] EUVL C 228, 29.6.2023, s. 154.
[2] Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 24. huhtikuuta 2024 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 16. joulukuuta 2024.
[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9).

unionin teillä lähes nollaan vuoteen 2050 mennessä (ns. nollavisio) ja keskipitkän aikavälin tavoitteeseen vähentää kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrää 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Unionin jäsenvaltioiden liikenneministerit asettivat tämän tavoitteen alun perin 29. maaliskuuta 2017 liikenneturvallisuudesta antamassaan Vallettan julistuksessa. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi komissio ilmoitti 9. joulukuuta 2020 antamassaan tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” aikeestaan tarkistaa direktiiviä (EU) 2015/413.

(5) Direktiivin (EU) 2015/413 soveltamisalaa olisi kuljettajien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi laajennettava siten, että se kattaa myös muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia. Kun otetaan huomioon oikeusperusta, jonka nojalla direktiivi (EU) 2015/413 annettiin, eli Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohta, kyseisen direktiivin soveltamisalaan lisättävien rikkomusten olisi osoitettavasti kytkeydyttävä suoraan liikenneturvallisuuteen niin, että voidaan puuttua vaaralliseen ja piittaamattomaan käyttäytymiseen, joka aiheuttaa vakavan vaaran tienkäyttäjille. Direktiivin (EU) 2015/413 soveltamisalan laajentamisen olisi myös heijastettava liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten automaattisessa havaitsemisessa tapahtunutta teknistä kehitystä.

(6) Liikenneturvallisuuteen liittyvät liikennerikkomukset luokitellaan kansallisessa lainsäädännössä joko hallinnollisiksi rikkomuksiksi tai rikoksiksi. Näin ollen tällaiset rikkomukset saattaisivat johtaa sovellettavista kansallisista menettelyistä riippuen hallinto- tai oikeusviranomaisten vireille panemiin menettelyihin hallinto- tai rikostuomioistuimissa. Useimmissa tapauksissa jäsenvaltiot käsittelevät tällaisia liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia massakäsittelyssä, mikä estää eurooppalaisen tutkintamääräyksen antamisen ja/tai soveltamisen tapauksissa, joissa rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä edellytetään kuljettajan täsmällistä tunnistamista asianmukaisen seuraamuksen määräämiseksi. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/41/EU ([4]) 6 artiklassa säädetyt edellytykset eurooppalaisen tutkintamääräyksen antamiselle eivät useimmissa tapauksissa täyty, eikä kyseistä direktiiviä näin ollen voida soveltaa, etenkään jos rikkomusten katsotaan olevan luonteeltaan hallinnollisia. Tällöin, jotta rikkomuksen tekovaltion kansalliset viranomaiset voisivat tunnistaa rikkomuksen tekijät kansallisen lainsäädäntönsä edellyttämällä varmuudella, niillä olisi oltava käytössään tehokas menettely, jolla ne voivat pyytää keskinäistä avunantoa sen jäsenvaltion asianomaisilta kansallisilta viranomaisilta, jossa ajoneuvo, jolla rikkomus on tehty, on rekisteröity, jäljempänä ’rekisteröintivaltio’, tai asianomaisen henkilön asuinvaltion asianomaisilta kansallisilta viranomaisilta. Menettelyn olisi perustuttava tarkoin määriteltyihin toimenpiteisiin, joilla ei ole vakavia vaikutuksia asianomaisten henkilöiden oikeuksiin. Tämä ei saisi kuitenkaan vaikuttaa tilanteisiin, joissa direktiivin 2014/41/EU soveltamista koskevien edellytysten katsotaan yksittäistapauksissa täyttyneen, jolloin siinä vahvistettuja menettelyjä olisi sovellettava niissä jäsenvaltioissa, joita kyseinen direktiivi sitoo. On syytä muistaa, että rikosoikeudellista yhteistyötä säännellään erityisellä unionin oikeudellisella kehyksellä, joka perustuu tuomioiden ja oikeusviranomaisten päätösten vastavuoroisen tunnustamisen periaatteeseen. Sen vuoksi on tarpeen, että direktiivin (EU) 2015/413, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, soveltaminen ei heikennä jäsenvaltioiden oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat muusta rikosoikeuden alalla sovellettavasta unionin lainsäädännöstä ja erityisesti neuvoston puitepäätöksestä 2005/214/YOS ([5]) siltä osin kuin on kyse vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin, direktiivistä 2014/41/EU siltä osin kuin on kyse todisteiden keräämistä koskevista menettelyistä sekä neuvoston Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 34 artiklan mukaisesti keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tekemän yleissopimuksen ([6]) 5 artiklasta siltä osin kuin on kyse oikeudenkäyntiasiakirjojen lähettämistä ja tiedoksiantoa koskevista menettelyistä. Direktiivin (EU) 2015/413 täytäntöönpano ei saisi myöskään vaikuttaa rikosoikeudellisiin menettelyihin, jotka vaativat erityisiä suojatoimia asianosaisille eli menettelytakeita, jotka turvataan epäillyille ja syytetyille Euroopan

([4]) 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).

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

([6]) EYVL C 197, 12.7.2000, s. 3.

parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2010/64/EU ([7]), 2012/13/EU ([8]), 2013/48/EU ([9]), (EU) 2016/343 ([10]), (EU) 2016/800 ([11]) ja (EU) 2016/1919 ([12]).

(7) Kansallisten yhteyspisteiden vastuualueet ja toimivalta olisi määriteltävä sen varmistamiseksi, että ne tekevät saumatonta yhteistyötä kaikkien direktiivin (EU) 2015/413, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, soveltamisalaan kuuluvien liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten tutkintaan osallistuvien toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Kansallisten yhteyspisteiden olisi aina oltava tällaisten toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä ja vastattava niiden pyyntöihin ilman aiheetonta viivytystä. Näin olisi oltava riippumatta rikkomuksen luonteesta tai toimivaltaisen viranomaisen oikeudellisesta asemasta ja erityisesti siitä, onko toimivaltaisella viranomaisella kansallisen, alueellisen vai paikallisen tason toimivalta.

(8) Direktiivillä (EU) 2015/413 perustettu rajat ylittävän tietojenvaihdon järjestelmä on perustekijöiltään osoittautunut tehokkaaksi. Lisäparannukset ja -mukautukset ovat kuitenkin tarpeen puuttuvista, virheellisistä tai epätäsmällisistä tiedoista johtuvien ongelmien korjaamiseksi. Sen vuoksi jäsenvaltioille olisi asetettava lisävelvoitteita liittyen tarpeeseen pitää tietyt asiaankuuluvissa tietokannoissa olevat tiedot saatavilla ja ajan tasalla tietojenvaihdon tehostamiseksi.

(9) Monissa jäsenvaltioissa esiintyy nykyisin ilmiötä, jossa toisessa jäsenvaltiossa vuokratun auton kuljettajat syyllistyvät vakaviin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikennerikkomuksiin. Tällaisten vuokra-autojen kuljettajat, jotka syyllistyvät liikenneturvallisuuteen liittyvään liikennerikkomukseen, jäävät rankaisematta, koska he voivat hyödyntää jäsenvaltioiden välisiä eroja säännöissä sekä puutteita tietojenvaihdossa ja keskinäisessä avunannossa.

(10) Rikkomuksen tekovaltion kansallisen yhteyspisteen olisi voitava tehdä automaattisia hakuja ajoneuvorekistereistä ajoneuvojen loppukäyttäjiä koskevien tietojen hakemiseksi, jos tällaiset tiedot ovat jo saatavilla. Lisäksi olisi vahvistettava säilytysaika tiedoille, jotka koskevat ajoneuvojen aiempien haltijoiden, omistajien ja loppukäyttäjien henkilöllisyyttä, jotta viranomaiset saisivat käyttöönsä tarvittavat tiedot tutkintaa varten.

(11) Asianomaiset henkilöt eivät välttämättä tunne rikkomuksen tekovaltion oikeusjärjestelmää eivätkä puhu sen virallista kieltä, minkä vuoksi heidän perusoikeutensa ja prosessuaaliset oikeutensa olisi turvattava paremmin. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi olisi vahvistettava pakolliset vähimmäisvaatimukset, jotka koskevat liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen sisältöä, ja direktiivin (EU) 2015/413 liitteessä II vahvistetun mukaista nykyistä mallia pelkät perustiedot sisältävästä ilmoituksesta ei pitäisi enää käyttää.

(12) Liikennerikkomuksesta annettavassa ilmoituksessa olisi vähintään käytettävä sanamuotoa, joka on ymmärrettävä niille, joilla ei ole lainopillista koulutusta, ja siinä olisi oltava yksityiskohtaiset tiedot liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen oikeudellisesta luokittelusta ja oikeudellisista seurauksista, erityisesti koska direktiivin (EU) 2015/413, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, soveltamisalaan kuuluvista rikkomuksista määrättävät seuraamukset voivat olla luonteeltaan muita kuin taloudellisia, kuten rikkomuksen tekijän ajo-oikeutta koskevia rajoituksia. Oikeutta puolustukseen olisi tuettava myös antamalla yksityiskohtaisia tietoja siitä, missä, milloin ja miten kyseisiä oikeuksia voidaan käyttää rikkomuksen tekovaltiossa. Tältä osin ulkomailla asuville henkilöille olisi annettava riittävästi aikaa käyttää oikeussuojakeinoja, esimerkiksi hakea muutosta. Tarvittaessa olisi myös annettava kuvaus henkilön poissa ollessa noudatettavista menettelyistä, koska asianomainen henkilö ei ehkä suunnittele palaavansa rikkomuksen tekovaltioon osallistuakseen menettelyyn. Myös maksuvaihtoehdot ja keinot seuraamusten lieventämiseksi olisi tehtävä helposti ymmärrettäviksi, jotta voidaan luoda kannusteita vapaaehtoiseen yhteistyöhön. Koska liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen olisi oltava ensimmäinen asiakirja, jonka asianomainen henkilö vastaanottaa, sen olisi sisällettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU)

([7]) 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).

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

([9]) 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).

([10]) 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).

([11]) 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).

([12]) 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).

2016/680 ([13]) 13 artiklassa täsmennetyt tiedot, mukaan lukien kyseisen direktiivin 13 artiklan 2 kohdan d alakohdan nojalla tiedot henkilötietojen lähteestä, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 ([14]) 13 ja 14 artiklassa täsmennetyt tiedot. Nämä tiedot olisi annettava liikennerikkomuksesta annettavassa ilmoituksessa joko suoraan tai viitetiedolla siitä, missä ne on asetettu saataville. Jäsenvaltioiden on autettava tienkäyttäjiä liikennerikkomuksesta annettavien ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen aitouden todentamisessa. Tätä varten jäsenvaltioiden on jaettava turvallisin keinoin toistensa ja komission kanssa toimivaltaisten viranomaistensa antamien liikennerikkomuksesta annettavien ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen mallit, joita käytetään rajat ylittävissä tapauksissa. Jäsenvaltioiden on myös ilmoitettava toisilleen toimivaltaisista viranomaisista, joilla on oikeus antaa kyseisiä liikennerikkomuksesta annettavia ilmoituksia ja seuranta-asiakirjoja.

(13) Kun ulkomailla asuvia kuljettajia koskevia tarkastuksia tehdään paikan päällä tienvarsitarkastuksessa ja tällainen toimi johtaa jatkomenettelyihin liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen johdosta, liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus olisi lähetettävä asianomaiselle ulkomailla asuvalle kuljettajalle. Tapauksissa, jotka koskevat ulkomailla asuvan kuljettajan tekemän liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen johdosta paikan päällä tehtyjä tarkastuksia ja joissa toimivaltainen viranomainen on pannut täytäntöön rikkomukseen liittyvän seuraamuksen määräämällä, että ulkomailla asuvan kuljettajan on maksettava seuraamus paikan päällä, ulkomailla asuvalle kuljettajalle olisi annettava ainoastaan tietyt olennaiset tiedot liikennerikkomuksesta annettavasta ilmoituksesta paikan päällä.

(14) Jotta varmistetaan, että asianomainen henkilö on se, joka tosiasiallisesti vastaanottaa liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja mahdolliset seuranta-asiakirjat, ja jotta vältetään ulkopuolisten kolmansien osapuolten aiheeton osallistuminen, tässä direktiivissä olisi vahvistettava liikennerikkomuksesta annettavien ilmoitusten ja mahdollisten seuranta-asiakirjojen tiedoksiantoa koskevat säännöt.

(15) Sekä liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus että mahdolliset olennaiset seuranta-asiakirjat olisi lähetettävä ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä. Tapauksissa, joissa liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus ja seuranta-asiakirjat lähetetään kielellä, jota asianomainen henkilö ei ymmärrä, kyseisen henkilön olisi sallittava pyytää seuranta-asiakirjojen saamista lisäksi yhdellä muulla valitsemallaan unionin toimielinten virallisella kielellä kuin ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen olisi hyväksyttävä tämä pyyntö.

(16) Olisi huolehdittava tehokkaasta oikeussuojasta tapauksissa, joissa rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiset viranomaiset eivät noudata kielivaatimuksia ja asiakirjojen tiedoksiantoa koskevia sääntöjä tässä direktiivissä säädetyn mukaisesti sekä niiden kansallista lainsäädäntöä.

(17) Tapauksissa, joissa asianomaista henkilöä ei voida tunnistaa rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä edellytetyllä varmuudella ajoneuvorekisteristä saatavien tietojen perusteella, jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä asianomaisen henkilön henkilöllisyyden selvittämiseksi. Tätä varten olisi otettava käyttöön keskinäisen avunannon menettely, jonka tarkoituksena on tunnistaa asianomainen henkilö joko pyytämällä vahvistus rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen hallussa jo olevien tietojen perusteella tai kohdennettu tutkimus asianomaisilta rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta.

(18) Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi käytettävä keskinäistä avunantoa koskevia pyyntöä ja vastausta varten laadittua vakiomuotoista sähköistä lomaketta toimittaakseen rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen pyytämät lisätiedot, jotka ovat tarpeen asianomaisen henkilön tunnistamiseksi. Jäsenvaltioiden olisi käytettävä kansallisia yhteyspisteitään varmistaakseen sekä keskinäistä avunantoa koskevan lähetettävän pyynnön että siihen saapuvan vastauksen erittäin turvallisen ja tehokkaan siirron. Pyydetyt tiedot olisi kerättävä ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa tässä direktiivissä tarkoitetuissa määräajoissa. Tietoja kerätessään ja pyyntöön vastatessaan pyynnön vastaanottaneen rekisteröintivaltion tai asuinvaltion on otettava huomioon, että asianomaiselle henkilölle on annettava ilmoitus hyvissä ajoin ja että pyynnön esittäneen jäsenvaltion on voitava toteuttaa tarvittavat toimet ajoissa, ottaen erityisesti huomioon rikkomuksen tekovaltion kansallisessa oikeudessa vahvistetut vanhentumisajat.

([13]) 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).

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

(19) Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen olisi yksilöitävä erikseen perusteet, joiden nojalla se voi kieltäytyä antamasta keskinäistä apua asianomaisen henkilön tunnistamisessa. Erityisesti olisi otettava käyttöön suojatoimet, jotta vältetään suojeltujen henkilöiden, kuten suojeltujen todistajien, henkilöllisyyden paljastuminen keskinäisen avunannon yhteydessä.

(20) Jäsenvaltioiden olisi voitava käyttää asianomaisen ulkomailla asuvan henkilön tunnistamiseksi samoja kansallisia menettelyjä kuin ne, joita ne olisivat soveltaneet, jos liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen olisi tehnyt kyseisessä maassa asuva henkilö. Oikeusvarmuutta olisi vahvistettava tällaisissa menettelyissä toteutettavien erityistoimenpiteiden sovellettavuuden osalta, erityisesti kun kyse on asiakirjoista, jotka edellyttävät rikkomuksen tekemisen myöntämistä tai kiistämistä tai asianomaisille henkilöille määrättäviä velvollisuuksia tehdä yhteistyötä rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi. Koska kyseisillä toimenpiteillä olisi oltava samat oikeudelliset vaikutukset asianomaisiin henkilöihin kuin maan sisäisissä tapauksissa, kyseisillä henkilöillä olisi myös oltava samantasoiset perusoikeudet ja prosessuaaliset oikeudet.

(21) Jos unionin lainsäädännössä tai kansallisessa lainsäädännössä säädetään nimenomaisesti pääsystä muihin kansallisiin tai unionin tietokantoihin tai mahdollisuudesta vaihtaa niistä saatavia tietoja direktiivin (EU) 2015/413 soveltamiseksi, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus vaihtaa tietoja käyttämällä tällaisia tietokantoja, samalla kunnioittaen ulkomailla asuvien asianomaisten henkilöiden perusoikeuksia.

(22) Jos asiakirjoja ei ole mahdollista toimittaa postitse, kirjattuna lähetyksenä, kirjattuna kirjeenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla, rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen olisi voitava luottaa siihen, että rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen antaa asiakirjat ja tiedonannot tiedoksi asianomaiselle henkilölle asiakirjojen tiedoksiantoa koskevan kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi käytettävä kansallisia yhteyspisteitään varmistaakseen sekä oikeudenkäyntiasiakirjojen toimittamista koskevan lähetettävän pyynnön että siihen saapuvan vastauksen turvallisen ja tehokkaan siirron.

(23) On tarpeen korostaa, että ulkomailla asuvien henkilöiden tekemien liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten rankaisematta jättäminen on merkittävä ongelma ja että siihen ei välttämättä voida puuttua tehokkaasti ainoastaan muuttamalla neuvoston puitepäätöksen 2005/214/YOS 1 artiklaa, jossa säädetään päätöksen määritelmästä.

(24) Koska puitepäätöstä 2005/214/YOS ei ole räätälöity sellaisten liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten massakäsittelyä varten, joista määrätään pieniä, usein hallinnollisiksi luonnehdittuja taloudellisia seuraamuksia, ja jotta varmistetaan kotimaisten ja ulkomaisten kuljettajien yhtäläinen kohtelu, tässä direktiivissä olisi vahvistettava erityisiä säännöksiä, joiden nojalla jäsenvaltiot voivat panna täytäntöön liikennerikkomuksista määrättyjä seuraamuksia koskevat hallinnolliset päätökset rajojen yli ja antaa keskinäistä apua kyseisessä täytäntöönpanossa. Tämä ei estä puitepäätöksen 2005/214/YOS soveltamista.

(25) Komissio yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa tarkastelee uudelleen ratkaisuja, jotka koskevat rajat ylittävää sähköistä pääsyä kansallisten viranomaisten hallinnoimiin liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskeviin rekistereihin, arvioidakseen keinoja parantaa kansalaisten pääsyä heille osoitettuihin liikennerikkomuksesta annettaviin ilmoituksiin ja seuranta-asiakirjoihin.

(26) Ajoneuvorekisteritietojen luovuttamista koskeva pyyntö ja tietoelementtien vaihto rajat ylittävissä tapauksissa olisi toteutettava yhden sähköisen järjestelmän kautta. Sen vuoksi ja jo käytössä olevia teknisiä puitteita hyödyntäen direktiivin (EU) 2015/413 mukainen ajoneuvorekisteritietojen automaattinen haku olisi tehtävä ainoastaan käyttäen erittäin suojattua eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän, jäljempänä 'Eucaris-järjestelmä', ohjelmistosovellusta ja kyseisen ohjelmistosovelluksen muutettuja versioita. Kyseisen sovelluksen olisi mahdollistettava kulloistenkin ajoneuvorekisteritietojen nopea, kustannustehokas, turvallinen ja luotettava vaihto jäsenvaltioiden välillä ja siten lisättävä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten tutkinnan tehokkuutta. Jäsenvaltioiden ei olisi vaihdettava tietoja muilla keinoin, jotka olisivat vähemmän kustannustehokkaita eivätkä ehkä varmistaisi siirrettyjen tietojen suojaa. Ajoneuvorekisteritietojen vaihdon yhteydessä toimivaltaiset viranomaiset saattavat kohdata poikkeuksellisia pyyntöjä, jotka voivat johtaa epäilyyn tietojenvaihtoprosessin väärinkäytöstä ja edellyttää toimivaltaisilta viranomaisilta asianmukaisia toimenpiteitä. Tällaisia poikkeuksellisia pyyntöjä voisivat olla erityisesti pyynnöt, jotka ovat toistuvuutensa tai sisältönsä suhteen epätavallisia, jotka ovat äkillisiä tai jotka koskevat vain tiettyjä rikkomuksia. Jäsenvaltioiden olisi käytettävä Eucaris-järjestelmää erityisesti ajoneuvorekisteritietojen automaattisia hakuja ja asianomaisen henkilön tunnistamista koskevaa keskinäistä avunantoa, liikennerikkomuksista annettavien ilmoitusten ja seuranta-asiakirjojen tiedoksiantoa koskevaa keskinäistä avunantoa sekä täytäntöönpanotoimissa harjoitettavaa keskinäistä avunantoa varten.

(27) Jotta voitaisiin estää väärinkäytöksiä, joita on esiintynyt direktiivin (EU) 2015/413 täytäntöönpanon aikana, ja turvata niiden kansalaisten perusoikeudet, joita kyseisessä direktiivissä, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vahvistetut rajat ylittävät menettelyt koskevat, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että niiden toimivaltaiset viranomaiset ja kansalliset yhteyspisteet, jotka vastaavat direktiivin (EU) 2015/413, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, täytäntöönpanosta, noudattavat täysimääräisesti niille asetettuja velvoitteita antamatta yksityisomistuksessa oleville tai yksityisesti hallinnoiduille oikeushenkilöille valtuuksia toteuttaa tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä toimia. Erityisesti oikeus henkilötietojen suojaan asianomaisten henkilöiden osalta, oikeus hyvään hallintoon, oikeus tehokkaisiin oikeussuojakeinoihin ja oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin samoin kuin oikeus syyttömyysolettamaan ja oikeus puolustukseen sekä direktiivillä (EU) 2015/413 perustetun rajat ylittävän tietojenvaihtomekanismin moitteeton toiminta edellyttävät, että ainoastaan nimetyt kansalliset toimivaltaiset viranomaiset ja kansalliset yhteyspisteet voivat aloittaa, toteuttaa ja panna täytäntöön liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevia menettelyjä. Tämä ei rajoita toimivaltaisten viranomaisten mahdollisuutta tukeutua yksityisomistuksessa olevien tai yksityisesti hallinnoitujen oikeushenkilöiden tarjoamiin teknisiin tukipalveluihin, kuten postipalveluihin, tutkien rakentamiseen tai ylläpitoon taikka huumeiden tai alkoholin käytön analysointiin yksityisissä laboratorioissa. Jäsenvaltiot, jotka olivat turvautuneet yksityisomistuksessa oleviin tai yksityisesti hallinnoituihin oikeushenkilöihin tämän direktiivin täytäntöönpanossa, voisivat kahden vuoden siirtymäkauden ansiosta varmistaa, että niiden toimivaltaiset viranomaiset ovat täysin toimintakykyisiä ja pystyvät hallinnoimaan rajat ylittäviä tietojenvaihtomenettelyjä noudattaen kaikilta osin direktiivissä (EU) 2015/413, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, vahvistettuja sääntöjä.

(28) Jäsenvaltioiden komissiolle toimittamiin tietoihin olisi lisättävä elementtejä, jotka läheisesti liittyvät tavoitteeseen parantaa liikenneturvallisuutta, sekä tietoja sellaisten liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten määrästä, joihin kolmannessa maassa rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajat ovat syyllistyneet ja jotka jonkin jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen on havainnut. Lisäysten tarkoituksena on, että komissio voisi 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.

(29) Asiakirjassa ”EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteet vuosiksi 2021–2030 – suositukset seuraavista vaiheista nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi” esitettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi voitaisiin pohtia, miten puuttua kolmannessa maassa rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajien tekemiin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikennerikkomuksiin. Tätä varten on tarkasteltava erilaisia keinoja liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan yhteistyön ja tietojenvaihdon parantamiseksi jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä edellyttäen, että asianomaisille henkilöille taataan vastaava suoja ja että henkilötietojen siirtoa kolmansiin maihin koskevia sääntöjä noudatetaan. On myös tutkittava erityisiä digitaalisia ratkaisuja. Tämä ei rajoittaisi jäsenvaltioiden oikeutta tehdä kolmansien maiden kanssa kahden- tai monenvälisiä sopimuksia yhteistyöstä, joka koskee liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoa.

(30) Tämä direktiivi ei saisi estää jäsenvaltioita tekemästä ja soveltamasta keskenään kahden- tai monenvälisiä sopimuksia, sikäli kuin tällaiset sopimukset ylittäisivät tässä direktiivissä säädetyt menettelyt ja auttaisivat yksinkertaistamaan tai helpottamaan niitä.

(31) Koska asianomaisen henkilön 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 kehyksen kanssa.

(32) Direktiivin (EU) 2016/680 62 artiklan 6 kohdan mukaan komissio tarkasteli uudelleen muita unionin hyväksymiä 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 tehdäkseen tarvittaessa tarvittavat ehdotukset kyseisten säädösten muuttamiseksi, jotta varmistetaan johdonmukainen lähestymistapa henkilötietojen suojaan mainitun direktiivin soveltamisalalla. Kyseisen tarkastelun, joka esitettiin 24 päivänä kesäkuuta 2020 annetussa komission tiedonannossa ”Toimet aiemman kolmannen pilarin säännöstön yhdenmukaistamiseksi tietosuojasääntöjen kanssa”, perusteella direktiivi (EU) 2015/413 oli yksi muutettavista säädöksistä. Sen vuoksi tässä direktiivissä olisi selvennettävä, että henkilötietojen käsittelyssä olisi noudatettava myös direktiiviä (EU) 2016/680, jos käsittely kuuluu sen aineelliseen ja henkilölliseen soveltamisalaan.

(33) Kaikessa direktiivin (EU) 2015/413 mukaisessa henkilötietojen käsittelyssä olisi noudatettava asetusta (EU) 2016/679, direktiiviä (EU) 2016/680 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1725 ([15]), kun kyseinen käsittely kuuluu niiden aineelliseen ja henkilölliseen soveltamisalaan.

(34) Oikeusperusta käsittelytoimille, jotka ovat tarpeen asianomaisen henkilön henkilöllisyyden toteamiseksi ja liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen toimittamiseksi asianomaiselle henkilölle, vahvistetaan direktiivissä (EU) 2015/413 asetuksen (EU) 2016/679 6 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan e alakohdan ja tapauksen mukaan 10 artiklan ja direktiivin (EU) 2016/680 8 artiklan mukaisesti. Samojen sääntöjen mukaisesti tässä direktiivissä vahvistetaan oikeusperusta jäsenvaltioiden velvollisuudelle käsitellä henkilötietoja keskinäisen avun antamiseksi toisilleen asianomaisten henkilöiden tunnistamiseksi.

(35) Joissakin jäsenvaltioissa ulkomailla asuvien asianomaisten henkilöiden henkilötiedot tallennetaan palvelinverkkoon (pilvipalvelut). Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että ne ilmoittavat toisilleen kyseisiin tietoihin liittyvistä kyberhäiriöistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksessa (EU) 2016/679 ja direktiivissä (EU) 2016/680 säädettyjen henkilötietojen tietoturvaloukkauksia koskevien sääntöjen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/2555 ([16]) säädettyjen henkilötietojen tietoturvaloukkauksia ja turvapoikkeamia koskevien sääntöjen soveltamista.

(36) Komission olisi tarjottava oikeasuhteista rahoitustukea aloitteille, joilla parannetaan rajat ylittävää yhteistyötä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennesääntöjen noudattamisen valvonnassa unionissa. Tällaista tukea voidaan tarjota myös koko unionissa järjestettäville kansallisen lainsäädännön eroja käsitteleville tiedotuskampanjoille, joissa keskitytään erityisesti naapurimaihin.

(37) Olisi perustettava verkkoportaali, jäljempänä 'CBE-portaali', joka tarjoaa unionin tienkäyttäjille kattavaa tietoa jäsenvaltioissa voimassa olevista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennesäännöistä. Tällaisten tietojen on oltava ymmärrettäviä ja helposti saatavilla. Näihin tietoihin olisi kuuluttava tiedot oikeussuojakeinoista, asianomaisille henkilöille direktiivin (EU) 2015/413, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, nojalla myönnetyistä oikeuksista, mukaan lukien kielivaihtoehdot, tiedot tietosuojasäännöistä ja sovellettavista seuraamuksista, mukaan lukien tapauksen mukaan sovellettavat muut kuin taloudelliset seuraukset, sekä järjestelmistä ja käytettävissä olevista keinoista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista määrättyjen seuraamusten maksamiseksi. Muilla kuin taloudellisilla seurauksilla viitataan rangaistuspistejärjestelmiin tai siihen, että tietyn liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen tekeminen voi johtaa ajokieltoon asianomaisen henkilön ajokortin väliaikaisen tai pysyvän peruuttamisen myötä.

(38) Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä varmistamaan, että liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista määrättävistä, direktiivin (EU) 2015/413, sellaisena kuin se on muutettuna tällä direktiivillä, nojalla täytäntöön pantavista taloudellisista seuraamuksista saatavat tulot käytetään liikenneturvallisuuden parantamiseen ja liikenneturvallisuustoimenpiteiden avoimuuden varmistamiseen.

(39) 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 sopimuksessa ([17]) 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.

(40) Jotta voidaan varmistaa direktiivin (EU) 2015/413 yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vahvistaa menettelyt, sisältö ja tekniset eritelmät, mukaan lukien kyberturvallisuustoimenpiteet, jotka koskevat liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten tutkintaan liittyen tehtäviä automaattisia hakuja, keskinäisen avunannon pyytämiseen asianomaisen henkilön tunnistamiseksi käytettävän vakiomuotoisen

([15]) 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).

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

([17]) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

sähköisen lomakkeen sisältöä ja pyyntöön liittyvien tietojen toimitustapaa, keskinäisen avunannon pyytämiseen liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksi antamiseksi käytettävien sähköisten lomakkeiden sisältöä sekä CBE-portaalin käyttöä ja ylläpitoa. Teknisten ratkaisujen olisi oltava yhdenmukaisia niiden eurooppalaisten yhteentoimivuusperiaatteiden ja kyseeseen tulevien Yhteentoimiva Eurooppa -ratkaisujen kanssa, joita tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/903 ([18]). Täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([19]) mukaisesti. Jo käytössä olevaan sähköiseen järjestelmään perustuvaa ajoneuvorekisteritietojen automaattista vaihtoa varten olisi kuitenkin oltava käytössä siirtymätoimenpiteitä, jotta voidaan taata saumaton tietojenvaihto siihen saakka, kunnes komission hyväksymien täytäntöönpanosäädösten soveltaminen alkaa.

(41) Jäsenvaltioiden on tarpeen varmistaa, että taloudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa tai perintää varten on olemassa asianmukaiset ja tehokkaat mekanismit.

(42) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat unionin kaikkien tienkäyttäjien korkeatasoisen suojelun ja asianomaisten henkilöiden yhdenvertaisen kohtelun varmistaminen sujuvoittamalla keskinäisen avunannon menettelyjä jäsenvaltioiden välillä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten rajat ylittävässä tutkinnassa ja vahvistamalla ulkomailla asuvien asianomaisten henkilöiden perusoikeuksien suojaa, kun rikkomus on tehty ajoneuvolla, joka on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tapahtui, vaan ne 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.

(43) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu asetuksen (EU) 2018/1725 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausunnon 24 päivänä huhtikuuta 2023.

(44) Direktiivi (EU) 2015/413 olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi (EU) 2015/413 seuraavasti:

1) korvataan direktiivin nimi seuraavasti:

”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon ja keskinäisen avunannon helpottamisesta”;

2) korvataan 1 artikla seuraavasti:

”*1 artikla*

Tavoite

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

3) muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) numeroidaan olemassa oleva kohta 1 kohdaksi;

([18]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/903, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2024, toimenpiteistä julkisen sektorin yhteentoimivuuden korkean tason saavuttamiseksi unionissa (Yhteentoimiva Eurooppa -säädös) (EUVL L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([19]) 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).

b) lisätään 1 kohtaan alakohdat seuraavasti:

”i) turvallisen etäisyyden pitämättä jättäminen edessä olevaan ajoneuvoon nähden;

j) vaarallinen ohittaminen;

k) vaarallinen pysäköinti tai pysäyttäminen;

l) yhden tai useamman yhtenäisen viivan ylittäminen;

m) kiellettyyn ajosuuntaan ajaminen;

n) pelastuskujien muodostamista ja käyttöä tai hälytysajoneuvojen väistämistä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen;

o) ylikuormatun ajoneuvon käyttö;

p) ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen;

q) liikennepako;

r) rautatien tasoristeystä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen.”;

c) lisätään 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Poiketen siitä, mitä ensimmäisen alakohdan p alakohdassa säädetään, tätä direktiiviä ei sovelleta toimintaan, joka merkitsee ajoneuvon pääsyrajoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättämistä seuraavissa tapauksissa:

a) tietoja rajoitus-, kielto- tai velvoitealueiden rajoista, ajoneuvojen pääsyrajoitusvyöhykkeillä liikennöintiä koskevista ehdoista ja kyseisille vyöhykkeille pääsyn tämänhetkisestä tilanteesta ja pysyviä ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevia tietoja ei ole luotu ja annettu saataville kansallisen yhteyspisteen välityksellä komission delegoidun asetuksen (EU) 2022/670 (*) mukaisesti;

b) kuljettaja ei noudata sääntöjä, jotka koskevat kustannuksia ja muita maksuja, jotka on määrä maksaa ennen siirtymistä alueelle, johon sovelletaan ajoneuvojen pääsyrajoituksia.

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

d) lisätään kohta seuraavasti:

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

a) neuvoston puitepäätös 2005/214/YOS ([1])*;

b) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/41/EU ([2])*;

c) oikeudenkäyntiasiakirjojen tiedoksiantoa koskevat menettelyt, joista määrätään neuvoston Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 34 artiklan mukaisesti keskinäisestä oikeusavusta rikosasioissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tekemän yleissopimuksen ([3])* 5 artiklassa;

d) epäiltyjen ja syytettyjen oikeuksia koskevat säännökset Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2010/64/EU ([4])*, 2012/13/EU ([5])*, 2013/48/EU ([6])*, (EU) 2016/343 ([7])*, (EU) 2016/800 ([8])* ja (EU) 2016/1919 ([9])*.

([1])* Neuvoston puitepäätös 2005/214/YOS, tehty 24 päivänä helmikuuta 2005, vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin (EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16).
([2])* 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).
([3])* EYVL C 197, 12.7.2000, s. 3.
([4])* 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).
([5])* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/13/EU, annettu 22 päivänä toukokuuta 2012, tiedonsaantioikeudesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 142, 1.6.2012, s. 1).
([6])* 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).
([7])* 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).
([8])* 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).
([9])* 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).";

4) muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan a alakohta seuraavasti:

"a) 'ajoneuvolla' kaikkia kulkuneuvoja, jotka on rekisteröintivaltion tai rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisesti rekisteröitävä ja joita käytetään tavanomaisesti henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen teitse, mukaan lukien ajoneuvoyhdistelmät ja perävaunut;";

b) korvataan j alakohta seuraavasti:

"j) 'kielletyllä kaistalla ajolla' jo olemassa olevan pysyvän tai väliaikaisen tieosuuden laitonta käyttämistä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;";

c) korvataan l alakohta seuraavasti:

"l) 'kansallisella yhteyspisteellä' viranomaisia, jotka on nimetty ajoneuvorekisteritietoja koskevien saapuvien pyyntöjen ja lähetettävien vastausten automaattista vaihtoa varten, sellaisia keskinäistä avunantoa koskevia saapuvia ja lähetettäviä pyyntöjä varten, joiden tarkoituksena on tunnistaa asianomainen henkilö, sellaisia keskinäistä avunantoa koskevia saapuvia ja lähetettäviä pyyntöjä varten, joiden tarkoituksena on lähettää liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus tai seuranta-asiakirjat asianomaiselle henkilölle, sekä sellaisia keskinäistä avunantoa koskevia saapuvia ja lähetettäviä pyyntöjä ja vastauksia varten, jotka koskevat liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista määrättyihin seuraamuksiin liittyvien lopullisten hallinnollisten päätösten täytäntöönpanoa;";

d) lisätään alakohdat seuraavasti:

"o) 'turvallisen etäisyyden pitämättä jättämisellä edessä olevaan ajoneuvoon nähden' sitä, että ei pidetä yllä riittävää etäisyyttä edellä olevaan ajoneuvoon, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

p) 'vaarallisella ohituksella' toisen ajoneuvon tai toisen tienkäyttäjän ohittamista tavalla, joka rikkoo ohittamiseen sovellettavia sääntöjä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

q) 'vaarallisella pysäköinnillä tai pysäyttämisellä' ajoneuvon pysäköintiä tai pysäyttämistä tavalla, joka rikkoo vaarallista pysäköintiä tai pysäyttämistä koskevia sovellettavia sääntöjä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä; pysäköintimaksujen maksamatta jättämistä ja muita vastaavia rikkomuksia ei pidetä vaarallisena pysäköintinä tai pysäyttämisenä;

r) 'yhden tai useamman yhtenäisen viivan ylittämisellä' kaistan vaihtamista ajoneuvolla siten, että ylitetään laittomasti vähintään yksi yhtenäinen viiva, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

s) 'kiellettyyn ajosuuntaan ajamisella' ajoneuvon ajamista sallittua ajosuuntaa vastaan, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

t) ’pelastuskujien muodostamista ja käyttöä tai hälytysajoneuvojen väistämistä koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisellä’ sellaisten sovellettavien sääntöjen noudattamatta jättämistä, joiden ansiosta hälytysajoneuvot, kuten poliisiajoneuvot, pelastusajoneuvot tai paloautot, voivat kulkea läpi ja saapua hätäpaikalle, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

u) ’ylikuormatun ajoneuvon käytöllä’ sellaisen ajoneuvon käyttöä, joka ei täytä sen suurinta sallittua painoa tai suurinta sallittua akselipainoa 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) ’liikennerikkomuksesta annettavalla ilmoituksella’ rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen asianomaiselle henkilölle antamaa ensimmäistä päätöstä tai muuta asiakirjaa;

w) ’seuranta-asiakirjalla’ mitä tahansa päätöstä tai mitä tahansa muuta asiakirjaa, jonka rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen antaa liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen jälkeen jatkotoimena kyseiselle ilmoitukselle tai kyseessä olevalle liikenneturvallisuuteen liittyvälle liikennerikkomukselle, kunnes haetaan muutosta toimivaltaiselta viranomaiselta, jolla on valta hyväksyä oikeudellisesti sitovia päätöksiä;

x) ’asianomaisella henkilöllä’ henkilöä, jonka on tunnistettu olevan henkilökohtaisesti vastuussa rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti 2 artiklan 1 kohdassa luetellusta liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta, tai sen ajoneuvon haltijaa, omistajaa, loppukäyttäjää tai kuljettajaa, jolla 2 artiklan 1 kohdassa mainittu liikenneturvallisuuteen liittyvä liikennerikkomus on tehty, vaikka hänen ei olisi tunnistettu olevan henkilökohtaisesti vastuussa rikkomuksen tekovaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti;

y) ’loppukäyttäjällä’ henkilöä, joka ei ole ajoneuvon haltija tai omistaja, vaan joku toinen rekisteröintivaltion ajoneuvorekisteriin merkitty henkilö, joka saa käyttää kyseistä ajoneuvoa tai olla vastuussa sen päivittäisestä käytöstä, erityisesti pitkäaikaisen leasing- tai vuokrasopimuksen perusteella tai osana työntekijöiden käytettävissä olevaa ajoneuvokantaa;

z) ’asuinvaltiolla’ jäsenvaltiota, jonka voidaan kohtuullisen varmasti olettaa olevan asianomaisen henkilön tavanomainen asuinpaikka;

a a) ’ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisellä’ kaikille tai tietyille ajoneuvoluokille liikenneturvallisuuden vuoksi asetettujen sellaisten pääsyä koskevien määräysten noudattamatta jättämistä, jotka on merkitty selkeästi ja näkyvästi, kuten jalankulku- ja koulualueet sekä pyöräkaistat, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

a b) ’liikennepaolla’ tilannetta, jossa kuljettaja onnettomuuden tai yhteentörmäyksen aiheutettuaan ajaa pois paikalta välttääkseen onnettomuuteen tai yhteentörmäykseen liittyvät seuraamukset, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

a c) ’rautatien tasoristeystä koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisellä’ rautatien tasoristeyksessä pysähtymättä jättämistä tai vaarallisesti käyttäytymistä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;

a d) ’toimivaltaisella viranomaisella’ viranomaista, joka on vastuussa ajoneuvojen tai ajokorttien rekisteröinnistä, 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten jatkomenettelyjen aloittamisesta tai tutkimisesta tai asianmukaisten seuraamusten täytäntöönpanosta jäsenvaltionsa lainsäädännön mukaisesti.

(*) 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).”;

5) lisätään artikla seuraavasti:

”3 a artikla

Kansalliset yhteyspisteet

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

a) vaihtaa automaattisesti ajoneuvorekisteritietoja 4 artiklan mukaisesti;

b) käsitellä saapuvat ja lähetettävät keskinäistä avunantoa koskevat pyynnöt ja vastaukset pyyntöihin, jotta asianomainen henkilö voidaan tunnistaa 5 c artiklan mukaisesti;

c) käsitellä saapuvat ja lähetettävät keskinäistä avunantoa koskevat pyynnöt ja vastaukset pyyntöihin, jotta liikennerikkomuksesta annettavat ilmoitukset tai seuranta-asiakirjat voidaan antaa tiedoksi asianomaiselle henkilölle 5 e artiklan mukaisesti; ja

d) käsitellä saapuvat ja lähetettävät keskinäistä avunantoa koskevat pyynnöt ja vastaukset pyyntöihin, jotta liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta määrättyjä seuraamuksia koskevat lopulliset hallinnolliset päätökset voidaan panna täytäntöön 5 f artiklan mukaisesti.

Kansallisen yhteyspisteen toimivaltuudet määräytyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansalliset yhteyspisteet tekevät yhteistyötä toistensa kanssa sen varmistamiseksi, että kaikki tarvittavat tiedot jaetaan hyvissä ajoin ja että 5 a artiklan 2 kohdassa ja 5 c artiklan 7 ja 8 kohdassa säädettyjä määräaikoja noudatetaan.”;

6) korvataan 4 artikla seuraavasti:

”*4 artikla*

Ajoneuvorekisteritietojen vaihtoa ja keskinäistä avunantoa koskevat menettelyt jäsenvaltioiden välillä

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

a) ajoneuvoja koskevat tiedot;

b) ajoneuvojen haltijoita ja soveltuvin osin omistajia ja loppukäyttäjiä koskevat tiedot.

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

2. Rikkomuksen tekovaltion on varmistettava, että vain sen toimivaltaisilla viranomaisilla on pääsy ajoneuvorekisteritietoihin sen kansallisten yhteyspisteiden kautta. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen suorittaa kaikki lähetettävien pyyntöjen muodossa tehtävät haut ajoneuvon täydellistä rekisteritunnusta käyttäen.

Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että kukin lähetettävä pyyntö sisältää pyynnön esittävän toimivaltaisen viranomaisen nimen, pyyntöä käsittelevän henkilön käyttäjänimen ja pyynnön tapausnumeron.

3. Jotta rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen voi määrittää, onko liikenneturvallisuuteen liittyvä liikennerikkomus tehty ajoneuvolla, se voi ensiksi pyytää kansallisen yhteyspisteensä välityksellä pääsyä ajoneuvoihin liittyviin teknisiin tietoihin, jotka luetellaan liitteessä olevan 2 jakson I ja II osassa, ja ainoastaan kyseisiin teknisiin tietoihin.

Kun on vahvistettu, että liikenneturvallisuuteen liittyvä liikennerikkomus on tehty ajoneuvolla, rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen voi sen jälkeen pyytää kansallisen yhteyspisteensä välityksellä pääsyä asianomaiseen henkilöön liittyviin henkilötietoihin, jotka luetellaan liitteessä olevan 2 jakson I ja II osassa.

4. Rikkomuksen tekovaltion on käytettävä 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten tutkinnassa saatuja tietoja todetakseen sen henkilön henkilöllisyyden, joka on henkilökohtaisesti vastuussa kyseisistä liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista kansallisessa lainsäädännössä määritellyn mukaisesti.

5. Rekisteröintivaltion kansallisen yhteyspisteen on varmistettava, että rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiset viranomaiset saavat ajoneuvorekisteritietoihin pääsyn yhteydessä nimenomaisen viestin, jossa niille ilmoitetaan ainakin seuraavissa tapauksissa, että

a) rikkomuksen tekohetkellä ajoneuvo oli kirjattu romutetuksi;

b) rikkomuksen tekohetkellä ajoneuvo oli kirjattu varastetuksi mihin tahansa kansalliseen rekisteriin;

c) rikkomuksen tekohetkellä ajoneuvon rekisterikilpi oli kirjattu varastetuksi mihin tahansa kansalliseen rekisteriin;

d) rikkomuksen tekohetkellä ajoneuvosta ei löydy tietoa mistään kansallisesta rekisteristä;

e) hakutieto on havaittu virheelliseksi joidenkin kansallisten syntaksivaatimusten perusteella;

f) pyydettyjä tietoja ei voi antaa, jos niiden antaminen paljastaisi rekisteröintijäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti suojellun henkilön henkilöllisyyden.

6. Rekisteröintivaltion kansallisen yhteyspisteen on varmistettava, ettei mitään muita kuin tehtyyn liikenneturvallisuuteen liittyvään liikennerikkomukseen liittyviä henkilötietoja jaeta.

7. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on 5 c, 5 e tai 5 f artiklan mukaisen keskinäisen avunannon osalta varmistettava, että kuhunkin keskinäistä avunantoa koskevaan pyyntöön sisältyy pyynnön tekevän toimivaltaisen viranomaisen nimi, pyyntöä käsittelevän henkilön käyttäjänimi ja pyynnön tapausnumero.";

7) lisätään artikla seuraavasti:

"4 a artikla

Kansalliset ajoneuvorekisterit

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

2. Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin tarkoituksia varten säilytettävä liitteessä olevan 2 jakson V ja VI osassa luetellut tietoelementit, jos ne ovat saatavilla, kansallisessa ajoneuvorekisterissä vähintään 12 kuukauden ajan sen jälkeen, kun ajoneuvon haltijaa, omistajaa tai loppukäyttäjää koskevat tiedot ovat muuttuneet, eikä kauemmin kuin on tarpeen, jäsenvaltioiden lainsäädännössä määritellyn mukaisesti.";

8) korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

Liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus

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

Jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen päättää aloittaa tällaisen menettelyn, kyseisen toimivaltaisen viranomaisen on 5 a artiklan 2 kohdassa vahvistetussa määräajassa annettava liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus, jolla ilmoitetaan asianomaiselle henkilölle liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta ja tapauksen mukaan päätöksestä aloittaa jatkomenettely.

Liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus voi palvella toisessa alakohdassa mainittujen tarkoitusten lisäksi myös muita tarkoituksia, joita tarvitaan täytäntöönpanoon ja joita ovat esimerkiksi pyyntö liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta vastuussa olevan henkilön henkilöllisyys- ja osoitetietojen antamisesta, tiedustelu siitä, myöntääkö vai kiistääkö asianomainen henkilö tehneensä liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen, tai maksupyyntö.

2. Liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen on sisällettävä ainakin seuraavat tiedot:

a) maininta siitä, että liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus on annettu tämän direktiivin tarkoituksia varten;

b) rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen nimi, postiosoite, puhelinnumero ja sähköpostiosoite;

c) kaikki asiaankuuluvat tiedot liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta, 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 liikennerikkomuksen oikeudellisesta luokittelusta, sovellettavista seuraamuksista ja muista liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen oikeudellisista seurauksista, mukaan lukien tiedot ajokielloista (mukaan lukien rangaistuspisteet tai muut ajo-oikeudelle asetetut rajoitukset), rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisesti;

e) yksityiskohtaiset tiedot siitä, missä, milloin ja miten voidaan käyttää oikeutta puolustukseen, ja siitä, missä, milloin ja miten voidaan hakea muutosta päätökseen menettelyn aloittamisesta liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen 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 lainsäädännön mukaisesti;

f) soveltuvin osin tiedot toteutetuista toimenpiteistä asianomaisen henkilön tunnistamiseksi 5 d artiklan mukaisesti sekä yhteistyöstä kieltäytymisen seuraamuksista;

g) tapauksen mukaan yksityiskohtaiset tiedot sen viranomaisen nimestä, osoitteesta ja kansainvälisestä tilinumerosta (IBAN), jolle rikkomuksesta määrätty taloudellinen seuraamus voidaan maksaa, maksun määräajasta ja käyttökelpoisista vaihtoehtoisista ja saavutettavista maksumenetelmistä, erityisesti erityisistä ohjelmistosovelluksista, jos nämä menetelmät ovat sekä maassa asuvien että ulkomailla asuvien henkilöiden käytettävissä;

h) selkeät ja kattavat tiedot sovellettavista tietosuojasäännöistä, rekisteröityjen oikeuksista, mukaan lukien maininta paikasta, josta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/680 (*) 13 artiklan tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 (**) 13 ja 14 artiklan nojalla toimitetut tiedot, mukaan lukien tiedot henkilötietojen lähteestä, voidaan hakea, tai maininta siitä, että yleisesti sovellettavat tietosuojasäännöt ovat saatavilla tämän direktiivin 8 artiklassa tarkoitetussa CBE-portaalissa;

i) tapauksen mukaan yksityiskohtaiset tiedot siitä, voidaanko 2 artiklan 1 kohdassa luetelluista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista määrättäviä seuraamuksia lieventää ja miten, mukaan lukien taloudellisen seuraamuksen ennenaikainen maksaminen;

j) jäljempänä 5 h artiklan 2 kohdassa tarkoitetun siirtymäkauden aikana ja tapauksen mukaan selkeä maininta siitä, että liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen lähettänyt 5 h artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yksityinen oikeushenkilö on rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen valtuuttama, ja selkeä rajaus vaadittujen rahamäärien välillä niiden oikeusperustan mukaan;

k) linkki ja mahdollisuuksien mukaan QR-koodi 8 artiklassa tarkoitettuun CBE-portaaliin.

3. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että ulkomailla asuva kuljettaja saa 2 kohdassa tarkoitetun liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen, jos

a) ulkomailla asuva kuljettaja on tarkastettu paikan päällä tienvarsitarkastuksessa; ja

b) rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen ei ole pannut tehtyyn rikkomukseen liittyvää seuraamusta täytäntöön paikan päällä.

Kyseinen liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus on lähetettävä ulkomailla asuvalle kuljettajalle 5 a artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

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

a) kuitti maksusta tai ilmoitus tietyn ajan sisällä maksettavasta seuraamusmaksusta;

b) toimivaltaisen viranomaisen yhteystiedot;

c) tiedot tehdyistä rikkomuksista ja tarvittaessa siitä, miten varmistaa sääntöjen noudattaminen tulevaisuudessa;

d) mahdollisuuksien mukaan linkki tai QR-koodi 8 artiklassa tarkoitettuun CBE-portaaliin.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut asiakirjat ja tiedot on annettava jollakin rikkomuksen tekovaltion virallisista kielistä tai jollain muulla unionin toimielinten virallisella kielellä, jonka rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen katsoo asianmukaiseksi.

5. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on asianomaisten henkilöiden pyynnöstä ja rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisesti varmistettava pääsy kaikkiin sen hallussa oleviin tietoihin, jotka liittyvät 2 artiklan 1 kohdassa luetellun liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen tutkintaan. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen voi katsoa tällaisia tietoja koskevan pyynnön olevan oikeussuojakeinon käyttämistä määrättyä seuraamusta vastaan, ja tässä tapauksessa sen on tiedotettava asianomaiselle henkilölle selkeästi ja ytimekkäästi liikennerikkomuksesta annettavassa ilmoituksessa tästä seikasta sekä tällaisen pyynnön oikeudellisista ja menettelyllisistä vaikutuksista.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että määräaika, jonka kuluessa ulkomailla asuvat henkilöt voivat käyttää muutoksenhakuoikeuttaan 2 kohdan e alakohdan mukaisesti tai lieventää seuraamuksia 2 kohdan i alakohdan mukaisesti, on oikeasuhteinen tällaisten oikeuksien tosiasiallisen toteutumisen varmistamiseksi ja alkaa kulua siitä päivästä, jona liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus tai asianomaisen henkilön vastuuvelvollisuudesta ilmoittava virallinen päätös lähetetään postitse tai sähköisesti tai jona se vastaanotetaan.

(*) 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).

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

9) lisätään artiklat seuraavasti:

"*5 a artikla*

Liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksianto

1. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on lähetettävä liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus ja seuranta-asiakirjat asianomaisille henkilöille postitse, kirjattuna lähetyksenä, kirjattuna kirjeenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 910/2014 (*) III luvun 7 jakson mukaisesti rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisesti.

2. Ajoneuvon haltijalle, omistajalle tai loppukäyttäjälle osoitettu liikennerikkomuksesta annettava ilmoitus on annettava viimeistään 11 kuukauden kuluttua liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta, jos 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut automaattiset haut ovat onnistuneet ja rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen on todennut ajoneuvon haltijan, omistajan tai loppukäyttäjän henkilöllisyyden ja osoitteen sen kansallisessa lainsäädännössä edellytetyllä varmuudella.

Jos 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut automaattiset haut eivät ole onnistuneet tai toimivaltainen viranomainen ei ole pystynyt toteamaan ajoneuvon haltijan, omistajan tai loppukäyttäjän henkilöllisyyttä ja osoitetta sen kansallisessa lainsäädännössä edellytetyllä varmuudella, ilmoitus liikennerikkomuksesta on annettava viimeistään viiden kuukauden kuluttua siitä, kun rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen on todennut asianlaidan.

3. Jäsenvaltioita kannustetaan sallimaan asianomaisten henkilöiden etäyhteys oikeudenkäyntiin videoyhteyden kautta.

5 b artikla

Liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja olennaisten seuranta-asiakirjojen kääntäminen

1. Jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen päättää käynnistää jatkotoimia 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten johdosta, sen on annettava ilmoitus liikennerikkomuksesta ja mahdolliset olennaiset seuranta-asiakirjat ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä.

Tämän artiklan soveltamiseksi rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisten viranomaisten on päätettävä, onko seuranta-asiakirja olennainen. Toimivaltaisten viranomaisten on kuitenkin otettava huomioon, että asianomaisen henkilön on ymmärrettävä syytteet ja että hänen on voitava käyttää oikeuttaan puolustukseen täysimääräisesti. Tähän

kuuluvat erityisesti kaikki asiaankuuluvat tiedot rikkomuksesta, tehdyn rikkomuksen luonne, määrätty seuraamus, kyseistä päätöstä koskevat muutoksenhakukeinot, muutoksenhakua varten säädetty määräaika sekä tiedot siitä elimestä, josta muutosta on haettava.

2. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisten viranomaisten on joka tapauksessa päätettävä, onko seuranta-asiakirja olennainen.

3. Keskeisten asiakirjojen sellaisia kohtia, jotka eivät ole merkityksellisiä sen kannalta, että asianomaiset henkilöt tuntevat heitä vastaan vireillä olevan asian, ei tarvitse kääntää. Toimivaltaisten viranomaisten on päätettävä, ovatko kyseiset kohdat merkityksellisiä mainituissa tilanteissa, ottaen huomioon 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetut seikat.

4. Asianomaisen henkilön pyynnöstä rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on sallittava, että kyseinen henkilö pyytää saada seuranta-asiakirjat lisäksi jollakin muulla unionin toimielinten virallisella kielellä, joka ei ole ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kieli.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen käännöksen laatu on vähintään direktiivin 2010/64/EU 3 artiklan 9 kohdassa edellytetyn laadun mukainen.

6. Rikkomuksen tekovaltion on asianomaisen henkilön pyynnöstä varmistettava, että asianomainen toimivaltainen viranomainen tarkastaa asianomaiselle henkilölle tiedoksi annetun ilmoituksen liikennerikkomuksesta tai kyseiselle henkilölle toimitetun seuranta-asiakirjan tehokkaasti ja nopeasti sillä perusteella, että kyseinen ilmoitus liikennerikkomuksesta tai kyseinen seuranta-asiakirja ei ole tämän artiklan tai 5, 5 a tai 5 e artiklan mukainen.

5 c artikla

Keskinäinen avunanto asianomaisen henkilön tunnistamiseksi

1. Jäsenvaltioiden on annettava toisilleen keskinäistä apua, jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat käyttäneet kaikki niiden saatavilla olevat keinot ja ovat erityisesti tehneet automaattisen haun 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja tarkastelleet muita tietokantoja, joihin niillä on unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti siihen nimenomainen lupa, eivätkä silti pysty tunnistamaan asianomaista henkilöä niiden kansallisessa lainsäädännössä edellytetyllä varmuudella 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen jatkomenettelyjen aloittamiseksi tai toteuttamiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on annettava toisilleen keskinäistä apua tämän artiklan mukaisesti. Jos kuitenkin yksittäisten tapausten olosuhteiden arvioinnin jälkeen todetaan, että direktiivin 2014/41/EU 6 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät, ne jäsenvaltiot, joita kyseinen direktiivi sitoo, voivat soveltaa kyseistä direktiiviä ainoastaan keskenään.

3. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen päättää, pyytääkö se keskinäistä avunantoa 5 kohdassa tarkoitettujen lisätietojen saamiseksi.

Vain rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen voi tehdä keskinäistä avunantoa koskevan pyynnön kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti.

Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen käyttää keskinäisen avunannon ansiosta saatuja tietoja todetakseen sen henkilön henkilöllisyyden, joka on henkilökohtaisesti vastuussa 2 artiklan 1 kohdassa luetellusta liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta, joka on tehty rikkomuksen tekovaltion alueella.

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

5. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen voi pyytää rekisteröintivaltiota tai asuinvaltiota

a) toteamaan asianomaisen henkilön henkilöllisyyden ja osoitteen rekisteröintivaltion tai asuinvaltion lainsäädännön mukaisesti, myös käyttämällä kansallisia tietokantoja, kuten ajokorttirekistereitä tai väestörekistereitä;

b) pyytämään ajoneuvon, jolla liikenneturvallisuuteen liittyvä liikennerikkomus on tehty, haltijaa, omistajaa tai loppukäyttäjää antamaan tietoja liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta vastuussa olevan henkilön henkilöllisyydestä, osoitteesta ja mahdollisista muista yhteystiedoista rekisteröintivaltion tai asuinvaltion kansallisten

menettelyjen mukaisesti, joita on sovellettava ikään kuin kyseisen jäsenvaltion omat viranomaiset olisivat määränneet kyseisen tutkintatoimen.

6. Rakenteisen sähköisen pyynnön on sisällettävä seuraavat tiedot:

a) asianomaista henkilöä koskevat tietoelementit, jotka on saatu 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdyn automaattisen haun tuloksena;

b) valvontalaitteista, erityisesti nopeusvalvontakameroista, saatu visuaalinen tallenne kuljettajasta, jos sellainen on saatavilla;

c) edellä 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua liikenneturvallisuuteen liittyvää liikennerikkomusta koskevat tiedot;

d) tiedot ajoneuvosta, jolla liikenneturvallisuuteen liittyvä liikennerikkomus on tehty;

e) syy keskinäisen avun pyytämiseen.

7. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisten viranomaisten on kerättävä 5 kohdassa tarkoitetut pyydetyt tiedot ilman aiheetonta viivytystä, paitsi jos ne päättävät vedota johonkin 8 kohdassa lueteltuun kieltäytymisperusteeseen tai jos pyydettyjä tietoja ei ole mahdollista kerätä.

Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen on vastattava pyyntöön sähköisesti kansallisen yhteyspisteensä kautta ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään kahden kuukauden kuluttua päivästä, jona se on koonnut pyydetyt tiedot.

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

8. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen voi kieltäytyä antamasta 5 kohdassa tarkoitettuja pyydettyjä lisätietoja. Se voi tehdä näin ainoastaan yhdessä tai useammassa seuraavista tapauksista:

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 vaarantaisi vireillä olevan rikostutkinnan;

d) pyydettyjen tietojen antaminen olisi rekisteröintivaltion tai asuinvaltion olennaisten kansallisten turvallisuusetujen vastaista tai vahingoittaisi niitä, vaarantaisi tietolähteen tai edellyttäisi erityisiin tiedustelutoimiin liittyvien turvallisuusluokiteltujen tietojen käyttöä;

e) 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;

f) pyydettyjen tietojen antaminen vaarantaisi rekisteröintivaltion tai asuinvaltion lainsäädännön mukaisesti suojellun henkilön turvallisuuden tai paljastaisi tämän henkilöllisyyden.

Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen on viimeistään kahden kuukauden kuluttua päivästä, jona se päättää soveltaa kieltäytymisperustetta tai toteaa, että pyydettyjä tietoja ei ole mahdollista kerätä, ilmoitettava tästä rikkomuksen tekovaltiolle kansallisen yhteyspisteensä kautta. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen voi ensimmäisen alakohdan c, d ja f alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa päättää jättää ilmoittamatta, mitä kieltäytymisperustetta se soveltaa.

5 d artikla

Kansalliset toimenpiteet, joilla helpotetaan rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamista

1. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa kansallisessa lainsäädännössään vahvistettuja toimenpiteitä, jotka liittyvät 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikennerikkomuksiin, jotta liikenneturvallisuuteen liittyvästä rikkomuksesta vastuussa oleva henkilö, jäljempänä 'vastuussa oleva henkilö', voidaan tunnistaa onnistuneesti, kuten toimenpiteitä, jotka liittyvät ajoneuvon haltijan, omistajan tai loppukäyttäjän velvoitteeseen tehdä yhteistyötä rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamiseksi, edellyttäen että unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisia perusoikeuksia ja prosessuaalisia oikeuksia kunnioitetaan.

2. Toimivaltaiset viranomaiset voivat erityisesti

a) antaa asianomaisille henkilöille tiedoksi asiakirjoja, jotka liittyvät 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikennerikkomuksiin, mukaan lukien asiakirjat, joissa asianomaisia henkilöitä pyydetään vahvistamaan olevansa vastuussa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista;

b) soveltaa asianomaisille henkilöille asetettuja velvoitteita, myös asiaan liittyviä seuraamuksia, joilla on merkitystä rikkomuksesta vastuussa olevan henkilön tunnistamisen kannalta, niin laajalti kuin mahdollista.

5 e artikla

Keskinäinen avunanto liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen ja seuranta-asiakirjojen tiedoksiannossa

1. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen voi lähettää liikennerikkomuksesta annettavan ilmoituksen tai seuranta-asiakirjat asianomaisille henkilöille rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisten viranomaisten välityksellä seuraavissa tapauksissa:

a) sen henkilön osoite, jolle asiakirja on tarkoitettu, ei ole tiedossa, se ei ole täydellinen tai siitä ei ole varmuutta;

b) rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön menettelysäännöt edellyttävät todistetta asiakirjan tiedoksiannosta, lukuun ottamatta todistetta, joka voidaan saada toimittamalla ilmoitus postitse, kirjattuna lähetyksenä, kirjattuna kirjeenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla 5 a artiklan 1 kohdassa tarkoitetun mukaisesti;

c) asiakirjaa ei ole voitu antaa tiedoksi postitse, kirjattuna lähetyksenä, kirjattuna kirjeenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla 5 a artiklan 1 kohdassa tarkoitetun mukaisesti;

d) rikkomuksen tekovaltiolla on perusteltua aihetta olettaa, että asiakirjan tiedoksianto postitse, kirjattuna lähetyksenä, kirjattuna kirjeenä tai vastaavalla sähköisellä tavalla 5 a artiklan 1 kohdassa tarkoitetun mukaisesti olisi kyseisessä tapauksessa tehotonta tai epätarkoituksenmukaista.

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

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

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

a) jos toimitus onnistuu, asiakirjan tiedoksiantopäivä ja tiedot sen vastaanottaneesta henkilöstä;

b) jos toimitus ei onnistu, syy siihen, että liikennerikkomuksesta annettavaa ilmoitusta tai seuranta-asiakirjaa ei ole toimitettu.

Vastaus onnistuneesta toimituksesta katsotaan todisteeksi asiakirjan tiedoksiannosta.

5 f artikla

Keskinäinen avunanto täytäntöönpanotoimissa

1. Jäsenvaltioiden on annettava toisilleen apua täytäntöönpanossa, jos 2 artiklan 1 kohdassa luetellusta liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta ei ole maksettu.

2. Kun asianomaiselle henkilölle on annettu tiedoksi liikennerikkomuksesta annettu ilmoitus ja jos rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen määräämää liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta ei ole maksettu, kyseinen toimivaltainen viranomainen voi pyytää rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaista viranomaista auttamaan 2 artiklan 1 kohdassa luetelluista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista määrättyjä seuraamuksia koskevien hallinnollisten päätösten täytäntöönpanossa.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettu pyyntö voidaan esittää ainoastaan, jos kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskeva päätös on hallinnollinen, lopullinen ja täytäntöönpanokelpoinen rikkomuksen tekovaltion sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti;

b) rikkomuksen tekovaltiolla on todiste siitä, että liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskeva maksupyyntö on annettu tiedoksi asianomaiselle henkilölle;

c) asianomaiselle henkilölle on tiedotettu hallinnollista päätöstä, jolla liikennerikkomuksesta määrätään seuraamus, koskevista oikeussuojakeinoista ja hänellä on ollut mahdollisuus käyttää tätä oikeutta rikkomuksen tekovaltion sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti;

d) liikennerikkomuksesta määrätyn seuraamuksen suuruus on yli 70 euroa.

4. Rikkomuksen tekovaltion toimivaltaisen viranomaisen on lähetettävä 2 kohdassa tarkoitettu pyyntö kansallisen yhteyspisteensä kautta rekisteröintivaltiolle tai asuinvaltiolle rakenteisessa sähköisessä muodossa.

5. Jos asianomainen henkilö pystyy osoittamaan, että liikennerikkomuksesta määrätty seuraamus on maksettu, rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen on viipymättä ilmoitettava asiasta rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

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

7. Liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskevan päätöksen täytäntöönpanoon sovelletaan rekisteröintivaltiossa tai asuinvaltiossa sovellettavia lakeja ja määräyksiä.

8. Rekisteröintivaltion tai asuinvaltion toimivaltainen viranomainen voi kieltäytyä tunnustamasta ja panemasta täytäntöön liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskevaa hallinnollista päätöstä. Se voi tehdä näin ainoastaan seuraavissa tapauksissa:

a) liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskevan päätöksen täytäntöönpano olisi vastoin ne bis in idem -periaatetta;

b) rekisteröintivaltion tai asuinvaltion lainsäädännön mukainen koskemattomuus aiheuttaa sen, että liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskevan hallinnollisen päätöksen täytäntöönpano on mahdotonta;

c) liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskeva päätös ei enää ole rekisteröintivaltion tai asuinvaltion lainsäädännön mukaisesti täytäntöönpanokelpoinen kuluneen ajan vuoksi;

d) liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskeva päätös ei ole lopullinen;

e) liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskevaa päätöstä tai vähintään sen olennaista sisältöä ei ole käännetty 5 b artiklassa säädetyllä tavalla;

f) pyyntö on puutteellinen eikä rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen pysty täydentämään sitä;

g) Euroopan unionin perusoikeuskirjassa vahvistettuja perusoikeuksia tai keskeisiä oikeusperiaatteita loukataan.

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

9. Liikennerikkomuksesta määrättyä seuraamusta koskevan päätöksen täytäntöönpanon johdosta saatu rahasumma kertyy rekisteröintivaltiolle tai asuinvaltiolle, ellei rikkomuksen tekovaltion ja rekisteröintivaltion tai asuinvaltion välillä ole toisin sovittu. Rahojen on kerryttävä rekisteröintivaltion tai asuinvaltion valuutassa sen mukaan, kumpi kyseisistä jäsenvaltioista on vastaanottanut pyynnön.

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

5 g artikla

Ajoneuvorekisteritietojen vaihtoa ja keskinäistä avunantoa koskevat tekniset eritelmät

1. Jäsenvaltioiden on käytettävä eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän, jäljempänä ’Eucaris-järjestelmä’, erityisesti suunnitellun ja erittäin turvallisen ohjelmistosovelluksen ajantasaista versiota tietojenvaihtoon ja keskinäisen avunannon käsittelyyn 3 a artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tietoja käsitellään turvallisesti, kustannustehokkaasti, nopeasti ja luotettavasti ja että tietojen käsittely toteutetaan yhteentoimivin keinoin hajautetussa rakenteessa.

2. Eucaris-järjestelmän kautta vaihdetut tiedot on lähetettävä salattuina.

3. Komissio antaa viimeistään 20 päivänä tammikuuta 2026 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan menettelyt, sisältö ja ohjelmistojen tekniset eritelmät, mukaan lukien kyberturvallisuustoimenpiteet, 3 a artiklan 1 kohdan a alakohtaan liittyviä rakenteisia sähköisiä pyyntöjä ja vastauksia varten, keskinäisen avunannon käsittelyyn liittyvien tietojen lähetysmenetelmä, mukaan lukien yhdenmukaisten mallien käyttö, sekä 4, 5 c, 5 e ja 5 f artiklassa säädetyt menettelyt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Täytäntöönpanosäädöksiä vahvistaessaan komissio ottaa huomioon seuraavat seikat:

a) toimivaltaisilla viranomaisilla on määrä olla mahdollisuus tunnistaa suora ja epäsuora pääsy, jos pyyntöä ei esitä jokin tunnettu sähköisen viestintäalustan jäsen;

b) toimivaltaisilla viranomaisilla on määrä olla mahdollisuus tarkastella pyyntöjä voidakseen taata, että ne on asianmukaisesti perusteltu ja ne täyttävät tämän direktiivin vaatimukset;

c) tarve vahvistaa menettelyt, joiden avulla jäsenvaltiot voivat toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä, joilla vastataan automaattisiin hälytyksiin ja poikkeuksellisiin pyyntöihin tietoihin kohdistuvien riskien lieventämiseksi, ja joilla organisoidaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä riskien seurannassa, hallinnassa ja lieventämisessä etenkin, jotta tietoja ei lähetettäisi poikkeuksellisten pyyntöjen perusteella poiketen siitä, mitä 4 artiklan 1 kohdassa säädetään;

d) rekisteröintivaltiolla on määrä olla mahdollisuus pyytää yksityiskohtaisia tietoja liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikennerikkomuksesta ennen rekisteröintitietojen toimittamista rikkomuksen tekovaltiolle ja kieltäytyä rekisteröintitietojen toimittamisesta, jos rikkomuksen tekovaltio ei vastaa kyseiseen pyyntöön yhden kuukauden sisällä;

e) tarve kuulemisten kirjausjärjestelmälle, josta lähetetään automaattinen hälytys jäsenille, jos pyynnöt ovat poikkeuksellisia;

f) tapaukset, joissa toimivaltaisilla viranomaisilla on määrä olla mahdollisuus vaihtaa tietoja synkronisesti yhdessä muodossa, ja tapaukset, joissa niillä on määrä olla mahdollisuus vaihtaa tietoja asynkronisesti erissä.

5. Kunnes tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä aletaan soveltaa, tämän direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut automaattiset haut on suoritettava noudattaen neuvoston päätöksen 2008/616/YOS (**) liitteessä olevan 3 luvun 2 ja 3 kohdassa kuvattuja menettelyjä sovellettuna yhdessä tämän direktiivin liitteen kanssa.

6. Kukin jäsenvaltio vastaa Eucaris-järjestelmän ja sen muutettujen versioiden hallinnoinnista, käytöstä, ylläpidosta ja päivityksistä aiheutuvista kustannuksista.

5 h artikla

Yksityiset oikeushenkilöt

1. Viimeistään 20 päivänä heinäkuuta 2029 jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden toimivaltaiset viranomaiset eivät anna yksityisomistuksessa oleville tai yksityisesti hallinnoiduille oikeushenkilöille, joilla on erillinen oikeushenkilöllisyys, valtuuksia toteuttaa tämän direktiivin soveltamiseen liittyviä toimia.

2. Jäsenvaltioiden on 1 kohdassa tarkoitettuun ajankohtaan saakka, jäljempänä 'siirtymäkausi', varmistettava, että ainoastaan toimivaltaiset viranomaiset voivat aloittaa ja toteuttaa menettelyjä, jotka koskevat 2 artiklan 1 kohdassa lueteltuja liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia, kuten menettelyjä, jotka koskevat tietojenvaihtoa, täytäntöönpanoa tai minkä tahansa tyyppistä keskinäistä avunantoa tämän direktiivin nojalla.

(*) 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).

(**) 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).";

10) korvataan 6 artikla seuraavasti:

"6 artikla

Raportointi ja seuranta

1. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään 20 päivänä tammikuuta 2029 ja sen jälkeen joka neljäs vuosi toimitettava komissiolle kertomus tämän direktiivin soveltamisesta. Kertomuksen on sisällettävä tiedot ja tilastot raportointikauden kutakin kalenterivuotta kohden.

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

Kertomukseen on sisällyttävä myös kuvaus liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten johdosta toteutettaviin jatkotoimiin liittyvästä tilanteesta kansallisella tasolla ja jäsenvaltioiden mahdollisesti kohtaamista tähän liittyvistä ongelmista. Kuvauksessa on täsmennettävä vähintään

a) 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen rekisteröityjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten kokonaismäärä tapauksissa, joissa rikkomus on havaittu automaattisesti tai tunnistamatta asianomaista henkilöä paikan päällä;

b) 2 artiklan 1 kohdassa lueteltujen rekisteröityjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten lukumäärä tapauksissa, joissa rikkomus on tehty ajoneuvoilla, jotka on rekisteröity muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus tapahtui, ja joissa rikkomus on havaittu automaattisesti tai tunnistamatta asianomaista henkilöä paikan päällä;

c) kiinteiden tai irtainten automaattisten valvontalaitteiden lukumäärä, mukaan lukien nopeusvalvontakamerat;

d) ulkomailla asuvien henkilöiden vapaaehtoisesti maksamien taloudellisten seuraamusten lukumäärä;

e) 5 c artiklan mukaisten keskinäistä avunantoa koskevien sähköisesti tehtyjen pyyntöjen ja vastausten lukumäärä ja tällaisten pyyntöjen lukumäärä niissä tapauksissa, joissa tietoja ei toimitettu;

f) 5 e artiklan mukaisten keskinäistä avunantoa koskevien sähköisesti tehtyjen pyyntöjen ja vastausten lukumäärä ja tällaisten pyyntöjen lukumäärä niissä tapauksissa, joissa asiakirjojen tiedoksianto ei ollut mahdollista;

g) 5 f artiklan mukaisten keskinäistä avunantoa koskevien sähköisesti tehtyjen pyyntöjen ja vastausten lukumäärä, kuten myös tällaisten pyyntöjen lukumäärä tapauksissa, joissa seuraamukset voitiin panna täytäntöön, ja tällaisten pyyntöjen lukumäärä tapauksissa, joissa seuraamuksia ei voitu panna täytäntöön.

3. Kertomuksessa on myös ilmoitettava niiden liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten lukumäärä ja tyyppi, jotka on lueteltu 2 artiklan 1 kohdassa ja jotka ovat kolmannessa maassa rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajien tekemiä.

4. Komissio arvioi jäsenvaltioiden toimittamat kertomukset ja ilmoittaa niiden sisällöstä 10 a artiklan 1 artiklassa tarkoitetulle komitealle viimeistään kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut kertomukset kaikilta jäsenvaltioilta.";

11) korvataan 7 artikla seuraavasti:

"*7 artikla*

Muut velvollisuudet

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

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

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

12) lisätään artikla seuraavasti:

"*7 a artikla*

Taloudellinen tuki rajat ylittävälle yhteistyölle

Komissio antaa taloudellista tukea aloitteille, joilla edistetään rajat ylittävää yhteistyötä liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennesääntöjen noudattamisen valvonnassa unionissa, erityisesti parhaiden käytäntöjen vaihtoa, älykkäiden valvontamenetelmien ja -tekniikoiden soveltamista jäsenvaltioissa sekä valvontaviranomaisten valmiuksien kehittämisen lisäämistä. Taloudellista tukea voidaan antaa myös liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennesääntöjen rajat ylittävään noudattamisen valvontaan liittyville valistuskampanjoille ja kansallisen lainsäädännön eroja käsitteleville tiedotuskampanjoille kaikkialla unionissa.";

13) korvataan 8 artikla seuraavasti:

"*8 artikla*

Liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskeva tietoportaali (CBE-portaali)

1. Komissio perustaa liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan verkkoportaalin, jäljempänä 'CBE-portaali', joka on saatavilla kaikilla unionin toimielinten virallisilla kielillä ja jonka kautta jaetaan tietoja tienkäyttäjille jäsenvaltioissa voimassa olevista tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvista säännöistä, myös siitä, miten varmistetaan sääntöjen noudattaminen, jos sillä on erityistä merkitystä, ja ylläpitää tätä portaalia. CBE-portaaliin kuuluvat tiedot oikeussuojakeinoista, asianomaisille henkilöille tämän direktiivin nojalla myönnetyistä oikeuksista,

mukaan lukien kielivaihtoehdot, tiedot tietosuojasäännöistä ja sovellettavista seuraamuksista, mukaan lukien tapauksen mukaan sovellettavat muut kuin taloudelliset seuraukset, sekä järjestelmistä ja käytettävissä olevista keinoista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikkomuksista määrättyjen seuraamusten maksamiseksi.

2. 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 oikeusportaalin, kanssa.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ajantasaiset tiedot tämän artiklan soveltamiseksi. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltaisten viranomaisten verkkosivustoilla on linkki verkkoportaaliin.

(*) 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).";

14) lisätään artikla seuraavasti:

"8 a artikla

Jäsenvaltioiden kahden- ja monenväliset sopimukset

Tämä direktiivi ei estä soveltamasta jäsenvaltioiden kahden- tai monenvälisiä sopimuksia tai järjestelyjä siltä osin kuin tällaiset sopimukset tai järjestelyt sisältävät lisävaatimuksia tässä direktiivissä säädettyihin vaatimuksiin nähden ja auttavat yksinkertaistamaan tai helpottamaan edelleen tässä direktiivissä vahvistettuja menettelyitä.";

15) 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.";

16) lisätään artiklat 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.

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.

10 b artikla

Komission kertomus

Komissio antaa viimeistään 20 päivänä heinäkuuta 2030 ja sen jälkeen 18 kuukauden välein 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen kertomusten vastaanottamisesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta jäsenvaltioissa.

10 c artikla

Siirtymäkauden raportointi

Jäsenvaltioiden on viimeistään 6 päivänä toukokuuta 2026 toimitettava komissiolle kattava kertomus tämän artiklan 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 liikennerikkomusten johdosta toteutettaviin jatkotoimiin liittyvästä tilanteesta kansallisella tasolla perustuen niiden rikkomusten osuuteen, joiden johdosta on annettu liikennerikkomuksesta annettavia ilmoituksia.

(*) 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).";

17) korvataan 11 artikla seuraavasti:

"*11 artikla*

Uudelleentarkastelu

Komissio esittää viimeistään 20 päivänä heinäkuuta 2030 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta jäsenvaltioissa. Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotus Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin tarkistamiseksi uudelleen muiden rikkomusten sisällyttämisen varalta, sikäli kuin jäsenvaltioiden tiedot osoittavat, että tällä on myönteisiä ja mitattavissa olevia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.";

18) korvataan liite I tämän direktiivin liitteessä olevalla tekstillä;

19) kumotaan liite II.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 20 päivänä heinäkuuta 2027. Niiden on viipymättä toimitettava kyseiset säännökset kirjallisina komissiolle.

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

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

3 artikla

Voimaantulo

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

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 19 päivänä joulukuuta 2024.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puheenjohtaja	*Puheenjohtaja*
R. METSOLA	BÓKA J.

LIITE

4 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitetussa haussa tarvittavat tietoelementit

1. Aloittavan haun tietoelementit (lähetettävä pyyntö)

Nimike	M ([1])	Huomautukset
Rekisteröintivaltio	M	Ajoneuvon rekisteröintivaltion tunnus ([2])
Rekisteritunnus	M	Ajoneuvon täydellinen rekisteritunnus
Rikkomukseen ja/tai ajoneuvon tarkastukseen liittyvät tiedot		
Rikkomuksen tai ajoneuvon tarkastuksen tekopaikka	M	Rikkomuksen tekopaikan osoite tai tiekilometrimerkintä
Rikkomuksen tekovaltio ja/tai ajoneuvon tarkastusvaltio	M	Rikkomuksen tekovaltion tunnus ([2])
Toimivaltainen viranomainen	M	Tietojen pyytämisestä tai menettelystä vastaavan toimivaltaisen viranomaisen nimi
Käyttäjänimi	M	Tietojen pyytämisestä tai menettelystä vastaavan henkilön käyttäjänimi
Tapausnumero	M	Tietojen pyytämisestä tai menettelystä vastaavan pyynnön esittävän toimivaltaisen viranomaisen antama tapausnumero
Rikkomuksen ja/tai ajoneuvon tarkastuksen viitepäivämäärä	M	

Nimike	M ([1])	Huomautukset
Rikkomuksen ja/tai ajoneuvon tarkastuksen viiteajankohta	M	
Haun tarkoitus	M	2 artiklan 1 kohdassa luetellun liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen lajin koodi 1. = ylinopeus 2. = rattijuopumus 3. = turvavyön käytön laiminlyönti 4. = punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen 5. = kielletyllä kaistalla ajo 10. = huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen 11. = suojakypärän käytön laiminlyönti 12. = matkapuhelimen tai muun viestintävälineen laiton käyttö ajon aikana 14. = turvallisen etäisyyden pitämättä jättäminen edessä olevaan ajoneuvoon nähden 15. = vaarallinen ohitus 16. = vaarallinen pysäköinti tai pysäyttäminen 17. = yhden tai useamman yhtenäisen viivan ylittäminen 18. = väärä ajosuunta 19. = pelastuskujien muodostamista ja käyttöä tai hälytysajoneuvojen väistämistä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen 20. = ylikuormitetun ajoneuvon käyttö 33. = ajoneuvojen pääsyrajoituksia koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen 34. = liikennepako 35. = rautatien tasoristeystä koskevien sääntöjen noudattamatta jättäminen

([1]) M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen.
([2]) Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 tehdyn tieliikennettä koskevan yleissopimuksen 37 artiklan mukainen tunnus tai Eucaris-jäsenvaltiokoodi.

2. 4 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisen aloittavan haun perusteella toimitettavat tietoelementit

I osa. 4 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti toimitetut ajoneuvoja koskevat tiedot

Nimike	M/O [2]	Huomautukset [3]
Rekisteritunnus	M	(Koodi A) Ajoneuvon täydellinen rekisteritunnus
Alustanumero/VIN-numero [1]	M	(Koodi E) Ajoneuvon täydellinen alustanumero/VIN-numero
Rekisteröintivaltio	M	Ajoneuvon rekisteröintivaltion tunnus [4]
Merkki	M	(Koodi D.1) Ajoneuvon merkki, esim. Ford, Opel, Renault
Kauppanimi (kauppanimet)	M	(Koodi D.3) Ajoneuvon kauppanimi, esim. Focus, Astra, Megane
EU-luokkakoodi	M	(Koodi J) esim. N1, M2, N2, L, T
Ensimmäinen rekisteröintipäivä	M	(Koodi B) Ajoneuvon ensimmäisen rekisteröinnin päivämäärä
Viimeisimmän rekisteröinnin päivämäärä	M	(Koodi I) Ajoneuvon viimeisimmän rekisteröinnin päivämäärä
Kieli	M	Ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kieli
Aiemmat tiedustelut	O	Ajoneuvoa koskevien aiempien tiedustelujen päivämäärät

[1] VIN = ajoneuvon valmistenumero
[2] M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, kun se on saatavilla missä tahansa jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä, O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.
[3] Koodit on yhdenmukaistettu ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57) liitteiden I ja II mukaisesti.
[4] Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968 tehdyn tieliikennettä koskevan yleissopimuksen 37 artiklan mukainen tunnus tai Eucaris-jäsenvaltiokoodi.

II osa. 4 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti toimitetut ajoneuvoja koskevat tiedot

Nimike	M/O ([1])	Huomautukset ([2])
Suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna, lukuun ottamatta moottoripyöriä	M	(Koodi F.1)
Rekisteröintivaltiossa käytössä olevan ajoneuvon suurin sallittu massa kuormitettuna	M	(Koodi F.2)
Rekisteröintivaltiossa käytössä olevan yhdistelmän suurin sallittu massa kuormitettuna	M	(Koodi F.3)
Korilla ja, jos kyseessä on muun kuin M_1-luokan vetoajoneuvo, kytkentäyksiköllä varustetun käytössä olevan ajoneuvon massa (kg)	M	(Koodi G)
Akselien lukumäärä	M	(Koodi L)
Pyörien akseliväli (mm)	M	(Koodi M)
Kokonaismassaltaan yli 3 500 kg:n ajoneuvojen osalta suurimman teknisesti sallitun kuormitetun massan jakautuminen akseleille:	M	
akseli 1 (kg)		(Koodi N.1)
akseli 2 (kg), tarvittaessa		(Koodi N.2)
akseli 3 (kg), tarvittaessa		(Koodi N.3)
akseli 4 (kg), tarvittaessa		(Koodi N.4)
akseli 5 (kg), tarvittaessa		(Koodi N.5)
Suurin teknisesti sallittu perävaunun vedettävä massa:	M	
jarruilla varustettu perävaunu (kg)		(Koodi O.1)
jarruton perävaunu (kg)		(Koodi O.2)
Moottori:	O	

Nimike	M/O (1)	Huomautukset (2)
Polttoaineen tyyppi tai energianlähde		(Koodi P.3)
EURO-tyyppi	O	(Koodi V.9)

(1) M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, kun se on saatavilla missä tahansa jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä, O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.
(2) Koodit on yhdenmukaistettu ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57) liitteiden I ja II mukaisesti.

III osa. Ajoneuvojen haltijoihin ja omistajiin liittyvät tiedot

Nimike	M/O (1)	Huomautukset (2)
Tiedot ajoneuvon haltijoista		(Koodi C.1) Tiedot tietyn rekisteröintitodistuksen haltijasta
Sukunimi tai toiminimi	M	(Koodi C.1.1) Sukunimeä tai toiminimeä, sisäliitteitä ja tittelejä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	(Koodi C.1.2) Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	(Koodi C.1.3) Katua, talon numeroa ja rakennusta, postinumeroa, asuinpaikkaa, asuinmaata jne. varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja osoite on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Sähköiset viestintätavat	O	Sähköpostiosoite 5 a artiklan 1 kohdan mukaisia sähköisiä kirjatun lähetyksen palveluja varten
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö

Nimike	M/O [1]	Huomautukset [2]
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti
Tiedot ajoneuvon omistajista		(Koodi C.2) Tiedot ajoneuvon omistajasta
Sukunimi tai toiminimi	M	(Koodi C.2.1) Sukunimeä tai toiminimeä, sisäliitteitä ja tittelejä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	(Koodi C.2.2) Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	(Koodi C.2.3)
Sähköiset viestintätavat	O	Sähköpostiosoite 5 a artiklan 1 kohdan mukaisia sähköisiä kirjatun lähetyksen palveluja varten
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti

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

(2) Koodit on yhdenmukaistettu ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57) liitteiden I ja II mukaisesti.

IV osa. Ajoneuvojen loppukäyttäjiin liittyvät tiedot

Nimike	M/O ([1])	Huomautukset
Tiedot ajoneuvon loppukäyttäjistä		Tiedot ajoneuvon loppukäyttäjästä
Sukunimi tai toiminimi	M	Sukunimeä tai toiminimeä, sisäliitteitä ja tittelejä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	Katua, talon numeroa ja rakennusta, postinumeroa, asuinpaikkaa, asuinmaata jne. varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja osoite on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Sähköiset viestintätavat	O	Sähköpostiosoite 5 a artiklan 1 kohdan mukaisia sähköisiä kirjatun lähetyksen palveluja varten
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti

([1]) M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, kun se on saatavilla missä tahansa jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä, O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.

V osa. Liikenneturvallisuuteen liittyvän liikennerikkomuksen tekohetkellä saatavilla olevat tiedot sen ajoneuvon aiemmasta haltijasta ja omistajasta, johon sovelletaan tämän liitteen 1 jakson mukaista aloittavaa hakua, 4 a artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Nimike	M/O [1]	Huomautukset [2]
Tiedot ajoneuvon aiemmista haltijoista		(Koodi C.1) Tiedot tietyn rekisteröintitodistuksen haltijasta
Sukunimi tai toiminimi	M	(Koodi C.1.1) Sukunimeä tai toiminimeä, sisäliitteitä ja tittelejä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	(Koodi C.1.2) Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	(Koodi C.1.3) Katua, talon numeroa ja rakennusta, postinumeroa, asuinpaikkaa, asuinmaata jne. varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja osoite on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Sähköiset viestintätavat	O	Sähköpostiosoite 5 a artiklan 1 kohdan mukaisia sähköisiä kirjatun lähetyksen palveluja varten
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti
Tiedot ajoneuvon aiemmista omistajista		(Koodi C.2) Tiedot ajoneuvon aiemmasta omistajasta

Nimike	M/O [1]	Huomautukset [2]
Sukunimi tai toiminimi	M	(Koodi C.2.1) Sukunimeä tai toiminimeä, sisäliitteitä ja tittelejä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	(Koodi C.2.2) Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	(Koodi C.2.3)
Sähköiset viestintätavat	O	Sähköpostiosoite 5 a artiklan 1 kohdan mukaisia sähköisiä kirjatun lähetyksen palveluja varten
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti

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

(2) Koodit on yhdenmukaistettu ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/37/EY (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57) liitteiden I ja II mukaisesti.

VI osa. Rikkomuksen tekohetkellä saatavilla olevat tiedot sen ajoneuvon aiemmasta loppukäyttäjästä, johon sovelletaan tämän liitteen 1 jakson mukaista aloittavaa hakua, 4 a artiklan 2 kohdan mukaisesti

Nimike	M/O [1]	Huomautukset
Ajoneuvon aiempiin loppukäyttäjiin liittyvät tiedot		Tiedot ajoneuvon aiemmasta loppukäyttäjästä
Sukunimi tai toiminimi	M	Sukunimeä tai toiminimeä, sisäliitteitä ja tittelejä varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Etunimi	M	Etunimiä ja nimikirjaimia varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja ne on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Osoite	M	Katua, talon numeroa ja rakennusta, postinumeroa, asuinpaikkaa, asuinmaata jne. varten on käytettävä erillisiä kenttiä, ja osoite on ilmoitettava tulostettavassa muodossa
Sähköiset viestintätavat	O	Sähköpostiosoite 5 a artiklan 1 kohdan mukaisia sähköisiä kirjatun lähetyksen palveluja varten
Sukupuoli	O	Mies, nainen
Syntymäaika	M	
Oikeushenkilö	M	Luonnollinen henkilö, oikeushenkilö
Syntymäpaikka	O	
Tunnistenumero	M	Tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti

[1] M = tietoelementin pakollinen (mandatory) ilmoittaminen, kun se on saatavilla missä tahansa jäsenvaltion kansallisessa rekisterissä, O = tietoelementin valinnainen (optional) ilmoittaminen.