



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 18.7.2014
COM(2014) 476 final

2014/0218 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän
tietojenvaihdon helpottamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Komissio hyväksyi perussopimuksen liikenneartiklan perusteella (ennen EY:n perustamissopimuksen 71 artiklan 1 kohta, nyt SEUT-sopimuksen 91 artikla) 19. maaliskuuta 2008 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla. Tämän direktiivin päätavoitteena oli päästä eroon muissa maissa asuvien kuljettajien anonymiteetista ja varmistaa, että he saavat rangaistukset liikenneriikkomuksistaan. Tästä syystä direktiivissä säädettiin jäsenvaltioiden vastavuoroisesta pääsystä toistensa ajoneuvorekisteritietoihin sähköisen tietojenvaihtoverkon kautta. Näin jäsenvaltiot pystyisivät tunnistamaan ulkomailla liikenneriikkomuksiin syyllistyvät kuljettajat ja takaamaan yhdenvertaisen kohtelun ulkomailla ja omassa maassa asuville kuljettajille. Kun ajoneuvon omistajan nimi ja osoite saadaan selville, rikkomuksesta epäillylle voidaan lähettää kirje direktiivissä säädetyllä mallin mukaan. Jäsenvaltiolla, jossa rikkomus tapahtui, on edelleen oikeus päättää liikenneriikkomuksen seuraamuksista.

Direktiivi 2011/82/EU annettiin 25. lokakuuta 2011. Euroopan parlamentti ja neuvosto valitsivat sen oikeusperustaksi SEUT-sopimuksen 87 artiklan 2 kohdan poliisiyhteistyöstä. Direktiivi oli määrä saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä 25 jäsenvaltiossa 7. marraskuuta 2013 mennessä. Tanska, Yhdistynyt kuningaskunta ja Irlanti päättivät perussopimukseen liitettyjen pöytäkirjojen N:o 21 ja 22 mukaisesti olla hyväksymättä ja soveltamatta tätä direktiiviä.

Komissio antoi täyden tukensa annetun direktiivin sisällölle, mutta päätti haastaa direktiivin oikeusperustan Euroopan unionin tuomioistuimessa. Tuomiossaan, jonka se antoi 6. toukokuuta 2014 asiassa C-43/12 (komissio vastaan Euroopan parlamentti ja neuvosto), unionin tuomioistuin kumosi direktiivin 2011/82/EU, mutta piti sen vaikutukset voimassa siihen asti, kun uusi perussopimuksen liikenneartiklaan perustuva direktiivi tulee voimaan kohtuullisessa ajassa, joka saa olla enintään kaksitoista kuukautta tuomioistuimen tuomion antamispäivästä.

Noudattaakseen edellä mainittua tuomiota komissio on laatinut tämän ehdotuksen uudeksi direktiiviksi, jossa on oikea oikeusperusta (SEUT-sopimuksen 91 artikla).

Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Kuten kumottu direktiivikin, ehdotus on linjassa EU:n politiikan kanssa terveyden ja ympäristön suojelun aloilla. Lisäksi se täydentää vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin neuvoston puitepääöstä 2005/214/YOS. Päätöksessä säädetään mekanismista muun muassa liikenneriikkomuksista annettavia sakkorangaistuksia koskevien lopullisten päätösten rajatylittävää tunnustamista ja täytäntöönpanoa varten.

2. KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

Ehdotukseen ei sisälly mitään uusia tekijöitä verrattuna kumottuun direktiiviin. Ehdotetuilla muutoksilla mukautetaan teksti uuteen oikeusperustaan, minkä vuoksi ne eivät ole merkittäviä. Tästä syystä ei tarvittu uutta sidosryhmien kuulemista eikä komission alkuperäiseen ehdotukseen sisältyneen vaikutustenarvioinnin¹ päivitystä.

Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa, Euroopan tietosuojavaltuutettua ja alueiden komiteaa kuultiin ennen kumotun direktiivin hyväksymistä.

¹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0351_2_en.pdf

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 17. syyskuuta 2008². Komitean mukaan kumotusta direktiivistä tehdyllä ehdotuksella puututaan tehokkaasti toisessa jäsenvaltiossa tehtyihin rikkomuksiin. Direktiivin tehostamiseksi rikkomusluetteloa ehdotettiin laajennettavan. Lisäksi komitea kehotti neuvostoa ja jäsenvaltioita liittämään direktiiviin kiireesti valvonta- ja rangaistustoimien parannuksia tehokkuuden ja vaikuttavuuden lisäämiseksi. Jotkin näistä ehdotetuista lisärikkomuksista sisällytettiin hyväksytyyn direktiiviin.

Euroopan tietosuojavaltuutettu antoi lausuntonsa 8. toukokuuta 2008³. Euroopan tietosuojavaltuutettu totesi, että kumottu direktiivi antoi riittävät perusteet rajat ylittävän tietojenvaihtojärjestelmän perustamiselle ja että sillä rajoitettiin asianmukaisella tavalla kerättävän ja siirrettävän tiedon laatua. Euroopan tietosuojavaltuutettu antoi joitakin suosituksia, joiden tavoitteena oli parantaa tekstiä. Euroopan tietosuojavaltuutettu ei vastustanut jo olemassa olevan infrastruktuuria käyttöä tietojenvaihtoon, sikäli kun tällä vältetään taloudellista tai hallinnollista rasitusta, mutta korosti, että tämä ei saisi johtaa yhteentoimivuuteen muiden tietokantojen kanssa. Jotkin näistä ehdotuksista sisällytettiin hyväksytyyn direktiiviin.

Alueiden komiteaa kuultiin, mutta se päätti 17. huhtikuuta 2008 olla antamatta lausuntoa.

² EUVL C 77, 31.3.2009, s. 70–72.

³ EUVL C 310, 5.12.2008, s. 9.

3. OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Ehdotus on lähes identtinen kumotun direktiivin tekstin kanssa. Siihen tehtiin vain joitakin pieniä muutoksia, joita pidettiin ehdottoman välttämättöminä unionin tuomioistuimen tuomion noudattamiseksi. Tästä syystä oikeusperusta on muutettu ja johdanto-osan Yhdistynyttä kuningaskuntaa, Irlantia ja Tanskaa koskeneet erityissäännökset poistettiin, samoin kuin tarpeettomaksi käynyt komission lausuma oikeusperustasta. Johdanto-osan 20 kappaleessa (kumotus direktiivin johdanto-osan 19 kappale) muutettiin lisäksi viittaus tietosuojasääntöihin. Direktiivin 4 artiklan viittauksia Prümin päätöksiin on selkeytetty asiasisältöä muuttamatta, ja 2 ja 3 kohdan paikkaa on vaihdettu artiklan loogisen rakenteen parantamiseksi. Päivämäärät, jotka koskevat saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja siirretyn säädösvallan käyttämistä sekä raportointivelvollisuuksia, on päivitetty. Joitakin pieniä muutoksia tehtiin myös säädösten laadintaan liittyvien vakiomuotoisten seikkojen korjaamiseksi.

Oikeusperusta

Oikeusperusta EU:n toimenpiteiden toteuttamiselle liikenneturvallisuuden alalla on SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohta. Kyseisen artiklan mukaan "(...) neuvosto, tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen (...), (...): c) toteuttavat toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi". Tuomioistuin katsoi tämän oikeusperustan asianmukaiseksi, koska direktiivin 2011/82/EU säännösten sisällön tarkastelu vahvisti, että mainitussa direktiivissä perustettu jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välinen tietojenvaihtojärjestelmä tarjoaa keinon parantaa tieliikenteen turvallisuutta ja antaa Euroopan unionille mahdollisuuden saavuttaa tämä tavoite. Tuomioistuin totesi, että direktiivi 2011/82/EU oli sekä tavoitteidensa että sisältönsä perusteella SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettu liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävä toimenpide, joten direktiivi olisi pitänyt antaa kyseisen määräyksen perusteella (ks. tuomion 44–46 kohta).

Yhdistynyttä kuningaskuntaa, Irlantia ja Tanskaa koskevien johdanto-osan kappaleiden poistaminen

Kuten kumotun direktiivin johdanto-osan 22 ja 23 kappaleessa todetaan, Yhdistynyt kuningaskunta, Irlanti ja Tanska olivat käyttäneet perussopimukseen liitettyjen pöytäkirjojen N:o 21 ja 22 mukaista mahdollisuutta olla osallistumatta direktiivin hyväksymiseen, eikä direktiivi sido niitä eikä sitä sovelleta niihin. Koska tämä ehdotus kuitenkin perustuu SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, kyseisiä pöytäkirjoja ei sovelleta, koska niitä sovelletaan ainoastaan SEUT-sopimuksen V osastoon, joten kyseiset johdanto-osan kappaleet olisi poistettava.

Tietosuoja

Koska kumottu direktiivi annettiin SEUT-sopimuksen 87 artiklan 2 kohdan perusteella, sen tietosuojasäännöt perustuivat rikosasioissa tehtävässä poliisi- ja oikeudellisessa yhteistyössä käsiteltävien henkilötietojen suojaamisjärjestelmään, joka kuvataan rikosasioissa tehtävässä poliisi- ja oikeudellisessa yhteistyössä käsiteltävien henkilötietojen suojaamisesta 27. marraskuuta 2008 tehdyssä neuvoston puitepäätöksessä 2008/977/YOS. Tämä johtui myös siitä, että direktiiviä 95/46/EY ei sovelleta henkilötietojen käsittelyyn silloin, kun se suoritetaan sellaisen toiminnan yhteydessä, joka kuuluu poliisiyhteistyöhön ja oikeudelliseen yhteistyöhön rikosasioissa (ks. mainitun direktiivin 3 artiklan 2 kohta).

Tämä ehdotus perustuu taasen SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, joten yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24. lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY⁴ yleisiä tietosuojasääntöjä olisi sovellettava. Ehdotuksessa olisi siksi viitattava direktiiviin 95/46/EY sekä yleisesti että kumotun direktiivin 7 artiklassa mainittujen oikaisemista, poistamista, suojaamista ja enimmäissäilytysaikaa koskevien säännösten osalta. Prümin päätöksiin sisältyviin tietosuojasääntöihin ei enää ole tarpeen viitata, koska direktiivissä 95/46/EY säädetään riittävästä tietosuojasta.

Lainsäädäntövallan käyttäjät neuvottelevat parhaillaan komission ehdotuksesta tietosuojaa koskevaksi asetukseksi, jolla korvataan direktiivi 95/46/EY, ja tästä sekä aikataulusta ja menettelyn lopputuloksesta riippuen voisi olla tarkoituksenmukaista muuttaa viittaus ennen tämän direktiivin antamista.

Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteet

Ehdotus on toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukainen, kuten kumottukin direktiivi.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole muita talousarviovaikutuksia kuin ne, jotka on jo mainittu kumotun direktiivin yhteydessä.

5. LISÄTIEDOT

Euroopan talousalue

Ehdotettu direktiivi on ETA:n kannalta merkityksellinen, minkä vuoksi se olisi ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

⁴ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta

(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 lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁵,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁶,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi Euroopan unionin liikennepolitiikan keskeisimpiä tavoitteita. Unioni pyrkii politiikassaan parantamaan liikenneturvallisuutta ja vähentämään liikennekuolemia, loukkaantumisia ja aineellisia vahinkoja. Tämän politiikan tärkeänä osana on unionissa tehtyjen liikenneturvallisuutta huomattavasti vaarantavien liikenneerikkomusten seuraamusten johdonmukainen täytäntöönpano.
- (2) Asianmukaisten menettelyjen puuttuessa ja huolimatta neuvoston päätöksen 2008/615/YOS⁷ ja neuvoston päätöksen 2008/616/YOS⁸, jäljempänä 'Prümin päätökset', mukaisista olemassa olevista mahdollisuuksista tietyistä liikenneerikkomuksista määrätyt sakkorangaistukset jäävät usein panematta

⁵ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁶ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁷ Neuvoston päätös 2008/615/YOS, tehty 23 päivänä kesäkuuta 2008, rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi (EUVL L 210, 6.8.2008, s. 1).

⁸ 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).

täytäntöön, jos näiden rikkomusten tekemiseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus tapahtui. Tällä direktiivillä pyritään varmistamaan, että liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne rikkomusten tutkinnan tehokkuus taattaisiin myös tällaisissa tapauksissa.

- (3) Komissio korosti 20 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyssä tiedonannossaan ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020”, että vain tieliikennesääntöjen täytäntöönpanon avulla voidaan luoda olosuhteet, joissa kuolemantapausten ja loukkaantumisten määrä voi alentua huomattavasti. Neuvosto kehotti liikenneturvallisuudesta 2 päivänä joulukuuta 2010 antamissaan päätelmissä myös tarkastelemaan, onko tarpeen tehostaa edelleen liikennesääntöjen täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja tarvittaessa unionin tasolla. Se kehotti komissiota tarkastelemaan mahdollisuuksia yhdenmukaistaa soveltuvin osin liikennesääntöjä unionin tasolla ja toteuttaa lisätoimia rajatylittävän lainvalvonnan helpottamiseksi liikenne rikkomusten ja etenkin vakaviin liikenneonnettomuuksiin liittyvien tieliikenne rikkomusten yhteydessä.
- (4) Komissio hyväksyi 19 päivänä maaliskuuta 2008 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklan 1 kohdan c alakohdan perusteella (nykyisin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’SEUT-sopimus’, 91 artikla). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/82/EU⁹ annettiin kuitenkin SEUT-sopimuksen 87 artiklan 2 kohdan perusteella. Euroopan unionin tuomioistuin kumosi 6 päivänä toukokuuta 2014 asiassa C-43/12 antamallaan tuomiolla¹⁰ direktiivin 2011/82/EU sillä perusteella, ettei sitä voinut pätevästi antaa SEUT-sopimuksen 87 artiklan 2 kohdan perusteella. Unionin tuomioistuin piti direktiivin 2011/82/EU vaikutukset voimassa siihen asti, kun SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohtaan perustuva uusi direktiivi tulee voimaan kohtuullisessa ajassa, joka saa olla enintään kaksitoista kuukautta tuomion antamispäivästä. Tästä syystä olisi annettava uusi direktiivi mainitun artiklan perusteella.
- (5) Eri jäsenvaltioiden valvontatoimenpiteiden yhtenevyyttä olisi pyrittävä lisäämään, ja komission olisi tarkasteltava tässä yhteydessä, onko liikenneturvallisuuden valvontaan käytettävillä automaattisille valvontalaitteistoille tarpeen laatia yhteiset standardit.
- (6) Unionin kansalaisten tietoisuutta eri jäsenvaltioissa voimassa olevista liikenneturvallisuussäännöistä ja tämän direktiivin täytäntöönpanosta olisi lisättävä erityisesti asianmukaisin toimenpitein, joilla varmistetaan riittävien tietojen antaminen seuraamuksista, joita liikenneturvallisuussääntöjen noudattamatta jättämisellä on, kun matkustetaan muussa jäsenvaltiossa kuin rekisteröintivaltiossa.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/82/EU, annettu 25 päivänä lokakuuta 2011, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 288, 5.11.2011, s. 1).

¹⁰ Tuomio asiassa *komissio v. parlamentti ja neuvosto*, C-43/12, EU:C:2014:298.

- (7) Jotta liikenneturvallisuutta parannettaisiin koko unionissa ja jotta varmistettaisiin jäsenvaltiossa ja sen ulkopuolella asuvien kuljettajien tasapuolinen kohtelu, lainvalvontaa olisi helpotettava ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltiosta riippumatta. Tätä varten olisi käytettävä tiettyjä erikseen määriteltyjä liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevaa rajatylittävää tietojenvaihtojärjestelmää, jonka avulla sillä jäsenvaltiolla, jossa rikkomus on tehty, olisi pääsy rekisteröintijäsenvaltion ajoneuvorekisteritietoihin, riippumatta siitä, mikä kyseisten rikkomusten hallinnollinen tai rikosoikeudellinen luonne on asianomaisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti.
- (8) Ajoneuvorekisteritietojen rajat ylittävän vaihdon tehostaminen, jolla olisi helpotettava liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta epäiltyjen henkilöiden tunnistamista, saattaa parantaa rikkomuksia ehkäisevää vaikutusta ja saada yhdessä jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajat käyttäytymään toisessa jäsenvaltiossa varovaisemmin ja näin ehkäistä liikenneonnettomuuksia.
- (9) Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia ei kohdella jäsenvaltioissa yhtenäisellä tavalla. Jotkin jäsenvaltiot määrittelevät tällaiset rikkomukset kansallisessa lainsäädännössään ”hallinnollisiksi” rikkomuksiksi, toiset taas ”rikoksiksi”. Tätä direktiiviä olisi sovellettava riippumatta siitä, miten asianomaiset rikkomukset luokitellaan kansallisessa lainsäädännössä.
- (10) Jäsenvaltiot antavat Prümin päätösten puitteissa toisilleen pääsyoikeuden toistensa ajoneuvorekisteritietoihin tietojenvaihdon parantamiseksi ja voimassa olevien menettelyjen vauhdittamiseksi. Tähän direktiiviin olisi mahdollisimman pitkälle sisällytettävä Prümin päätösten mukaiset tekniset eritelmät ja automaattisen tiedonvaihdon saatavuus.
- (11) Olemassa olevien ohjelmistosovellusten olisi oltava tämän direktiivin mukaisen tietojenvaihdon perustana, ja niiden olisi samalla myös helpotettava jäsenvaltioiden raportointia komissiolle. Näiden ohjelmistosovellusten olisi mahdollistettava jäsenvaltioiden välinen nopea, turvallinen ja luottamuksellinen ajoneuvorekisteritietojen vaihto. Olisi hyödynnettävä jäsenvaltioille Prümin päätösten mukaan ajoneuvorekisteritietojen osalta pakollista eurooppalaisen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmän (Eucaris) ohjelmistosovellusta. Komission olisi annettava kertomus, jossa arvioidaan tämän direktiivin tarkoituksiin käytettävien ohjelmistosovellusten toimintaa.
- (12) Edellä mainittujen ohjelmistosovellusten soveltamisala olisi rajoitettava jäsenvaltioiden kansallisten yhteyspisteiden väliseen tietojenvaihtoon käytettäviin prosesseihin. Menettelyt ja automatisoidut prosessit, joissa tietoja on tarkoitus käyttää, eivät kuulu tällaisten sovellusten soveltamisalaan.
- (13) EU:n sisäisen turvallisuuden tiedonhallintastrategialla pyritään löytämään tietojenvaihtoon yksinkertaisimmat, helpoimmin jäljitettävät ja kustannustehokkaimmat ratkaisut.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi voitava olla yhteydessä liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta epäiltyyn ajoneuvon omistajaan tai haltijaan taikka muulla tavalla tunnistettuun henkilöön, jotta tämä voidaan pitää ajan tasalla

häneen sovellettavista menettelyistä rikkomuksen tekovaltiossa sekä tämän jäsenvaltion oikeuden mukaisista oikeudellisista seuraamuksista. Näin tehdessään jäsenvaltioiden olisi harkittava liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia koskevien tietojen lähettämistä rekisteröintiasiakirjojen kielellä tai kielellä, jota asianomainen henkilö todennäköisimmin ymmärtää, sen varmistamiseksi, että tämä ymmärtää annetut tiedot selvästi. Jäsenvaltioiden olisi noudatettava asianmukaisia menettelyjä sen varmistettavaksi, että asiasta ilmoitetaan vain asianomaiselle henkilölle eikä kolmansille osapuolille. Tätä varten jäsenvaltioiden olisi käytettävä yksityiskohtaisia järjestelyjä, jotka vastaavat tällaisten rikkomusten jatkotoimenpiteitä varten hyväksyttyjä menettelyjä, mukaan lukien kirjatun lähetyksen kaltaisten keinojen käyttö tarvittaessa. Näin asianomainen henkilö voi vastata tietoihin asianmukaisella tavalla, joko pyytääkseen lisätietoja, maksaakseen sakot tai käyttääkseen puolustautumisoikeuttaan erityisesti tapauksessa, jossa on tapahtunut tunnistusvirhe. Lisäkäsittelyihin sovelletaan asiaankuuluvia oikeudellisia välineitä, muun muassa keskinäistä avunantoa ja vastavuoroista tunnustamista, esimerkiksi neuvoston puitepäättöstä 2005/214/YOS¹¹.

- (15) Jäsenvaltioiden olisi harkittava rikkomuksen tekovaltion lähettämän ilmoituksen käännöksen toimittamista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/64/EU¹² mukaisesti.
- (16) Toteuttaakseen liikenneturvallisuuspolitiikkaa, jolla pyritään suojaamaan korkeatasoisesti unionin kaikkia tienkäyttäjiä, ja ottaakseen huomioon merkittävästi toisistaan poikkeavat olosuhteet unionissa jäsenvaltioiden olisi ryhdyttävä toimiin, joilla varmistetaan liikennesääntöjen ja niiden täytäntöönpanon suurempi yhtenevyys jäsenvaltioiden välillä, sanotun kuitenkin rajoittamatta tiukempien politiikkojen ja lakien soveltamista. Kertomuksessaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin soveltamisesta komission olisi tarkasteltava, onko unionin tasolla tarpeen laatia yhteiset standardit vertailukelpoisten menetelmien, käytäntöjen ja vähimmäisvaatimusten käyttöön ottamiseksi, ottaen huomioon kansainvälinen yhteistyö ja liikenneturvallisuuden alalla voimassa olevat sopimukset, erityisesti 8 päivänä marraskuuta 1968 tehty Wienin tieliikennesopimus.
- (17) Kertomuksessaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin soveltamisesta jäsenvaltioissa komission olisi tarkasteltava, tarvitaanko yhteisiä kriteerejä jäsenvaltioiden jatkomenettelyjä varten jäsenvaltioiden lakien ja menettelyjen mukaisesti siinä tapauksessa, että sakkoa ei ole maksettu. Komission olisi käsiteltävä kertomuksessa sellaisia aiheita kuin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten väliset menettelyt, jotka koskevat seuraamuksen ja/tai sakon määräämistä koskevan lopullisen päätöksen toimittamista sekä lopullisen päätöksen tunnustamista ja täytäntöönpanoa.

¹¹ Neuvoston puitepäättös 2005/214/YOS, tehty 24 päivänä helmikuuta 2005, vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin (EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16).

¹² 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).

- (18) Direktiivin uudelleentarkastelua valmistellessaan komission olisi kuultava asianomaisia sidosryhmiä, kuten liikenneturvallisuus- ja lainvalvontaviranomaisia tai -elmiä sekä onnettomuuden uhriksi joutuneiden yhdistyksiä ja muita liikenneturvallisuuden alalla toimivia kansalaisjärjestöjä.
- (19) Lainvalvontaviranomaisten tiiviimmässä yhteistyössä olisi kunnioitettava perusoikeuksia, erityisesti oikeutta yksityisyyden kunnioittamiseen ja henkilötietojen suojaan, ja tämä taataan erityisillä tietosuojajärjestelyillä, joissa olisi otettava erityisesti huomioon tietokantojen rajat ylittävän verkon välityksellä tapahtuvan käytön erityisluonne. On välttämätöntä, että käyttöön otettavilla ohjelmistosovelluksilla mahdollistetaan turvallinen tietojenvaihto ja varmistetaan toimitettujen tietojen luottamuksellisuus. Tämän direktiivin nojalla kerättyjä tietoja ei pidä käyttää muihin kuin tämän direktiivin mukaisiin tarkoituksiin. Jäsenvaltioiden olisi noudatettava tietojen käyttöä ja väliaikaista säilytystä koskeviin ehtoihin perustuvia velvollisuuksia.
- (20) Tässä direktiivissä säädetty henkilötietojen käsittely on tarpeen ja perusteltavissa tämän direktiivin liikenneturvallisuuden alaa koskevilla oikeutetuilla tavoitteilla, joihin kuuluu etenkin korkeatasoisen suojan takaaminen kaikille tienkäyttäjille unionissa helpottamalla rajat ylittävää tietojenvaihtoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenneonnettomuuksista ja sitä kautta määrättyjen rangaistusten täytäntöönpanoa. Se ei ole ylitä suhteellisuusperiaatteen noudattamisen edellyttämiä rajoja.
- (21) Rikoksenteikijän tunnistamiseen liittyvät tiedot ovat henkilötietoja. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 95/46/EY¹³ sovelletaan tämän direktiivin mukaiseen käsittelyyn. Rekisteröidylle olisi annettava ilmoituksen yhteydessä tietoa hänen oikeudestaan tutustua henkilötietoihinsa, oikaista niitä ja poistaa ne sekä ilmoitettava tietojen säilyttämisen lainmukainen enimmäisaika, ja hänellä olisi oltava oikeus saada korjattua mahdolliset virheelliset henkilötiedot tai poistettua mahdolliset laittomasti tallennetut tiedot viipymättä, sanotun kuitenkin rajoittamatta asianomaisen jäsenvaltion valituksia koskevien menettelyvaatimusten ja muutoksenhakumekanismien noudattamista.
- (22) Kolmansien maiden olisi voitava osallistua ajoneuvorekisteritietojen vaihtoon edellyttäen, että ne ovat tehneet unionin kanssa asiaa koskevan sopimuksen. Tällaisen sopimuksen olisi sisällettävä tarpeelliset tietosuojasäännökset.
- (23) Tämä direktiivi noudattaa perusoikeuksia ja periaatteita, jotka on tunnustettu Euroopan unionin perusoikeuskirjassa, mukaan lukien oikeutta yksityis- ja perhe-elämän kunnioittamiseen, henkilötietojen suojaan, oikeutta oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin, syyttömyysolettamaa ja oikeutta puolustukseen. Tämä direktiivi on pantava täytäntöön näiden oikeuksien ja periaatteiden mukaisesti.
- (24) Jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa yhteentoimivien keinoin koskevan tavoitteen saavuttamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24 päivänä lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31).

290 artiklan mukaisesti annettavia delegoituja säädöksiä päätöksiin 2008/615/YOS ja 2008/616/YOS tehtävien asiaa koskevien muutosten huomioon ottamisen osalta tai jos unionin säädökset, jotka liittyvät suoraan liitteen I saattamiseen ajan tasalle, sitä edellyttävät. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

- (25) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman¹⁴ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Lainsäätäjä pitää tämän direktiivin osalta tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- (26) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on unionin kaikkien tienkäyttäjien korkeatasoisen suojelun varmistaminen helpottamalla rajatylittävää tietojenvaihtoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista, jotka on tehty ajoneuvolla, joka on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tapahtui, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten 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 tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (27) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001¹⁵ 28 artiklan 2 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausunnon¹⁶ [...],

¹⁴ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 45/2001, annettu 18 päivänä joulukuuta 2000, yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1).

¹⁶ [...]

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tavoite

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

2 artikla

Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan seuraaviin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin:

- a) ylinopeus;
- b) turvavyön käytön laiminlyönti;
- c) punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen;
- d) rattijuopumus;
- e) huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen;
- f) suojakypärän käytön laiminlyönti;
- g) kielletyllä kaistalla ajo;
- h) matkapuhelimen tai muun viestintävälineen laitton käyttö ajon aikana.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) 'ajoneuvolla' kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joita käytetään yleensä henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen maanteilla, mukaan lukien moottoripyörät;
- b) 'rikkomuksen tekovaltiolla' jäsenvaltiota, jossa rikkomus on tehty;
- c) 'rekisteröintivaltiolla' jäsenvaltiota, jossa rikkomuksen tekemiseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity;
- d) 'ylinopeudella' rikkomuksen tekovaltiossa asianomaisen tien tai ajoneuvotyypin osalta voimassa olevien nopeusrajoitusten ylittämistä;

- e) 'turvavyön käytön laiminlyönnillä' neuvoston direktiivin 91/671/ETY¹⁷ ja rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisen vaatimuksen, joka koskee turvavyön tai lasten turvaistuimen käyttöä, noudattamatta jättämistä;
- f) 'punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisellä' punaisen liikennevalon tai muun asiaankuuluvan pysähtymismerkin noudattamatta jättämistä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- g) 'rattijuopumuksella' ajoneuvon ajamista alkoholin vaikutuksen alaisena, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- h) 'huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisella' ajamista huumausaineen tai muiden vastaavalla tavalla vaikuttavien aineiden vaikutuksen alaisena, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- i) 'suojakypärän käytön laiminlyönnillä' suojakypärän käyttämättä jättämistä sellaisena kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- j) 'kielletyllä kaistalla ajolla' tieosuuden, kuten hätäkaistan, joukkoliikennekaistan tai ruuhkan tai tietöiden vuoksi väliaikaisesti suljetun kaistan laitonta käyttämistä, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- k) 'matkapuhelimen tai muun viestintävälineen laittomalla käytöllä ajon aikana' matkapuhelimen tai muun viestintävälineen laitonta käyttöä ajon aikana, siten kuin se määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä;
- l) 'kansallisella yhteyspisteellä' ajoneuvorekisteritietojen vaihtoa varten nimettyä toimivaltaista viranomaista;
- m) 'automaattisella haulla' menettelyä, jolla verkon välityksellä voidaan tehdä hakuja yhden, useamman tai kaikkien jäsenvaltioiden tai osallistujamaiden tietokannoista;
- n) 'ajoneuvon haltijalla' henkilöä, jonka nimiin ajoneuvo on rekisteröity, siten kuin se määritellään rekisteröintijäsenvaltion lainsäädännössä.

4 artikla

Jäsenvaltioiden välisessä tietojenvaihdossa noudatettava menettely

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitettujen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneriikkomusten tutkintaa varten jäsenvaltiot antavat tämän artiklan 2 kohdan mukaisille muiden jäsenvaltioiden kansallisille yhteyspisteille pääsyn seuraaviin kansallisiin ajoneuvorekisteritietoihin ja oikeuden tehdä automaattisia hakuja:

¹⁷

Neuvoston direktiivi 91/671/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, ajoneuvojen turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ajoneuvoissa (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 26).

- a) ajoneuvoja koskevat tiedot; ja
- b) ajoneuvon omistajiin tai haltijoihin liittyvät tiedot.

Edellä a ja b alakohdassa tarkoitettuja tietoja koskevan haun suorittamiseen tarvittavien tietoelementtien on oltava liitteen I mukaisia.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen vaihtamiseksi kukin jäsenvaltio nimeää kansallisen yhteyspisteen. Kansallisen yhteyspisteen toimivaltuudet määräytyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan.

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

Nämä haut on suoritettava noudattaen päätöksen 2008/616/YOS liitteessä olevan 3 luvun 2 ja 3 kohdissa kuvattuja menettelyjä.

Tämän direktiivin nojalla rikkomuksen tekovaltio käyttää vastaanottamiaan tietoja sen määrittämiseksi, kuka on henkilökohtaisesti vastuussa 2 artiklassa luetelluista liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikkomuksista.

4. Jäsenvaltiot toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tietojenvaihto suoritetaan yhteentoimivin sähköisin keinoin ilman tietojenvaihtoa, johon liittyy muita tietokantoja. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tietojenvaihto suoritetaan kustannustehokkaasti ja turvallisesti ja siten, että välitettyjen tietojen turvallisuus ja suojele taataan, käyttäen mahdollisimman suurelta osin olemassa olevia ohjelmistosovelluksia, kuten päätöksen 2008/616/YOS 15 artiklan tarkoitettuja ohjelmastosovelluksia ja niiden muutettuja versioita. Ohjelmastosovellusten muutettujen versioiden on mahdollistettava sekä verkon välityksellä tapahtuva reaaliaikainen vaihto että erissä tapahtuva vaihto, joista jälkimmäinen mahdollistaa monien pyyntöjen tai vastausten vaihdon yhdessä viestissä.

5. Kukin jäsenvaltio vastaa 4 kohdassa tarkoitettujen ohjelmistosovellusten hallinnoinnista, käytöstä ja ylläpidosta aiheutuvista kustannuksista.

5 artikla

Liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskeva ilmoitus

1. Rikkomuksen tekovaltio päättää, käynnistääkö se 2 artiklassa lueteltuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenne rikkomuksiin liittyviä jatkomenettelyjä vai ei.

Jos rikkomuksen tekovaltio päättää käynnistää tällaisia menettelyjä, kyseinen jäsenvaltio ilmoittaa asiasta liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta epäillylle ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai muuten tunnistetulle henkilölle kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti.

Ilmoitukseen on sisällyttävä sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti tiedot rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisista rikkomuksen oikeudellisista seuraamuksista kyseisen jäsenvaltion alueella.

2. Rikkomuksen tekovaltion on lainsäädäntönsä mukaisesti sisällytettävä liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikkomuksesta epäillylle ajoneuvon

omistajalle, haltijalle tai muuten tunnistetulle henkilölle lähetettävään ilmoitukseen kaikki asiaankuuluvat tiedot, erityisesti liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenneriikkomuksen luonne, rikkomuksen paikka, päivämäärä ja aika, niiden kansallisten säännösten nimikkeet, joita on rikottu, ja tästä seuraava rangaistus sekä tarvittaessa tiedot rikkomuksen toteamiseen käytetystä laitteesta. Tätä tarkoitusta varten rikkomuksen tekovaltio voi käyttää liitteessä II olevaa mallia.

3. Jos rikkomuksen tekovaltio päättää käynnistää 2 artiklassa lueteltuihin liikenneturvallisuuteen liittyviin liikenneriikkomuksiin liittyviä jatkomenettelyjä, se lähettää perusoikeuksien kunnioittamisen varmistamiseksi niitä koskevan ilmoituksen ajoneuvon rekisteröintiasiakirjan kielellä, mikäli asiakirja on saatavilla, tai jollakin rekisteröintivaltion virallisella kielellä.

6 artikla

Jäsenvaltioiden kertomus komissiolle

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kattava kertomus viimeistään 6 päivänä toukokuuta 2016 ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

Kattavissa kertomuksissa 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 esitettiin sekä kuinka moni pyyntö jäi täyttämättä.

Kattaviin kertomuksiin on sisällyttävä myös kuvaus liikenneturvallisuuteen liittyviin rikkomuksiin sovellettavien jatkomenettelyjen tilanteesta kansallisella tasolla niiden rikkomusten osuuden perusteella, joiden johdosta on lähetetty ilmoituksia.

7 artikla

Tietosuoja

1. Tämän direktiivin mukaisesti käsiteltyihin henkilötietoihin sovelletaan direktiivin 95/46/EY mukaisia henkilötietosuojasäännöksiä.

2. Kunkin jäsenvaltion on erityisesti varmistettava, että tämän direktiivin mukaisesti käsiteltävät henkilötiedot oikaistaan asianmukaisen määräajan kuluessa, jos ne ovat virheellisiä, ja ne poistetaan tai niiden käyttö kielletään direktiivin 95/46/EY 6 ja 12 artiklan mukaisesti, kun niitä ei enää tarvita, ja että tietojen säilyttämisen aikaraja vahvistetaan kyseisen direktiivin 6 artiklan mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkia tämän direktiivin mukaisesti käsiteltyjä henkilötietoja käytetään ainoastaan 1 artiklassa säädetyn tavoitteen mukaisesti ja että rekisteröidyillä on samat oikeudet tutustua omiin tietoihinsa ja oikaista tai poistaa ne tai kieltää niiden käyttö sekä oikeus vahingonkorvaukseen ja oikeudellisiin muutoksenhakukeinoihin kuin ne oikeudet, jotka on vahvistettu kansallisessa lainsäädännössä direktiivin 95/46/EY asiaa koskevien säännösten täytäntöönpanoa varten.

3. Henkilöillä, joita asia koskee, on oltava oikeus saada tietää, mitkä rekisteröintivaltiossa tallennetut henkilötiedot on toimitettu rikkomuksen tekovaltiolle, mukaan lukien pyynnön päivämäärä ja rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomainen.

8 artikla

Tienkäyttäjille tiedottaminen unionissa

1. Komissio asettaa saataville verkkosivuilleen kaikilla unionin toimielinten virallisilla kielillä koosteen tiedoista, jotka koskevat jäsenvaltioissa voimassa olevia tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia sääntöjä. Jäsenvaltioiden on tiedotettava komissiolle näistä säännöistä.

2. Jäsenvaltioiden on annettava tienkäyttäjille tarvittavat tiedot alueellaan sovellettavista säännöistä sekä tämän direktiivin täytäntöönpanotoimenpiteistä yhdessä esimerkiksi liikenneturvallisuusjärjestöjen, liikenneturvallisuuden alalla toimivien kansalaisjärjestöjen ja autoliittojen kanssa.

9 artikla

Delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 artiklan mukaisesti liitteen I mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen päätöksiin 2008/615/YOS ja 2008/616/YOS tehtävien asiaa koskevien muutosten huomioon ottamiseksi tai, jos unionin säädökset, jotka liittyvät suoraan liitteen I saattamiseen ajan tasalle, sitä edellyttävät.

10 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artikkelissa säädetyin edellytyksin.

2. Siirretään 9 artikkelissa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi [tämän direktiivin julkistamispäivästä]. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viiden vuoden pituisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 9 artikkelissa tarkoitettua säädösvallan siirtoa. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Edellä olevan 9 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

11 artikla

Direktiivin tarkistaminen

Komissio esittää viimeistään 7 päivänä marraskuuta 2016 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta jäsenvaltioissa. Kertomuksessa komissio keskittyy erityisesti seuraaviin näkökohtiin sekä tekee tarvittaessa niistä ehdotuksia:

- arvio siitä, olisiko tämän direktiivin soveltamisalaan lisättävä muita liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia,
- arvio siitä, kuinka tehokkaasti tämä direktiivi on vähentänyt liikennekuolemien määrää unionissa,
- arvio siitä, onko automaattisille valvontalaitteistoille ja -menettelyille tarpeen laatia yhteiset standardit. Tässä yhteydessä komissiota kehoitetaan kehittämään unionin tasolla liikenneturvallisuutta koskevia suuntaviivoja yhteisen liikennepolitiikan puitteissa sen varmistamiseksi, että jäsenvaltiot lisäävät liikennesääntöjen täytäntöönpanon yhtenevyyttä vertailukelpoisten menetelmien ja käytäntöjen avulla. Suuntaviivoihin voivat sisältyä ainakin ylinopeus, rattijuopumus, turvavöiden käytön laiminlyönti ja punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen,
- arvio tarpeesta lujittaa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenneerikkomuksista määrättyjen rangaistusten täytäntöönpanoa ja ehdottaa jatkomenettelyjä koskevia yhteisiä kriteerejä kaikkien alaan liittyvien unionin politiikkojen puitteissa yhteinen liikennepolitiikka mukaan lukien siinä tapauksessa, että sakkoa ei ole maksettu,
- tarvittaessa mahdollisuudet liikennesääntöjen yhdenmukaistamiseen,
- arvio 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuista ohjelmasovelluksista, jotta varmistetaan tämän direktiivin asianmukainen täytäntöönpano sekä taataan tehokas, nopea, turvallinen ja luottamuksellinen ajoneuvorekisteritietojen vaihto.

12 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 6 päivänä toukokuuta 2015. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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

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

13 artikla

Voimaantulo

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

14 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja