EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 19.3.2008
KOM(2008) 151 lopullinen

2008/0062 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla

(komission esittämä)

{SEK(2008) 350}
{SEK(2008) 351}

PERUSTELUT

1) EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan tavoitteena on vuodesta 2001 ollut liikennekuolemien määrän puolittaminen vuoteen 2010 mennessä. Vuonna 2001 liikenteessä kuoli 54 000 ihmistä niissä 27 maassa, jotka ovat tällä hetkellä Euroopan unionin jäsenvaltioita, ja sen jälkeen on ryhdytty lukuisiin toimenpiteisiin 50 prosentin vähentämistavoitteeseen pääsemiseksi. Ensimmäistä kertaa vuoden 2001 jälkeen vuonna 2007 liikennekuolemien vähentäminen ei edennyt EU:ssa. Kuolonuhrien määrä väheni 6 prosentilla vuonna 2004, 5 prosentilla vuonna 2006 ja 0 prosentilla vuonna 2007. Vuonna 2007 kuoli edelleen 43 000 ihmistä, mikä vastaisi viiden keskikokoisen matkustajalentokoneen putoamista EU:ssa viikoittain. Vuosien 2001 ja 2007 välisenä aikana kuolonuhrien määrä laski 20 prosentilla, kun liikennekuolemien määrän puolittamistavoitteen saavuttamiseen olisi vaadittu 37 prosentin lasku. Koska liikennevalvonta on osoittautunut erittäin tehokkaaksi välineeksi kuolonuhrien määrän vähentämisessä, komissio on antanut osana vuoden 2007 työohjelmaansa alaa koskevan direktiiviehdotuksen.

Tällä hetkellä liikennerikkomukset jäävät usein rankaisematta, jos niiden tekemiseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus on tapahtunut. Ongelma on vakava varsinkin sellaisten rikkomusten osalta, jotka rekisteröidään automaattisesti liikennekameroilla niin, ettei kuljettajan ja poliisin välillä ole suoraa yhteyttä. Liikennevalvonnan yleinen hyväksyntä on elintärkeää, jotta kuolonuhrien vähentämispyrkimyksissä onnistuttaisiin, ja ulkomailla asuvien kuljettajien rankaisematta jääminen saattaa vaikeuttaa hyväksymistä.

Ulkomailla asuvien osuus tieliikenteestä näyttää olevan noin 5 prosenttia maissa, joista kyseiset tiedot ovat saatavilla[1]. Ulkomailla asuvien kuljettajien osuus ylinopeusrikkomuksista on 2,5–30 prosenttia[2]. Luvut osoittavat, että ulkomailla asuvat kuljettajat syyllistyvät suhteessa useammin ylinopeusrikkomuksiin kuin maassa asuvat kuljettajat[3].

Jäsenvaltioiden välillä on tehty useita kahdenvälisiä sopimuksia, mutta niiden täytäntöönpano on osoittautunut vaikeaksi. Lisäksi rajatylittävän liikennevalvonnan laiminlyönti EU:ssa johtaa paitsi ulkomailla asuvien rikkojien rankaisematta jäämiseen, jos kahdenväliset sopimukset eivät koske heitä, myös syrjintään maassa asuvia liikennerikkomuksiin syyllistyneitä kohtaan.

---

1 Lähde: Eurostat. 5 %:n luku perustuu valittujen maiden antamaan näyttöön. Se tarkoittaa, että teillä ajetuista ajoneuvokilometreistä noin 5 % ajetaan jossakin muussa maassa rekisteröidyillä ajoneuvoilla. Tulokset ovat 5,5 % Ranskassa (30 miljardia ajoneuvokilometriä), 3,9 % Saksassa, 4,1 % Alankomaissa ja 3,9 % Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

2 2,5 % Tanskassa, 4 % Suomessa, 6 % Alankomaissa, 8 % Kataloniassa (Espanja), 14 % Belgiassa, 15 % Ranskassa ja 30 % Luxemburgissa.

3 Ranskassa heidän osuutensa liikenteestä on 5,5 %, mutta heidän osuutensa rikkomuksista on 15 %. Vastaavat luvut Alankomaiden osalta ovat 4,1 % liikenteestä ja 6 % rikkomuksista (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Alankomaat).

Tämän ehdotuksen tavoitteena on helpottaa seuraamusten täytäntöönpanoa silloin, kun kuljettajat syyllistyvät rikkomuksiin muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, missä heidän ajoneuvonsa on rekisteröity. Järjestelmän tarkoituksena on varmistaa, että tällaisista rikkomuksista määrätyt seuraamukset pannaan täytäntöön riippumatta siitä, missä Euroopan unionin valtiossa rikkomus on tapahtunut ja missä rikkomuksen tekemiseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity.

Ehdotuksen soveltamisalaan kuuluvat rikkomukset ovat ylinopeus, ajoneuvon ajaminen alkoholin vaikutuksen alaisena, jäljempänä 'rattijuopumus', turvavyön käytön laiminlyönti ja punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen. Kyseiset liikennerikkomukset aiheuttavat eniten onnettomuuksia ja kuolonuhreja liikenteessä.

Ehdotuksella on tarkoitus perustaa EU:n laajuinen sähköinen tiedonvaihtoverkko, jonka avulla ajoneuvon haltija voidaan tunnistaa niin, että sen jäsenvaltion viranomaiset, jossa rikkomus on tehty, voivat lähettää ilmoituksen rikkomuksen tekemiseen käytetyn ajoneuvon haltijalle.

Tällainen järjestelmä on erityisen hyödyllinen, kun liikennerikkomukset on todettu automaattisilla laitteilla ja rikkojan henkilöyttä ei saada välittömästi selville, esimerkiksi ylinopeuden tai punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisen tapauksessa. Järjestelmä on hyödyllinen myös siksi, että se mahdollistaa seuraamusten täytäntöönpanon silloin, kun ajoneuvon rekisteröintitiedot voidaan joutua tarkistamaan ajoneuvon pysäyttämisen yhteydessä. Näin on erityisesti rattijuopumuksen tapauksessa.

Ehdotuksella ei yhdenmukaisteta tieliikennesääntöjä eikä liikennerikkomuksista määrättäviä rangaistuksia, koska ne on paras jättää jäsenvaltioiden toimivaltaan. Ehdotuksessa on vain hallinnollisia säännöksiä, joilla perustetaan tuloksellinen ja tehokas rajatylittävän valvonnan järjestelmä tärkeimpiä liikennerikkomuksia varten. Siinä ei puututa siihen, miten jäsenvaltiot määrittelevät kyseiset liikennerikkomukset, jotka voivat olla joko hallinnollisia tai rikosoikeudellisia. Siinä ei myöskään puututa siihen, kenellä pitäisi jäsenvaltioiden lainsäädännön perusteella olla korvausvastuu mainituista rikkomuksista.

Säädöstä sovellettaessa ei tehdä asianomaisten rikkomusten välillä eroa sen mukaan, onko ne lainsäädännössä määritelty rikosoikeudellisiksi vai hallinnollisiksi, koska asia vaihtelee eri jäsenvaltioissa; säädöstä voidaan varsin hyvin soveltaa tällaisesta määrittelystä riippumatta.

Kaikki nämä rajoitukset huomioon ottaen ehdotuksessa noudatetaan täysin toissijaisuusperiaatetta.

Ehdotettu järjestelmä on rajatylittävien rikkomusten perinteisen käsittelytavan mukainen: syytetoimista huolehtii se jäsenvaltio, jossa rikkomus on tapahtunut. Järjestelmän tuoma lisäarvo on siinä, että sillä otetaan käyttöön uusi mekanismi, jonka avulla asiaankuuluvat viranomaiset voivat tunnistaa ja jäljittää ulkomaiset rikkojat.

Ehdotus ei vaikuta vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin tehdyn neuvoston puitepäätöksen 2005/214/YOS soveltamiseen (kolmas pilari). Ehdotettua direktiiviä sovelletaan lopullisen seuraamuksen määräämistä edeltävissä vaiheissa, kun taas puitepäätöksen soveltaminen alkaa siitä, kun rikkoja ei ole maksanut sakkoa ja hänet on lopullisella päätöksellä määrätty tekemään niin.

- **Yleinen tausta**

Kuolonuhrien määrän vähentyminen on hidastunut vuosien 2001 ja 2007 välillä. Vuonna 2007 siinä ei edistytty lainkaan, sillä liikennekuolemien vähennysprosentti EU:ssa oli 0.

Käytettävissä olevien tietojen mukaan kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien pääasiallisina syinä ovat ylinopeus, rattijuopumus ja turvavyön käytön laiminlyönti. Näin oli jo vuonna 1999, eikä tilanne ole muuttunut.

Vuonna 2007 suoritetussa vaikutustenarvioinnissa esitetään vuotta 2004 koskevia arvioita, ja sen mukaan 30 prosenttia tieliikennekuolemista johtui ylinopeudesta, 25 prosenttia rattijuopumuksesta, 17 prosenttia turvavyön käytön laiminlyönnistä ja noin 4 prosenttia punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä. Toisin sanoen noin 75 prosenttia kaikista liikennekuolemista johtuu jostakin (tai useammasta) näistä neljästä liikennerikkomuksesta.

Komissio antoi 21 päivänä lokakuuta 2003 sääntöjen noudattamisen valvontaa tieliikenneturvallisuuden alalla koskevan suosituksen (2004/345/EY), joka sisältää kyseisiin kolmeen pääasialliseen rikkomukseen liittyviä parhaita valvontatapoja. Liikennekuolemien määrän tähänastisen kehityksen perusteella näyttää siltä, että kyseinen suositus, joka ei ole oikeudellisesti sitova väline, ei riitä liikennekuolemien puolittamistavoitteeseen pääsemiseksi.

Ellei mitään tehdä, on erittäin todennäköistä, että tavoitteeseen ei päästä.

- **Voimassa olevat aiemmat säännökset**

Sääntöjen noudattamisen valvonnasta tieliikenneturvallisuuden alalla 21 päivänä lokakuuta 2003 annetussa komission suosituksessa, joka koskee ylinopeutta, rattijuopumusta ja turvavöiden käytön laiminlyöntiä, keskitytään parhaisiin valvontatapoihin ja käsitellään rajatylittävää lainvalvontaa yleisemmällä tasolla. Tässä ehdotuksessa taas keskitytään rajatylittäviin kysymyksiin eikä käsitellä valvontatapoja sinänsä. Samankaltaisia ne ovat pääasiassa sen osalta, että molemmissa säädöksissä käsitellään pääosin samojen liikennerikkomusten valvontaa.

- **Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin**

Ehdotettu toimi on EU:n terveys- ja ympäristöpolitiikan mukainen. Sillä myös täydennetään vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin tehtyä neuvoston puitepäätöstä 2005/214/YOS, jossa säädetään mekanismista muun muassa liikennerikkomuksista annettuja sakkorangaistuksia koskevien lopullisten päätösten rajatylittävää tunnustamista ja täytäntöönpanoa varten.

2) KUULEMISET JA VAIKUTUSTENARVIOINTI

- **Intressitahojen kuuleminen**

Kuulemismenettely, tärkeimmät kohderyhmät ja yleiskuvaus vastaajista

Sidosryhmiä on kuultu hankkeen alkuvaiheesta lähtien. Vuonna 2004 toteutetussa SARTRE 3 -hankkeessa (Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe) 24 000 EU-kansalaiselta tiedusteltiin heidän mielipiteitään liikenneturvallisuuden valvonnasta.

Sittemmin 20. heinäkuuta 2006 pidettiin sääntöjen noudattamisen valvonnasta tieliikenneturvallisuuden alalla 21 päivänä lokakuuta 2003 annetun komission suosituksen johdosta perustetun asiantuntijaryhmän kokous, jossa keskusteltiin EU:n tason sääntelytoimien tavoitteista ja soveltamisalasta.

Lisäksi on pidetty joukko kahdenvälisiä kokouksia useiden sidosryhmien, erityisesti jäsenvaltioiden ja lainvalvontaviranomaisten kanssa.

Komission Europa-sivuston kautta järjestettiin julkinen kuuleminen 6.11.2006–19.1.2007 asiaa koskevien komission normien mukaisesti. Eri sidosryhmiltä saatiin yhteensä 54 kannanottoa. Kaikki kannanotot on julkaistu komission Europa-portaalin liikenneturvallisuussivustolla.

Sidosryhmien kokous, johon kutsuttiin kaikki kannanottojen laatijat ja jäsenvaltiot, järjestettiin 27. helmikuuta 2007.

Komissio laati eurooppalaisille liikennepoliisivoimille tarkoitetun kyselyn kootakseen tietoa tieliikenteen valvonnasta Euroopassa. Kyselyyn vastasi 21 maata, ja vastauksia käytettiin pohjana paneelikeskustelulle, johon liikennepoliisivoimat oli kutsuttu esittämään kommenttejaan EU:n toimien suunnittelemiseksi.

Tiivistelmä vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Kaikki osanottajat olivat yksimielisiä ongelman määrittelystä ja suunnitelluista EU:n toimista eli liikenneturvallisuuden parantamisesta tehostamalla liikennevalvontaa sekä sisällöllisesti että menettelytavoiltaan. Erimielisiä oltiin kuitenkin siitä, mitkä olisivat asianmukaiset oikeudelliset puitteet. Vastaukset on otettu huomioon.

Avoin kuuleminen järjestettiin Internetissä 6. marraskuuta 2006 ja 19. tammikuuta 2007 välisenä aikana. Komissio sai sen tuloksena 54 vastausta. Tulokset ovat nähtävissä osoitteessa

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Asiantuntijatiedon käyttö**

Lähteenä olleet tieteenalat ja asiantuntemuksen alat

Liikenneturvallisuus ja liikenneturvallisuuden valvonta.

Käytetty menettely

Kokoukset jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa; sidosryhmien kuuleminen ja kokoukset niiden kanssa; eri alojen tutkimushankkeet; muut hankkeet ja selvitykset.

Tärkeimmät organisaatiot ja asiantuntijat, joita on kuultu

Jäsenvaltioiden liikennepolitiikasta vastaavat ja liikennevalvontaviranomaiset, TISPOL (Euroopan liikennepoliisiverkosto) ja Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto.

Tiivistelmä saaduista ja huomioon otetuista asiantuntijalausunnoista

Esiin ei tuotu sellaisia mahdollisesti vakavia riskejä, jotka voisivat johtaa peruuttamattomiin seurauksiin.

Yksimielisyys vallitsi siitä, että ellei lisätoimiin ryhdytä liikenneturvallisuuden valvontaa tehostamalla, liikennekuolemien aivan liian suurta määrää ei saada vähennettyä kaikkien EU:n toimielinten kannattaman tavoitteen mukaisesti. Tavoitteeseen pääsemisen kannalta asianmukaisista oikeudellisista välineistä oli erilaisia näkemyksiä.

Asiantuntijalausuntojen julkistaminen

Sidosryhmien vastaukset kuulemisasiakirjaan on julkaistu komission verkkosivuilla osoitteessa:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Vaikutustenarviointi**

Vaikutustenarvioinnissa tarkastellaan viittä vaihtoehtoa, joista kukin koskee sekä rajatylittävää liikennevalvontaa että jäsenvaltioissa täytäntöönpantavia hyviä valvontakäytäntöjä.

Ensimmäisen vaihtoehdon mukaan nykyinen tilanne säilytetään muuttumattomana.

Toisen vaihtoehdon mukaan ulkomailla asuvat rikkojat asetetaan syytteeseen heidän palatessaan rikkomuksen tekomaahan, mikä perustuu yhteistyöhön asuinmaan kanssa. Tähän vaihtoehtoon sisältyy muita kuin sääntelytoimenpiteitä, jotka voitaisiin toteuttaa ilman nykyisen lainsäädännön muuttamista tai uuden EU:n tason lainsäädännön antamista. Komission suosituksessa sääntöjen noudattamisen valvonnasta tieliikenneturvallisuuden alalla (2004/345/EY) jäsenvaltioita rohkaistaan soveltamaan parhaita valvontakäytäntöjä. Kansallisia sääntöjä tehostetaan rajatylittävän

liikennevalvonnan osalta.

Myös kolmanteen ja neljänteen vaihtoehtoon sisältyy liikennevalvonnan tehostamista muilla kuin sääntelytoimenpiteillä. Toimet perustuvat voimassa olevaan komission suositukseen. Rajatylittävän liikennevalvonnan osalta vaihtoehtoon 3 sisältyy EU:n sähköisen tiedonvaihtoverkoston perustaminen ajoneuvon haltijan määrittämistä varten. Vaihtoehto 4 perustuu todistusaineiston vastavuoroiseen tunnustamiseen ja asiaankuuluvien tietojen toimittamiseen ajoneuvon rekisteröintivaltion viranomaisille, jotta ne toteuttaisivat rikkomusten valvontatoimet ja panisivat seuraamukset täytäntöön.

Viides vaihtoehto perustuu niin ikään todistusaineiston toimittamiseen asuinvaltiolle rajatylittävää lainvalvontaa varten. Se eroaa vaihtoehdoista 2, 3 ja 4 siten, että se sisältää sääntelytoimenpiteitä hyvien valvontakäytäntöjen soveltamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa. Tähän vaihtoehtoon kuuluu myös liikennevalvontalaitteiden standardointia koskevia toimenpiteitä.

Viimeinen vaihtoehto tuo muita enemmän yhteiskunnallisia, taloudellisia ja ympäristöhyötyjä (yhteiskunnalliset hyödyt: vähemmän liikenteessä kuolleita ja loukkaantuneita ihmisiä; taloudelliset hyödyt: merkittäviä taloudellisia hyötyjä onnettomuuksien määrän vähentymisen johdosta, koska henkilövahingot ja aineelliset vahingot vähenevät, sekä taloudellisten seuraamusten johdosta; ympäristöhyödyt: ylinopeuksien vähentyminen johtaa saastuttamisen vähentymiseen ja pienempään polttoaineen kulutukseen).

Yhteisön lainsäädännön tämänhetkisessä kehitysvaiheessa vaihtoehto 5 ei kuitenkaan ole toteutettavissa, koska se on asiasisältönsä puolesta vastoin toissijaisuusperiaatetta ja menettelyn puolesta päällekkäinen vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin tehdyn neuvoston puitepäätöksen 2005/214/YOS kanssa. Tästä johtuen ehdotettu toimi perustuu vaihtoehtoon 3. Tavoitteena on perustaa järjestelmä asiaankuuluvien tietojen vaihtamiseksi jäsenvaltioiden kesken, jotta helpotettaisiin seuraamusten määräämistä tietyistä liikennerikkomuksista, jotka on tehty yhdessä jäsenvaltiossa ajoneuvolla, joka on rekisteröity jossakin muussa jäsenvaltiossa. Toisin kuin vaihtoehdossa 4, siinä jätetään seuraamusten täytäntöönpanotoimet sen jäsenvaltion toimivaltaan, jossa rikkomus on tehty. Toimi kattaa kaikki vaiheet rikkomuksen toteamisesta aina rikkomusta koskevan ilmoituksen lähettämiseen ajoneuvon rekisteriotteen haltijalle. Se ei koske tapauksia, joissa vastaanottaja on kieltäytynyt maksamasta sakkoa ja tuomittu siihen lopullisella päätöksellä, koska edellä mainitussa neuvoston puitepäätöksessä 2005/214/YOS säädetään tällaisten lopullisten päätösten vastavuoroisesta tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta.

Komissio suoritti työohjelmassa mainitun vaikutustenarvioinnin. Sitä koskeva raportti on asiakirjassa SEC(2007) XXX.

3) EHDOTUKSEEN LIITTYVÄT OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

- **Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus**

Ehdotuksella otetaan käyttöön tarvittavat tekniset mekanismit ja oikeudelliset välineet rajatylittävän lainvalvonnan toteuttamiseksi sellaisten liikennerikkomusten osalta, jotka vaarantavat liikenneturvallisuuden.

Ehdotetun menettelyn mukaan jäsenvaltioiden välinen tietojenvaihto alkaisi siitä, kun yhdessä jäsenvaltiossa tapahtuu rikkomus ajoneuvolla, joka on rekisteröity jossakin muussa jäsenvaltiossa. Jäsenvaltio, jossa rikkomus on tehty, lähettää ajoneuvon rekisterinumeron ja muut asiaankuuluvat tiedot muille jäsenvaltioille tai asuinvaltiolle, jos se saadaan selville, ja pyytää ajoneuvon haltijaa koskevia tietoja. Jäsenvaltioiden välinen tietojenvaihto tapahtuu sähköisessä verkossa. Kun rikkomuksen tekovaltio on saanut pyydetyt tiedot, se lähettää ajoneuvon haltijalle ilmoituksen rikkomuksesta käyttäen liitteessä olevaa mallilomaketta.

Kyseisessä asiakirjassa annetaan perittävän summan maksamiseen tarvittavat tiedot sekä tietoja kiistämis- ja muutoksenhakumahdollisuuksista. Jos rikkomukseen syyllistynyt ei maksa sakkoa, viimeisenä keinona voidaan soveltaa neuvoston puitepäätöstä 2005/214/YOS vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin. Ehdotuksen soveltamisalaan kuuluvat rikkomukset ovat ylinopeus, rattijuopumus, turvavöiden käytön laiminlyönti ja punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen.

Komissiota avustaa liikenneturvallisuuden valvontakomitea, joka käsittelee sähköisesti vaihdettavia tietoja koskevien yhteisten sääntöjen kehittämistä. Komitea huolehtii myös rikkomuksen ilmoitusmallin mahdollisista mukautuksista.

- **Oikeusperusta**

Oikeusperusta EU:n toimenpiteiden toteuttamiselle liikenneturvallisuuden alalla on EY:n perustamissopimuksen 71 artiklan 1 kohta, jonka mukaan "neuvosto, 251 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa kuultuaan, ... c) toteuttaa toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi".

- **Toissijaisuusperiaate**

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä.

Parhaita valvontatapoja koskevasta komission suosituksesta (lokakuu 2003) huolimatta näyttää siltä, että EU:n jäsenvaltiot eivät onnistu toteuttamaan yhteistä tavoitetta eli puolittamaan tieliikenteessä kuolleiden määrää vuoteen 2010 mennessä. Tällä hetkellä liikennekuoleman riski on joissakin jäsenvaltioissa lähes viisi kertaa suurempi kuin muissa. Maissa, jotka soveltavat hyviä valvontakäytäntöjä, liikenneturvallisuus on yleensä parempi kuin maissa, jotka eivät sovella niitä.

Automaattiset laitteet ovat osoittautuneet merkittäväksi tekijäksi valvonnan tehostamisessa, ja niiden käyttöä on tärkeää helpottaa. Esimerkiksi ylinopeuden osalta maissa, jotka käyttävät laajamittaisesti automaattisia nopeudenvalvontalaitteita, kuten Alankomaissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa, liikennekuolemien määrä on yleensä alhaisempi (Alankomaissa 46 ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa 56 miljoonaa asukasta kohti), kun taas maissa, joissa tällaisia laitteita on vain vähän tai ei lainkaan, esimerkiksi Puolassa ja Tšekissä, liikennekuolemia tapahtuu yleensä paljon enemmän (Puolassa 143 ja Tšekissä 126 miljoonaa asukasta kohti). (Luvut ovat vuodelta 2005.) Vastaavasti rattijuopumuksen tapauksessa maissa, joissa tehdään paljon rattijuopumustestejä, liikenneturvallisuus on yleensä parempi kuin maissa, joissa testejä tehdään vähemmän.

Koska toissijaisuusperiaatteen mukaan jäsenvaltioiden lainvalvontakäytäntöjen soveltamisen katsotaan kuuluvan ensisijaisesti niiden toimivaltaan, ehdotuksessa ei kuitenkaan pyritä sinänsä asettamaan liikenneturvallisuuden valvontaa koskevia vaatimuksia. Ehdotuksessa keskitytään rajatylittävän lainvalvonnan mahdollistamiseen, koska jäsenvaltiot eivät ole tähän mennessä saaneet sitä toteutettua yksipuolisin eivätkä kahdenvälisin toimin. Vaikka käytettävissä olevat tiedot ovat epätäydellisiä, niistä käy ilmi, että huomattava määrä rikkomuksia jää rankaisematta, mikä heikentää automaattisen valvonnan tehokkuutta ja uskottavuutta.

Tapahtuvien ylinopeusrikkomusten suuren määrän asianmukainen rajatylittävä valvonta ei ole mahdollista, ellei sovelleta automaattista nopeusvalvontaa ja tehokkaita menettelyjä jatkotoimien toteuttamiseksi. Sama koskee rattijuopumusrikkomusten rajatylittävää valvontaa, ellei käytetä pistokokeina tehtäviä puhalluskokeita.

Kuten vaikutustenarvioinnista käy ilmi, on odotettavissa, että rajatylittävää lainvalvontaa koskevien ehdotettujen säännösten täytäntöönpano johtaa myös siihen, että jäsenvaltiot soveltavat alueellaan tehokkaita valvontatapoja puhtaasti kansallisiin rikkomuksiin.

Rajatylittävän lainvalvonnan alalla voimassa olevien jäsenvaltioiden kahdenvälisten ja muiden hallitustenvälisten aloitteiden tehokkuudessa on toivomisen varaa. Kansallista lainsäädäntöä sovelletaan riittämättömästi, ja hallinnointi ja varainhoito on tehotonta. Vaikka osa sopimuksista on tehostanut rajatylittävää lainvalvontaa asianomaisten maiden välillä (erityisesti Alankomaiden ja Saksan sekä Alankomaiden ja Belgian väliset sopimukset), muista on saatu hyvin vähän lisäarvoa. Tuloksena on optimaalista huonompi liikenneturvallisuus kaikissa jäsenvaltioissa ja eriarvoinen kohtelu, koska ulkomailla asuvia rikkojia ei rangaista ja maassa asuvia rangaistaan. Ehdotuksella pyritään perustamaan rajatylittävän lainvalvonnan EU:n laajuinen järjestelmä, jolla ratkaistaan voimassa oleviin sopimuksiin liittyvät ongelmat ja vältetään kehittämästä erilaisten kahdenvälisten tai muiden hallitustenvälisten sopimusten kokonaisuutta, mikä olisi aikaavievää ja kuluttaisi resursseja ja olisi viime kädessä tehottomampaa.

Lisäksi liikenneturvallisuutta voidaan vielä parantaa kaikissa jäsenvaltioissa; ratkaisevalla tavalla jäsenvaltioissa, joiden liikenneturvallisuus on tällä hetkellä heikko, mutta myös jo nyt hyvin toimivissa jäsenvaltioissa. Ehdotettujen toimenpiteiden toteuttamatta jättäminen olisi vastoin kaikkien jäsenvaltioiden etua vähentää liikenteessä kuolevien määrää niin paljon kuin mahdollista.

Jos kaikki jäsenvaltiot soveltavat tehokkaita valvontamenettelyjä, niillä voidaan myötävaikuttaa merkittävästi tieliikenteessä tapahtuvien kolarien ja vakavien liikenneonnettomuuksien määrän puolittamiseen. Vaikutustenarvioinnin mukaan tällaisten menettelyjen soveltamisella voitaisiin pelastaa jopa 5 000 henkeä vuosittain.

Ehdotuksen tavoitteet saavutetaan paremmin yhteisön toimilla seuraavista syistä.

Vain EU:n säädöksellä voidaan saada aikaan johdonmukainen ja tehokas liikennerikkomusten rajatylittävä valvonta koko EU:ssa vaihtamalla asiaankuuluvia tietoja sähköisessä järjestelmässä.

Ehdotuksella ei yhdenmukaisteta tieliikennesääntöjä eikä liikennerikkomuksista määrättäviä rangaistuksia, koska ne on paras jättää jäsenvaltioiden toimivaltaan. Siinä on vain hallinnollisia säännöksiä, joilla perustetaan tuloksellinen ja tehokas rajatylittävän valvonnan järjestelmä tärkeimpiä liikennerikkomuksia varten. Siinä ei puututa siihen, miten jäsenvaltiot määrittelevät kyseiset liikennerikkomukset, jotka voivat olla joko hallinnollisia tai rikosoikeudellisia. Siinä ei myöskään puututa jäsenvaltioiden lainsäädäntöön sen osalta, kenellä pitäisi olla korvausvastuu mainituista rikkomuksista. Jäsenvaltioiden lainsäädännöissä on eroja esimerkiksi ylinopeusrikkomuksiin liittyvän korvausvastuun osalta: joissakin jäsenvaltioissa vastuussa on ajoneuvon rekisteriotteen haltija, toisissa taas kuljettaja. Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä kaikin tavoin varmistamaan, että muista jäsenvaltioista tulevat kuljettajat, jotka kuljettavat ajoneuvoa niiden alueella, ovat tietoisia tärkeimmistä voimassa olevista liikennesäännöistä, esimerkiksi nopeusrajoituksista ja alkoholipitoisuuden ylärajoista.

Rikkomusta koskevassa ilmoituksessa, joka on lähetettävä ajoneuvon rekisteriotteen haltijalle, vaaditaan haltijaa ilmoittamaan tiedot ajoneuvon kuljettajasta rikkomuksen toteamishetkellä siinä tapauksessa, ettei haltija suostu maksamaan sakkoa. Jos ajoneuvon rekisteriotteen haltijan vastauksesta käy ilmi, että rikkomukseen on syyllistynyt muu kuljettaja kuin haltija, on rikkomuksen tekovaltion päätettävissä, jäljittääkö se tämän jälkeen kuljettajan vai ei.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

Direktiivi on yksinkertaisin mahdollinen muoto ehdotuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Ehdotus koskee vain liikennerikkomusten valvontaa eikä tieliikennesääntöjen, rikosprosessin tai seuraamusten yhdenmukaistamista, koska se ei ole tarpeen vaadittuihin tuloksiin pääsemiseksi. Ehdotus ei koske tapauksia, joissa vastaanottaja on kieltäytynyt maksamasta sakkoa mutta tuomittu siihen lopullisella päätöksellä, koska vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin tehdyssä neuvoston puitepäätöksessä 2005/214/YOS säädetään tällaisten lopullisten päätösten vastavuoroisesta tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta.

Kuten vaikutustenarviointi osoittaa, ehdotuksen aiheuttama taloudellinen ja hallinnollinen taakka on hyvin rajoitettu. Lisäksi toiminnassa tullaan käyttämään jo nyt olemassa olevaa EU:n tietojärjestelmää, jota laajennetaan rajatylittävää lainvalvontaa koskevaa tietojenvaihtoa varten. Myös se vähentää kustannuksia.

- **Sääntelytavan valinta**

Ehdotettu sääntelytapa: direktiivi.

Muut sääntelytavat eivät sovellu seuraavista syistä:

Voimassa oleva komission suositus on osoittautunut riittämättömäksi tavoitteen saavuttamisessa. Sama koskee vielä suuremmassa määrin yhteissääntelyä ja itsesääntelyä. Asetus olisi tarpeettoman rajoittava eikä välttämättä sopisi yhteen voimassa olevan kansallisen lainsäädännön kanssa.

4) TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella on talousarviovaikutuksia direktiivin hallinnoinnista huolehtivan komitean perustamisen ja toiminnan osalta.

5) LISÄTIEDOT

- **Simulaatio, kokeiluvaihe ja siirtymäaika**

Tiedonvaihtojärjestelmä kehitetään ja testataan viimeistään kahden vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta.

- **Yksinkertaistaminen**

Ehdotuksessa säädetään (EU:n tai kansallisten) viranomaisten hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamisesta esimerkiksi luomalla yhteinen tiedonvaihtokäytäntö.

Jotta hyvin runsaslukuisten liikennerikkomusten, kuten ylinopeuden, seurantatoimet olisivat tehokkaita, on syytä perustaa yksinkertaistettuja menettelyjä kyseisistä rikkomuksista määrättyjen rangaistusten soveltamiseksi johdonmukaisesti. Tällä hetkellä monissa jäsenvaltioissa ei ole tällaisia menettelyjä tai jos on, niissä on voimassa olevien kahden- tai monenvälisten sopimusten johdosta eroja. Kyseisiä jäsenvaltioita rohkaistaan ottamaan käyttöön mainitunlaisia menettelyjä oheisvaikutuksena ehdotetuilla toimenpiteillä aikaansaatavasta automaattisen

nopeusvalvonnan oletettavasti kasvavasta käytöstä.

- **Vastaavuustaulukko**

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kirjallisina kansalliset säännökset, joilla direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, sekä kyseisten säännösten ja tämän direktiivin välinen vastaavuustaulukko.

- **Euroopan talousalue**

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa alaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

200/0062 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan c alakohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen[4],

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[5],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[6],

ovat kuulleet Euroopan tietosuojavaltuutettua,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä[7],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan unioni pyrkii politiikassaan parantamaan liikenneturvallisuutta ja vähentämään liikennekuolemia, loukkaantumisia ja aineellisia vahinkoja. Liikennerikkomuksista, joiden tiedetään huomattavasti vaarantavan liikenneturvallisuutta, määrättyjen seuraamusten johdonmukainen täytäntöönpano on tärkeä väline tavoitteen saavuttamiseksi.

(2) Asianmukaisten mekanismien puuttuessa tietyistä liikennerikkomuksista määrätyt sakkorangaistukset jäävät kuitenkin usein panematta täytäntöön, jos rikkomusten tekemiseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus on tapahtunut.

---

4 EUVL C , , s. .
5 EUVL C , , s. .
6 EUVL C , , s. .
7 EUVL C , , s. .

(3) Liikenneturvallisuuden parantamiseksi koko Euroopan unionissa sekä jäsenvaltiossa ja sen ulkopuolella asuvien rikkojien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi lainvalvontaa olisi helpotettava riippumatta siitä, missä jäsenvaltiossa rikkomuksen tekemiseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity. Tätä varten olisi perustettava järjestelmä rajatylittävää tietojenvaihtoa varten.

(4) Tällainen järjestelmä on erityisen hyödyllinen, kun liikennerikkomukset on todettu automaattisilla laitteilla ja rikkojan henkilöyttä ei saada välittömästi selville, esimerkiksi ylinopeuden tai punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisen tapauksessa. Järjestelmä on hyödyllinen myös siksi, että se mahdollistaa seuraamusten täytäntöönpanon silloin, kun ajoneuvon rekisteröintitiedot voidaan joutua tarkistamaan ajoneuvon pysäyttämisen yhteydessä. Näin on erityisesti rattijuopumuksen tapauksessa.

(5) Järjestelmän kattamien liikennerikkomustyyppien olisi vastattava niiden vakavuutta liikenneturvallisuuden vaarantamisen kannalta, ja niihin olisi luettava rikkomukset, jotka kaikkien jäsenvaltioiden lainsäädännössä katsotaan liikennerikkomuksiksi. On siis syytä säätää ylinopeudesta, rattijuopumuksesta, turvavyön käytön laiminlyönnistä ja punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä. Komissio seuraa muidenkin liikenneturvallisuuteen vakavasti vaikuttavien liikennerikkomusten kehitystä koko EU:ssa ja harkitsee tarvittaessa direktiivin tarkistamista koskevaa ehdotusta, jolla sen soveltamisalaan sisällytettäisiin kyseiset rikkomukset, esimerkiksi huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen, matkapuhelimen käyttö ajon aikana ja ajaminen ilman vakuutusta.

(6) Jotta lainvalvontajärjestelmä olisi tehokas, sen olisi katettava kaikki vaiheet rikkomuksen toteamisesta rikkomusta koskevan vakiomuotoisen ilmoituksen lähettämiseen asianomaisen ajoneuvon rekisteriotteen haltijalle. Kun asiasta on tehty lopullinen päätös, sovelletaan neuvoston puitepäätöstä 2005/214/YOS vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin[8].

(7) Rajatylittävä tietojenvaihto olisi myös toteutettava nopeasti sähköisin välinein. Tätä varten olisi perustettava EU:n sähköinen verkko.

(8) Koska rikkojan tunnistamista koskevat tiedot ovat henkilötietoja, jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 95/46/EY[9] noudatetaan.

(9) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY[10] mukaisesti.

---

8 EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16.

9 EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

10 EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23. Päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

(10) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta hyväksyä liitteen mukauttamista koskevia toimenpiteitä. Koska kyseiset toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, niistä on päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

(11) Toteutettavien toimien tavoitetta, joka on tietyistä liikennerikkomuksista määrättyjen seuraamusten rajatylittävän täytäntöönpanon helpottaminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten takia toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla
Kohde ja soveltamisala

1. Tällä direktiivillä perustetaan järjestelmä seuraavista liikennerikkomuksista määrättyjen seuraamusten rajatylittävän täytäntöönpanon helpottamiseksi:

a) ylinopeus;

b) rattijuopumus;

c) turvavyön käytön laiminlyönti;

d) punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen.

2. Tätä direktiiviä sovelletaan vain, jos asianomaisesta rikkomuksesta määrättävä seuraamus on sakkorangaistus tai jos siihen sisältyy sakkorangaistus.

2 artikla
Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

(a) "haltijalla" asianomaisen ajoneuvon rekisteriotteen haltijaa;

(b) "rikkomuksen tekovaltiolla" jäsenvaltiota, jossa rikkomus on tapahtunut;

(c) "asuinvaltiolla" jäsenvaltiota, jossa rikkomuksen tekemiseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity;

(d) "toimivaltaisella viranomaisella" viranomaista, joka vastaa ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjojen kansallisesta tietokannasta;

(e) "ylinopeudella" rikkomuksen tekovaltiossa asianomaisen tien tai ajoneuvotyypin osalta voimassa olevien nopeusrajoitusten ylittämistä;

(f) "rattijuopumuksella" ajoneuvon ajamista, kun veren alkoholipitoisuus on korkeampi kuin rikkomuksen tekovaltiossa voimassa oleva enimmäispitoisuus;

(g) "turvavyön käytön laiminlyönnillä" turvavyön käyttövaatimuksen noudattamatta jättämistä tai lasten turvaistuimen käyttämättä jättämistä, jos tällaisen välineen käyttö on pakollista neuvoston direktiivin 91/671/ETY[11] tai rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön nojalla;

(h) "punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisellä" punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisen muodostamaa rikkomusta sellaisena kuin määritellään rikkomuksen tekovaltion lainsäädännössä.

[11] Neuvoston direktiivi 91/671/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, vähemmän kuin 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen turvavöiden pakollista käyttöä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 26), sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/20/EY (EUVL L 115, 9.5.2003, s. 63).

II LUKU

RAJATYLITTÄVÄÄ LAINVALVONTAA HELPOTTAVAT SÄÄNNÖKSET

3 artikla
Jäsenvaltioiden välisessä tietojenvaihdossa noudatettava menettely

1. Jos rikkomuksen tekemiseen yhdessä jäsenvaltiossa on käytetty ajoneuvoa, joka on rekisteröity jossakin muussa jäsenvaltiossa, eikä rikkomuksen syytetoimista vastaava rikkomuksen tekovaltion viranomainen ole määrännyt rangaistusta ja käsitellyt asiaa loppuun välittömästi, kyseisen valtion toimivaltaisen viranomaisen on lähetettävä ajoneuvon rekisterinumero ja tiedot rikkomuksen tekopaikasta ja -ajasta muiden jäsenvaltioiden tai asuinvaltion, jos se voidaan määrittää, toimivaltaisille viranomaisille. Sen on tehtävä niin samoissa olosuhteissa ja samoin edellytyksin, joilla se määräisi rikkomuksen johdosta rangaistuksen, jos rikkomuksen tekemiseen olisi käytetty sen omalla alueella rekisteröityä ajoneuvoa.

2. Asuinvaltion toimivaltaisen viranomaisen on välittömästi toimitettava ainoastaan rikkomuksen tekovaltion toimivaltaiselle viranomaiselle seuraavat tiedot:

a) asianomaisella numerolla rekisteröidyn ajoneuvon merkki ja malli;

b) jos asianomaisen ajoneuvon rekisteriotteen haltija on luonnollinen henkilö, tämän nimi, osoite, syntymäaika ja syntymäpaikka;

c) jos asianomaisen ajoneuvon rekisteriotteen haltija on oikeushenkilö, tämän nimi ja osoite.

3. Muiden jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset eivät saa säilyttää rikkomuksen tekovaltion lähettämiä tietoja.

4 artikla
Sähköisen verkon käyttö

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 3 artiklassa tarkoitettu tietojenvaihto tapahtuu sähköisesti. Tätä varten jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että yhteisiin sääntöihin perustuva EU:n sähköinen verkko perustetaan viimeistään 12 kuukautta 9 artiklan 1 kohdassa mainitun ajankohdan jälkeen.

2. Komissio hyväksyy 1 kohdan täytäntöönpanoa koskevat yhteiset säännöt 9 artiklan 1 kohdassa mainittuun ajankohtaan mennessä 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

Nämä yhteiset säännöt sisältävät erityisesti määräyksiä seuraavista:

a) vaihdettavien tietojen esitystapa;

b) jäsenvaltioiden välisessä sähköisessä tietojenvaihdossa noudatettavat tekniset menettelyt.

5 artikla

Ilmoitus rikkomuksesta

1. Kun tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien rikkomusten syytetoimista vastaava rikkomuksen tekovaltion viranomainen on saanut 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tiedot, sen on lähetettävä haltijalle ilmoitus rikkomuksesta. Ilmoitus on laadittava liitteessä olevan mallin mukaisesti.

2. Rikkomusta koskevaan ilmoitukseen on merkittävä asiaankuuluvat tiedot rikkomuksesta ja haltijalta perittävän sakkorangaistuksen määrä, tiedot haltijan mahdollisuuksista kiistää rikkomusta koskevan ilmoituksen perusteet ja hakea muutosta sakkorangaistuksen määräämistä koskevaan päätökseen sekä tiedot riitauttamis- tai muutoksenhakutapauksessa noudatettavasta menettelystä.

3. Rikkomusta koskevassa ilmoituksessa on kerrottava haltijalle, että hänen on täytettävä vastauslomake, jos hän ei aio maksaa sakkoa.

4. Ilmoitus rikkomuksesta on toimitettava haltijalle asuinvaltion virallisella kielellä tai virallisilla kielillä sen mukaan, mitä kyseinen valtio on ilmoittanut.

5. Komissio voi mukauttaa rikkomusta koskevan ilmoituksen mallia tekniikan kehityksen ottamiseksi huomioon. Kyseisistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, päätetään 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

6 artikla

Keskusviranomaiset

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä keskusviranomainen avustamaan tämän direktiivin soveltamisessa.

2. Kunkin jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle kuuden kuukauden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta tämän artiklan nojalla nimeämänsä keskusviranomaisen nimi ja osoite.

3. Komissio toimittaa 2 kohdassa tarkoitetut tiedot muille jäsenvaltioille.

7 artikla

Oikeus tutustua tietoihin, oikaista niitä ja poistaa ne

1. Henkilöillä on oikeus saada tutustua asuinvaltiossa tallennettuihin ja niitä pyytäneelle jäsenvaltiolle toimitettuihin henkilötietoihinsa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 95/46/EY 12 artiklan a alakohdan nojalla annetun, rekisteröityjen oikeutta koskevan kansallisen lainsäädännön soveltamista.

2. Henkilöillä, joita asia koskee, on oikeus saada korjattua mahdolliset virheelliset henkilötiedot tai poistettua mahdolliset laittomasti tallennetut tiedot viipymättä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asianomaisen jäsenvaltion valituksia koskevien menettelyvaatimusten ja muutoksenhakumekanismien noudattamista.

3. Rekisteröidyt voivat käyttää 2 kohdassa mainittuja oikeuksia asuinmaansa keskusviranomaisen välityksellä.

III LUKU

KOMITEAMENETTELY

8 artikla
Komitea

1. Komissiota avustaa liikenneturvallisuuden valvontakomitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi asetetaan kolme kuukautta.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

IV LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

9 artikla
Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään kahdentoista kuukauden kuluttua sen voimaantulosta. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisina nämä säännökset sekä kyseisiä säännöksiä ja tätä direktiiviä koskeva vastaavuustaulukko.

   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.

10 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

11 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

LIITE

Direktiivin 5 artiklassa tarkoitettu

LOMAKE rikkomuksen ilmoittamista varten

[KANSILEHTI]

[Lähettäjän nimi, osoite ja puhelinnumero] [Vastaanottajan nimi ja osoite]

ILMOITUS

.....:ssa/ssä [sen jäsenvaltion nimi, jossa rikkomus on tehty] tehdystä liikennerikkomuksesta

[edellä oleva teksti esiintyy kansilehdellä kaikilla EU:n virallisilla kielillä]

..... [vastuullisen elimen nimi] totesi ..... [päivämäärä] liikennerikkomuksen ajoneuvolla, jonka rekisterinumero on ....., merkki ..... ja malli ..... .

Teidät on rekisteröity edellä mainitun ajoneuvon rekisteriotteen haltijaksi.

Rikkomusta koskevat yksityiskohdat esitetään jäljempänä sivulla 3.

Rikkomuksesta määrätty sakkorangaistus on ..... € / kansallinen valuutta.

Maksu erääntyy .....

Ellette maksa sakkoa, teidän on täytettävä oheinen vastauslomake (sivu 4) ja lähetettävä se mainittuun osoitteeseen.

---

sivu 3

Rikkomusta koskevat tiedot

a) Rikkomuksen tekemiseen käytettyä ajoneuvoa koskevat tiedot:

Rekisterinumero:

Rekisteröintimaa:

Merkki ja malli:

b) Rikkomusta koskevat tiedot

Tapahtumapaikka, päivämäärä ja kellonaika:

Rikkomuksen luonne ja oikeudellinen luokittelu:

ylinopeus, rattijuopumus, turvavyön tai lasten turvaistuimen käytön laiminlyönti, punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen[12]

Rikkomuksen yksityiskohtainen kuvaus:

Asiaa koskevien oikeudellisten säännösten viitetiedot:

Rikkomusta koskevan todistusaineiston kuvaus tai sen viitetiedot:

c) Rikkomuksen toteamiseen käytetyn laitteen tiedot[13]

Ylinopeuden, rattijuopumuksen, turvavyön tai lasten turvaistuimen käytön laiminlyönnin tai punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisen toteamiseen käytetyn laitteen tyyppi[14]:

Laitteen kuvaus:

Laitteen tunnistenumero:

Viimeisimmän kalibroinnin voimassaolon päättymispäivä:

d) Laiteella mitattu tulos:

[esimerkkinä ylinopeus; muut rikkomukset lisättävä:]

Suurin sallittu nopeus:

Mitattu nopeus:

Virhemarginaalilla korjattu mitattu nopeus:

---

12 Tarpeeton yliviivataan.
13 Ei täytetä, jos laitetta ei ole käytetty.
14 Tarpeeton yliviivataan.

Vastauslomake

(täytettävä suuraakkosin, valittu vaihtoehto merkittävä)

A Kuljettajan henkilöllisyys:

– Sukunimi ja etunimi:

– Syntymäpaikka ja -aika:

– Ajokortin numero: ....., myönnetty ..... (päivämäärä), ... (paikka).

– Osoite:

B Kysymykset:

(1) Onko ajoneuvo, merkki ..., rekisterinumero ..., rekisteröity nimissänne? kyllä/ei

Jos ei, rekisteriotteen haltija on:

(sukunimi, etunimi, osoite)

(2) Tunnustatteko syyllistyneenne rikkomukseen? kyllä/ei

(3) Jos ette tunnusta, esittäkää perustelut:

Lähettäkää täytetty lomake ***60 päivän kuluessa tämän ilmoituksen päivämäärästä*** seuraavalle viranomaiselle:

seuraavaan osoitteeseen:

TIEDOKSI

Tapauksen tutkii sen valtion toimivaltainen viranomainen, jossa rikkomus on tehty.
Jos tapauksessa ei ryhdytä syytetoimiin, teille ilmoitetaan siitä 60 päivän kuluessa vastauslomakkeen vastaanottamisesta.

Jos tapauksessa ryhdytään syytetoimiin, sovelletaan seuraavaa menettelyä:

[rikkomuksen tekovaltio täyttää – tiedot jatkomenettelystä, myös yksityiskohtaiset tiedot mahdollisuudesta hakea muutosta syytetoimiin ryhtymistä koskevaan päätökseen ja tässä noudatettavasta menettelystä. Tiedoissa on joka tapauksessa mainittava: tapauksen syytetoimista vastaavan viranomaisen nimi ja osoite; maksun määräaika; asianomaisen muutoksenhakuelimen nimi ja osoite; muutoksenhaun määräaika.]

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. EHDOTUKSEN NIMI:

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla.

2. LUOKITTELU TOIMINTOPERUSTEISESSA JOHTAMIS- JA BUDJETOINTIJÄRJESTELMÄSSÄ

Toimintalohko(t) sekä toiminto/toiminnot:

Maaliikenne – Tieturvallisuus

3. BUDJETTIKOHDAT

3.1. Budjettikohdat (toimintamäärärahat sekä niihin liittyvät teknisen ja hallinnollisen avun määrärahat (entiset BA-budjettikohdat)) ja budjettinimikkeet:

3.2. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto:

Rajoittamaton kesto

3.3. Budjettitiedot:

Budjetti-kohta	Menolaji		Uusi	EFTA osallistuu	Ehdokasmaat osallistuvat	Rahoitusnä-kymien otsake

4. YHTEENVETO RESURSSEISTA

4.1. Taloudelliset resurssit

4.1.1. Yhteenveto maksusitoumusmäärärahoista (MSM) ja maksumäärärahoista (MM)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Menolaji	Kohdan nro		Vuosi 2012	2013	2014	2015	2016	2017 ja myöh. vuodet	Yht.
Toimintamenot[15]									
Maksusitoumusmäärärahat (MSM)	8.1.	a							
Maksumäärärahat (MM)		b							
Viitemäärään sisältyvät hallintomenot[16]									
Tekninen ja hallinnollinen apu (EI-JM)	8.2.4.	c							
VIITEMÄÄRÄ YHTEENSÄ									
Maksusitoumus-määrärahat		a+c							
Maksumäärärahat		b+c							
Hallintomenot, jotka <u>eivät</u> sisälly viitemäärään[17]									
Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot (EI-JM)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Viitemäärään sisältymättömät hallintomenot lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EI-JM)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

15 Menot, jotka eivät kuulu kyseisen osaston xx lukuun xx 01.

16 Menot, jotka otetaan osaston xx momentille xx 01 04.

17 Menot, jotka otetaan lukuun xx 01 muille momenteille kuin xx 01 04 tai xx 01 05.

Toimenpiteen alustavat rahoituskustannukset yhteensä

MSM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
MM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

Tiedot yhteisrahoituksesta

Jos ehdotukseen liittyy jäsenvaltioilta tai muilta tahoilta (jotka on ilmoitettava) saatavaa osarahoitusta, seuraavassa taulukossa ilmoitetaan kyseisen osarahoituksen arvioitu määrä (rivejä voidaan lisätä, jos rahoitusta saadaan useilta tahoilta):

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Rahoitukseen osallistuva taho		Vuosi 2012	2013	2014	2015	2016	2017 ja myöh. vuodet	Yht.
NO	f							
MSM YHTEENSÄ yhteisrahoitus mukaan luettuna	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Yhteensopivuus rahoitussuunnitelman kanssa

X Ehdotus on nykyisen rahoitussuunnitelman mukainen.

☐ Ehdotus edellyttää kyseeseen tulevan rahoitusnäkymien otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

☐ Ehdotus voi edellyttää toimielinten sopimuksen määräysten[18] soveltamista (ts. joustovälineen käyttöä tai rahoitusnäkymien tarkistamista).

4.1.3. Vaikutukset tuloihin

X Ehdotuksella ei ole vaikutuksia tuloihin.

☐ Ehdotuksella on seuraavat vaikutukset tuloihin:

[18] Katso toimielinten sopimuksen 19 ja 24 kohta.

milj. euroa (yhden desimaalin tarkkuudella)

		Ennen toteutusta	Toteutuksen jälkeen					
Budjettikohta	Tulot	[Vuosi n-1]	[Vuosi n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] [19]
	a) Absoluuttiset tulot							
	b) Tulojen muutokset	*Δ*						

4.2. Henkilöresurssit kokoaikaiseksi muutettuna (sisältää virkamiehet sekä väliaikaisen ja ulkopuolisen henkilöstön) – katso erittely kohdassa 8.2.1

Vuositarve	Vuosi 2012	2013	2014	2015	2016	2017 ja myöh. vuodet
Henkilöstön määrä yhteensä	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. OMINAISPIIRTEET JA TAVOITTEET

5.1. Tarve, johon ehdotuksella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä

Komissiota avustaa komitea useissa direktiivissä mainituissa tehtävissä, erityisesti seuraavissa: yhteisten sääntöjen hyväksyminen EU:n sähköiselle tietojenvaihtoverkolle, liitteen mukauttaminen (rikkomusta koskevan ilmoituksen malli lähetettäväksi liikennerikkomuksen tekemiseen käytetyn ajoneuvon haltijalle).

5.2. Yhteisön osallistumisesta saatava lisäarvo, ehdotuksen johdonmukaisuus muiden rahoitusvälineiden kanssa sekä mahdolliset synergiaedut

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi koko Euroopan unionissa sekä tietyssä jäsenvaltiossa ja sen ulkopuolella asuvien rikkojien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi ehdotuksella pyritään perustamaan järjestelmä, jolla helpotetaan tietyistä liikennerikkomuksista määrättyjen seuraamusten rajatylittävää täytäntöönpanoa. Tässä ehdotuksessa käsitellään vaiheita, jotka ulottuvat rikkomuksen toteamisesta rikkomusta koskevan ilmoituksen lähettämiseen ajoneuvon rekisteriotteen haltijalle, kun taas vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin tehtyä neuvoston puitepäätöstä 2005/214/YOS[20] sovelletaan sen jälkeen, kun asiasta on tehty lopullinen päätös.

---

19 Taulukkoon lisätään sarakkeita, jos toiminnan kesto ylittää kuusi vuotta.

20 24.2.2005 (EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16).

5.3. Ehdotuksen tavoitteet ja odotetut tulokset sekä näihin liittyvät indikaattorit toimintoperusteisessa johtamismallissa

Tavoite: myötävaikuttaa liikennekuolemien määrän puolittamiseen EU:ssa vuonna 2010 ja sen jälkeen. Direktiivin tuloksia seurataan. Odotettu tulos: liikennerikkomusten väheneminen, erityisesti ulkomailla asuvien rikkojien tekemien, mutta myös kotimaan asukkaiden tekemien rikkomusten väheneminen, yleisenä tuloksena siitä, että kuljettajat tiedostavat, etteivät rikkomukset jää rankaisematta.

5.4. Toteutustapa (alustava)

☐ ***Keskitetty hallinnointi***

- ☐ komissio hallinnoi suoraan
- ☐ hallinnointivastuu siirretään
  - ☐ toimeenpanovirastoille
  - ☐ varainhoitoasetuksen 185 artiklassa tarkoitetuille yhteisöjen perustamille elimille
  - ☐ kansallisille julkisoikeudellisille yhteisöille tai julkisen palvelun tehtäviä suorittaville yhteisöille

X ***Yhteistyössä toteutettava tai hajautettu hallinnointi***

- **X** jäsenvaltioiden kanssa
- ☐ kolmansien maiden kanssa

☐ ***Hallinnointi yhteistyössä kansainvälisten järjestöjen kanssa (tarkennettava)***

Huomautukset:

6. SEURANTA JA ARVIOINTI

6.1. Seurantamenettely

Komitean hallinnosta ja puheenjohtajuudesta huolehtivat asiaankuuluvat komission virkamiehet. Komitean toiminnan kehitystä ja tuloksia seurataan näin ollen jatkuvasti.

6.2. Arviointimenettely

6.2.1. Ennakkoarviointi

Direktiiviehdotuksesta on laadittu vaikutustenarviointiraportti, josta on kuultu vaikutustenarviointilautakuntaa.

6.2.2. Väli-/jälkiarviointien perusteella toteutetut toimenpiteet (aikaisemmat kokemukset vastaavasta toiminnasta)

6.2.3. Tulevaa arviointia koskevat määräykset ja arviointien suorittamisvälit

Komitea kokoontuu kahdesti vuodessa.

7. PETOSTENTORJUNTA

Komitean hallinnosta ja puheenjohtajuudesta huolehtivat asiaankuuluvat komission virkamiehet. Komitean toiminnan kehitystä ja tuloksia seurataan näin ollen jatkuvasti.

8. YKSITYISKOHTAINEN ERITTELY TARVITTAVISTA RESURSSEISTA

8.1. Ehdotuksen tavoitteet ja niihin liittyvät rahoituskustannukset:

Ei sovelleta

Maksusitoumusmäärärahoina, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

(Sarakkeessa ilmoitetaan tavoitteet, toiminta ja tuotokset)	**Tuotoksen tyyppi**	**Keskim. kustannukset**	**Vuosi n**		**Vuosi n+1**		**Vuosi n+2**		**Vuosi n+3**		**Vuosi n+4**		**Vuosi n+5 ja myöh. vuodet**		**YHTEENSÄ**	
			Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.
TOIMINTA-TAVOITE 1[21] …																
Toimi 1																
tuotos 1																
tuotos 2																
Toimi 2																
tuotos 1																
Välisumma tavoite 1																
TOIMINTA-																

[21] Kuten kuvattu kohdassa 5.3.

TAVOITE 2[1]																
Toimi 1																
tuotos 1																
Välisumma tavoite 2																
TOIMINTA-TAVOITE n[1]																
Välisumma tavoite n																
KUSTANNUK-SET YHTEENSÄ																

8.2. Hallintomenot

8.2.1. Henkilöstön määrä ja jakautuminen

Toimien laji		Toiminnan hallinnointiin tarvittava nykyinen ja/tai uusi henkilöstö (**toimien ja/tai virkojen määrä kokoaikaiseksi muutettuna**)					
		Vuosi 2012	Vuosi 2013	Vuosi 2014	Vuosi 2015	Vuosi 2016	Vuosi 2017
Virkamiehet tai väliaikaiset toimihenkilöt [22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö[23]							
Momenteilta XX 01 04/05 rahoitettava muu henkilöstö[24]							
YHTEENSÄ		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Toimintaan liittyvien tehtävien kuvaus

Komitean hallinnointi

Komissiota avustaa komitea useissa direktiivissä mainituissa tehtävissä, erityisesti seuraavissa: yhteisten sääntöjen hyväksyminen EU:n sähköiselle tietojenvaihtoverkolle, liitteen mukauttaminen (rikkomusta koskevan ilmoituksen malli lähetettäväksi liikennerikkomuksen tekemiseen käytetyn ajoneuvon haltijalle).

8.2.3. Henkilöresurssien lähteet (henkilöstösääntöjen alainen henkilöstö)

☐ Korvattavan tai jatkettavan ohjelman hallinnointiin osoitetut tämänhetkiset virat ja/tai toimet

☐ Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä vuotta n koskevassa menettelyssä jo myönnetyt virat ja/tai toimet

x	Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä asiaankuuluvassa menettelyssä pyydettävät virat ja/tai toimet

☐ Hallinnoinnista vastaavan henkilöstön nykyisten virkojen ja/tai toimien uudelleenjärjestely (henkilöstön sisäinen uudelleenjärjestely)

---

[22] Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

[23] Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

[24] Kyseisen henkilöstön kustannukset sisältyvät viitemäärään.

☐ Vuodeksi n tarvittavat virat ja/tai toimet, jotka eivät sisälly vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvään, kyseistä vuotta koskevaan menettelyyn

8.2.4. Muut viitemäärään sisältyvät hallintomenot (XX 01 04/05 – hallintomenot)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Budjettikohta (numero ja nimi)	Vuosi 2012	Vuosi 2013	Vuosi 2014	Vuosi 2015	Vuosi 2016	Vuosi 2017 ja myöh. vuodet	YHT.
1 Tekninen ja hallinnollinen apu (henkilöstökust. mukaan luettuina)							
Toimeenpanovirastot[25]							
Muu tekninen ja hallinnollinen apu							
– sisäinen							
– ulkoinen							
Tekninen ja hallinnollinen apu yhteensä							

8.2.5. Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot, jotka <u>eivät</u> sisälly viitemäärään

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Henkilöstön laji	Vuosi 2012	Vuosi 2013	Vuosi 2014	Vuosi 2015	Vuosi 2016	Vuosi 2017 ja myöh. vuodet
Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö (ylim. toimihlöt, kans. asiantuntijat, sopimussuhteinen hlöstö jne.) (budjettikohta ilmoitettava)						
Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot yhteensä (EIVÄT sisälly viitemäärään)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Tässä olisi viitattava asianomaisia toimeenpanovirastoja koskeviin rahoitusselvityksiin.

Laskelma – ***virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt***

0,5 toimihenkilöä x 117 000 euroa: 58 500 euroa (0,0585 milj. euroa) vuodessa

Laskelma – ***momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö***

Ei sovelleta.

8.2.6. Muut hallintomenot, jotka <u>eivät</u> sisälly viitemäärään

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2012	Vuosi 2013	Vuosi 2014	Vuosi 2015	Vuosi 2016	Vuosi 2017 ja myöh. vuodet	YHT.
XX 01 02 11 01 – Virkamatkat							
XX 01 02 11 02 – Konferenssit ja kokoukset							
XX 01 02 11 03 – Komiteoiden kokoukset[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Selvitykset ja kuulemiset							
XX 01 02 11 05 – Tietojärjestelmät							
2 Muut hallintomenot yhteensä (XX 01 02 11)							
3 Muut hallintomenojen kaltaiset menot (eritellään budjettikohdittain)							
Hallintomenot yhteensä lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EIVÄT sisälly viitemäärään)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

Henkilöstö- ja hallintoresurssien tarve katetaan nykyisistä resursseista tai osuudesta, joka voidaan myöntää hallinnoivalle pääosastolle vuotuisessa määrärahojen jaossa ottaen huomioon talousarviorajoitukset.

[26] Neuvoston päätöksen 2006/512/EY (komiteamenettely) mukainen komitea. Määrä (0,0351 milj. euroa) on laskettu seuraavasti: 650 euroa asiantuntijaa kohti x 27 jäsenvaltiota x 2 kokousta vuodessa.

Budjettipääosasto panee merkille, että "toiminnassa tullaan käyttämään jo nyt olemassa olevaa EU:n tietojärjestelmää, jota laajennetaan rajatylittävää lainvalvontaa koskevaa tietojenvaihtoa varten", ja päättelee sen perusteella, että olemassa olevan järjestelmän mahdollinen muuttamistarve rahoitetaan samasta budjettikohdasta, josta järjestelmän kehittäminen on alun perin rahoitettu.