

rikosoikeudessa kyseisistä rikkomuksista tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia rikosoikeudellisia seuraamuksia yhteisön oikeuden tarkoin määriteltyjen rikkomistapausten torjumiseksi.

2.7 Kyseessä ei ole rikosoikeuden yhtenäistäminen, sillä jäsenvaltioita kehoitetaan ainoastaan kvalifioimaan rikkomuksia ja rankaisemaan rikosoikeuden mukaisesti laittomuuksista, joiden tunnusmerkistön yhteisön lainsäätäjä tyytyy kuvailemaan. Tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella jäsenvaltioille voidaan kuitenkin asettaa rikosoikeudellisia velvoitteita, mikä on aiempaa tehokkaampi keino vahvistaa eurooppalaisia oikeus-

normeja ja niiden noudattamista merkittävimmässä kysymyksissä.

2.8 Komitea suhtautuu siis myönteisesti ehdotukseen muuttaa vuonna 2005 annettua direktiiviä ja kannattaa ehdotusta. Komitea katsoo, että vähitellen käyttöön otettavien, alusten uusien tunnistus- ja valvontakeinojen ansiosta voidaan varmistaa, että direktiiviä noudatetaan kaikilta osin, kun laittomista käytännöistä rangaistaan tehokkaasti ja järjestelmällisesti.

Bryssel 17. syyskuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean  
puheenjohtaja  
Dimitris DIMITRIADIS

## **Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla”**

KOM(2008) 151 lopullinen — 2008/0062 COD

(2009/C 77/18)

Neuvosto päätti 13. toukokuuta 2008 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

*Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rajatylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla.*

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 16. heinäkuuta 2008. Esittelijä oli Jan **Simons**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 17.–18. syyskuuta 2008 pitämässään 447. täysistunnossa (syyskuun 17 päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon yksimielisesti.

### **1. Päätelmät**

1.1 Komission ehdotuksessa direktiiviksi ehdotetaan toimenpiteitä, joiden tavoitteena on liikennesääntöjen valvonnan sekä muissa jäsenvaltioissa tapahtuneista liikenne rikkomuksista määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanon tehostaminen.

1.2 Ehdotuksen tarkoituksena on auttaa saavuttamaan komission vuonna 2001 asettama tavoite liikenteen kuolonuhrien määrän puolittamisesta vuoteen 2010 mennessä.

1.3 Tavoitetta ei voida saavuttaa ilman lisätoimia. Puheena oleva ehdotus on niistä yksi. Siinä pohditaan erityisesti jossakin muussa kuin ajoneuvon rekisteröintimaassa tehtyjen liikenne rikkomusten käsittelytapaa.

1.4 Komitea pitää ehdotettua direktiiviä hyvänä keinona puuttua asianmukaisesti muissa jäsenvaltioissa tehtyihin rikko-

muksiin. Siihen tulee kuitenkin liittää myös tehokkaat valvonta- ja rangaistustoimet. Komitea kehottaa komission neuvostoa ja jäsenvaltioita ryhtymään kiireesti toimiin kyseisten näkökohtien parantamiseksi.

1.5 Komitea huomauttaa, että direktiivin tehokkuuden lisäämiseksi komission ehdotuksessaan esittämä luettelo rikkomuksista tulisi laajentaa kattamaan kaikki rikkomukset, jotka ovat yhteydessä liikenneturvallisuuden parantamiseen.

1.6 Komitea katsoo, että tehokkuuden lisäämiseksi tiedonvaihdoissa tulisi hyödyntää jotakin olemassa olevaa sähköistä verkkoa, esimerkiksi Eucaris-järjestelmää, sillä siten kustannukset saadaan pysymään alhaisina. Komissiota kehoitetaan joka tapauksessa toteuttamaan (tai teettämään) tutkimus mahdollisuuksista laajentaa nykyisiä järjestelmiä suunnitellun tiedonvaihdon sisällyttämiseksi niihin.

1.7 Rikkomuksista rankaisemiseksi komitea kehottaa harkitsemaan myös esimerkiksi pisteytykseen perustuvaa ajokorttijärjestelmää, ajoneuvon takavarikointia ja ajokortin tilapäistä pois ottamista, joita voitaisiin soveltaa myös sakkoihin yhdistettynä tai erikseen.

1.8 Komitea pitää tehokkuuden kannalta myönteisenä ehdotusta siitä, että kukin jäsenvaltio nimeää ehdotetussa direktiivissä säädettyjen toimenpiteiden täytäntöönpanoa varten keskusviranomaisen.

1.9 Komission ehdottama lomakemalli rikkomuksen ilmoittamista varten ei tuota komitean mielestä minkäänlaista lisäarvoa. Komitea katsoo, että tärkeää on sisältö eikä muoto, ja on sen vuoksi sitä mieltä, että komission tulisi rajoittaa määrittämään tarkasti direktiivin tavoitteen kannalta tarpeelliset tiedot.

1.10 Komitea kannattaa komission ehdottamaa komiteamenettelyä ehdotettujen toimenpiteiden täytäntöön panemiseksi.

## 2. Johdanto

2.1.1 Eurooppalaista liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa EU:lle asetetaan tavoitteeksi tieliikenteessä kuolleiden määrän vähentäminen puolella vuoteen 2010 mennessä. Lukumääräisesti tämä tarkoittaa sitä, että EU:n 27 jäsenvaltiossa liikenteessä kuolleiden määrän tulisi pudota 54 000:sta, joka oli kuolleiden määrä vuonna 2001, 27 000:een vuodessa.

2.1.2 Vuodesta 2001 vuoteen 2007 kuolemantapausten määrä putosi 20 prosenttia. Tavoiteltu puolittaminen vuoteen 2010 mennessä olisi edellyttänyt 37 prosentin pudotusta. Toimia on siis tehostettava.

### 2.2 Komission ehdotus

2.2.1 Direktiiviehdotuksen valmistelemiseksi komissio järjesti julkisen tiedotustilaisuuden, ja lisäksi on pidetty kokous edustavien eturyhmien kanssa. Nämä kokoukset johtivat osaltaan nyt puheena olevaan ehdotukseen direktiiviksi.

2.2.2 Komissio pitää ehdotettua direktiiviä tehokkaana keinona, jonka avulla tavoite voidaan siltäkin vielä saavuttaa ja jonka avulla voidaan varmistaa EU:n kansalaisten yhdenvertainen kohtelu.

2.2.3 Ehdotetun direktiivin tavoitteena on tehostaa muissa kuin ajoneuvon rekisteröintimaassa tehtyjen rikkomusten rankaisemista.

2.2.4 Nykyisellään muussa kuin ajoneuvon rekisteröintimaassa tehdyt rikkomukset jäävät usein rankaisematta. Ulkomailla asuvien kuljettajien osuuden ylinopeusrikkomuksista tiedetäänkin vaihtelevan 2,5 prosentin ja 30 prosentin välillä.

2.2.5 Kun otetaan huomioon, että 30 prosenttia liikennekuolemista on osoittautunut johtuvan ylinopeudesta, tiukat toimet

ylinopeuksia vastaan voisivat alentaa liikennekuolemien määrää huomattavasti.

2.2.6 Myös muilla ehdotuksessa mainituilla rikkomuksilla on keskeinen merkitys. Näitä ovat rattijuopumus (25 %), turvavyön käytön laiminlyönti (17 %) ja punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen (4 %).

2.2.7 Komissio ei pyri tieliikennesääntöjen tai liikenne rikkomuksista määrättävien rangaistusten yhdenmukaistamiseen, vaan ne kuuluvat edelleenkin jäsenvaltioiden toimivaltaan. Ehdotuksessa on vain hallinnollisia säännöksiä, joilla perustetaan tehokas rajatylittävän valvonnan järjestelmä tärkeimpiä liikenne rikkomuksia varten, jotta päästäisiin tavoitteeseen liikenteen kuolonuhrien määrän puolittamisesta vuoteen 2010 mennessä.

## 3. Yleistä

3.1 Komitea antoi 11. joulukuuta 2003 lausunnon komission tiedonannosta ”Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma — Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä: yhteinen vastuu”. Lausunnonssa komitea kyseenalaisti liian kunnianhimoisena pitämänsä komission tavoitteen. Nyt onkin osoittautunut, että lisätoimet ovat tarpeen, mikäli tavoite halutaan saavuttaa.

3.2 Komitea katsookin, että Euroopan unionin laajuinen rajatylittävä liikennevalvonta tuottaa selvää lisäarvoa. Komitea on komission kanssa yhtä mieltä siitä, että on tehtävä kaikki voitava, jotta vuonna 2001 asetettu tavoite liikenteen kuolonuhrien määrän puolittamisesta vuoteen 2010 mennessä voidaan silti vielä saavuttaa, ja pitää tarkasteltavana olevaa ehdotusta direktiiviksi mahdollisuutena saavuttaa huomattavaa edistystä. Siihen tulee kuitenkin liittää myös tehokkaita valvonta- ja rangaistustoimia. Komitea kehottaakin neuvostoa ja jäsenvaltioita kutakin toimivaltansa puitteissa ja kulloisenkin tilanteen edellyttämällä tavalla ryhtymään kiireesti toimiin valvonnan ja rangaistusten tehostamiseksi.

3.3 Komission ehdottama toimintatapa vaikuttaa yksinkertaiselta. Tiedonvaihtoverkko, jonka yksityiskohdista on vielä sovittava, antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden sakottaa muiden jäsenvaltioiden autoilijoita, jotka tekevät rikkomuksen niiden alueella. Ehdotuksesta ei kuitenkaan selviä, mikä verkko ja mikä järjestelmä komissiolla on mielessä.

3.4 Komissio toteaa ehdotetun direktiivin 4 artiklassa, että tiedonvaihdon on tapahduttava nopeasti (12 kuukaudessa perustettavan) EU:n laajuisen sähköisen verkon välityksellä. Toisaalla asiakirjassa todetaan, että tiedonvaihtoa varten tullaan käyttämään jo olemassa olevaa tietojärjestelmää, jolloin kustannukset pysyvät alhaisina. Komissio ei kuitenkaan täsmennä, mitä tiedonvaihtojärjestelmää on tarkoitus soveltaa. Komitea on komission kanssa samaa mieltä siitä, että ajan ja kustannusten säästämiseksi tiedonvaihtoverkko on parasta liittää johonkin jo olemassa olevaan EU:n tietojärjestelmään.

3.5 Tarkemmin sanoen komitea tarkoittaa samankaltaista toimintatapaa, josta määrätään ehdotetussa, terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjuntaa koskevan yhteistyön tiivistämistä koskevassa neuvoston päätöksessä ja jossa hyödynnetään Eucaris-tekniikkaa. Järjestelmä on käytössä jo 18 jäsenvaltiossa, ja neuvoston päätöksen tultua voimaan sitä käyttävät kaikki 27 jäsenvaltiota. Sen kustannukset ovat muihin verkkojärjestelmiin verrattuina erittäin alhaiset.

3.6 Komitea kehottaa komissiota vähintäänkin teettämään kaikkia olemassa olevia järjestelmiä, myös Eucaris-tekniikkaa, koskevan tutkimuksen, jossa selvitetään mahdollisuudet laajentaa ne kattamaan myös suunniteltu tiedonvaihto.

3.7 Komitea pitää asianmukaisena komission ehdotusta rajoittaa direktiivi koskemaan oikeusperustan laatimista ajoneuvojen rekisteritietojen vaihtamista varten. Jäsenvaltioiden on syytä itse määrittellä oikeudelliset jatkotoimenpiteet rikkomustapauksissa, sillä se on toissijaisuusperiaatteen mukaista.

3.8 Komitea huomauttaa kuitenkin, että toimenpiteiden teho kasvaisi, jos saataisiin aikaan EU:n kattavat, esimerkiksi suurimpia sallittuja nopeuksia, veren sallittua alkoholipitoisuutta ja sovellettavia seuraamuksia koskevat sopimukset, joita jäsenvaltiot toteuttavat ja valvovat yhdenmukaisesti. Neuvoston olisikin lopulta saatava aikaan tuloksia tällä alalla.

#### 4. Erityistä

4.1 Kun otetaan huomioon tavoite tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittamisesta vuoteen 2010 mennessä vuoteen 2001 verrattuna sekä vuoden 2007 lopulla tehty väliarvio, joka osoitti, että tavoitetta ei voida saavuttaa ilman lisätoimia, komitea pitää komission ehdotusta rajanylittävistä yhteistyöstä askeleena oikeaan suuntaan, sillä komission ilmoittamien tietojen mukaan yhteistyön avulla voitaisiin välttää vuosittain 200–250 kuolonuhria. Yhteistyö koskisi neljää rikkomusta:

— ylinopeus

— rattijuopumus

— turvavyön käytön laiminlyönti

— punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen.

4.2 Komitean mielestä komission olisi sisällytettävä ehdotetun direktiivin 1 artiklaan myös muita rajanylittävän valvonnan piiriin luettavia rikkomuksia, kuten matkapuhelimen käyttö ajon aikana ilman *hands free* -toimintoa, aggressiivinen ajokäyttäytyminen, ohituskiellon noudattamatta jättäminen, kiellettyyn ajosuuntaan ajaminen sekä huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen. Kuten komitea jo totesi lausunnossaan komission tiedonannosta ”Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma — Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä: yhteinen vastuu”, tavoite on pyrittävä saavuttamaan kaikin mahdollisin keinoin.

4.3 Rikkomuksista rankaisemiseksi komitea kehottaa harkitsemaan myös esimerkiksi pisteytykseen perustuvaa ajokorttijärjestelmää, ajoneuvon takavarikointia ja ajokortin tilapäistä pois ottamista, joita voitaisiin soveltaa myös sakkoihin yhdistettyinä tai erikseen.

4.4 Komitea kannattaa ehdotetun direktiivin 6 artiklaan sisältyvää komission ehdotusta, jonka mukaan kunkin jäsenvaltion tulee nimetä keskusviranomainen toimenpiteiden täytäntöönpanon koordinoimista varten.

4.5 Komitean mielestä komission ehdotus lomakemallista rikkomuksista ilmoittamiseksi, josta säädetään direktiivin 5 artiklassa, ei ole toissijaisuusperiaatteen nojalla toivottava. Tärkeää on ennen kaikkea sisältö eikä niinkään muoto. Komitean mielestä komission tulisi ehdotuksessaan rajoittaa asiaankuuluvien tietojen tarkkaan määrittelyyn.

4.6 Komissio ehdottaa direktiiviluonnoksen 8 artiklassa, että sitä avustaa direktiivin täytäntöönpanossa liikenneturvallisuuden valvontakomitea. Komitea kannattaa ehdotettua komiteamenettelyä.

Bryssel 17. syyskuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean  
puheenjohtaja  
Dimitris DIMITRIADIS