

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 15 §:n ja tieliikennelain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoliikennerekisteristä annettua lakia ja tieliikennelakia. Lainmuutoksilla pantaisiin täytäntöön liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (CBE-direktiivin) velvoitteet. Direktiivin tarkoituksena on varmistaa liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneriikkomusten tutkinnan tehokkuus myös silloin, kun rikkomukseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa liikenneriikkomus on tehty.

CBE-direktiivi edellyttää Euroopan unionin jäsenvaltioiden ajoneuvorekistereiden ajoneuvo sekä ajoneuvojen omistaja- ja haltijatiedon vaihtamista. Rikkomuksen tekovaltio voisi käyttää toisesta jäsenvaltiosta vastaanottamia tietoja sen määrittämiseksi, kuka on henkilökohtaisesti vastuussa direktiivissä tarkoitetuista yleisimmistä liikenneturvallisuuteen vaikuttavista liikenneriikoksista ja -rikkomuksista. Tietojenvaihto tehostaisi erityisesti automaattisessa liikennevalvonnassa rekisteröityjen liikenneriikosten ja -rikkomusten tutkintaa ja seuraamusten täytäntöönpanoa.

Suomen ajoneuvoliikennerekisterissä on jo tällä hetkellä CBE-direktiivin edellyttämät tietojenvaihtoelementit. Ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa säädetään mahdollisuudesta luovuttaa rekisterin tietoja sekä kansallisille että kansainvälisille viranomai-

sille ja muille toimijoille. Ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin esitetään kuitenkin lisättäväksi maininta siitä, että CBE-direktiivin mukaisessa tietojenkäsittelyssä syntyvät lokitiedot ja valvontatiedot säilytettäisiin ja poistettaisiin ajoneuvoliikennerekisteristä noudattaen rajat ylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajat ylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehtyä neuvoston päätöstä (Prümin päätöstä). Ajoneuvoliikennerekisteriä ylläpitää Liikenteen turvallisuusvirasto ja se toimisi CBE-direktiivissä tarkoitettuna kansallisena tietojenvaihdon yhteyspisteenä.

Tieliikennelakiin esitetään lisättäväksi CBE-direktiivin mukainen säännös ilmoituksesta, jonka poliisi voisi tehdä liikenneriikoksesta epäillyn, ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai muuten tunnistetulle henkilölle. Ilmoituksen lähettämisen edellytyksenä olisi se, että valvontaviranomainen päättäisi ryhtymisestä jatkomenettelyyn epäillyn liikenneriikoksen johdosta. Tieliikennelaisissa säädettäisiin myös CBE-direktiivin edellyttämistä ilmoitukseen sisältyvistä tiedoista: rikoksen tai rikkomuksen oikeudellisista seuraamuksista Suomessa, liikenneriikkomuksen luonteesta, rikkomuksen tai rikoksen paikasta, päivämäärästä ja ajasta sekä niistä rikos tai rikkomus nimikkeistä, joita on rikottu.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYS .....	2
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 JOHDANTO .....	3
2 NYKYTILAN ARVIOINTI .....	3
2.1 Euroopan unionin lainsäädäntö ja sen tausta .....	3
<i>Kansallinen ja eurooppalainen liikenneturvallisuustilanne</i> .....	3
<i>CBE-direktiivin keskeinen sisältö</i> .....	4
2.2 Ulkomaalaisten ajoneuvojen valvonta tieliikenteessä .....	6
2.3 Automaattinen tieliikennevalvonta .....	8
<i>Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö</i> .....	8
<i>Kansainvälistä vertailua</i> .....	10
<i>Valvonnan laajuus ja kohdentaminen tieverkolle</i> .....	10
<i>Nopeusrikkomusten käsittely</i> .....	11
<i>Valvonta- ja hallinnointiorganisaatiot</i> .....	11
<i>Seuraamukset</i> .....	11
<i>Vastuu liikennetikoksesta</i> .....	12
<i>Menettely</i> .....	12
<i>Omistajan tai haltijan velvollisuus ilmoittaa kuljettaja ja velvollisuuden</i> <i>laiminlyönnin seuraamukset</i> .....	13
<i>Oikeushenkilön vastuu liikennetikoksesta</i> .....	13
2.4 Automatisoitu kansainvälinen tiedonvaihto .....	13
<i>Prümin sopimus ja päätökset</i> .....	13
<i>Suomen ajoneuvoliikennerekisteri kansainvälisen tiedonvaihdon välineenä</i> .....	14
<i>Ajoneuvoliikennerekisterin tietojen luovuttaminen ulkomaille</i> .....	15
<i>Eucaris-tietojärjestelmä</i> .....	15
2.5 Henkilötietojen suoja kansainvälisessä tiedonvaihdossa .....	16
2.6 Liikennesakon tai muun tieliikenteen maksuseuraamuksen täytäntöönpaneminen toisessa valtiossa .....	16
3 ESITYKSEN KESKEISET TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET .....	19
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET .....	21
4.1 Vaikutukset viranomaisten toimintaan .....	21
4.2 Taloudelliset vaikutukset .....	22
5 ASIAN VALMISTELU .....	22
6 AHVENANMAAN ASEMA .....	23
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	24
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT .....	24
1.1 Laki ajoneuvoliikennerekisteristä .....	24
1.2 Tieliikennelaki .....	24
2 VOIMAANTULO .....	25
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS .....	25
LAKIEHDOTUKSET .....	27
ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 15 §:n muuttamisesta .....	27
tieliikennelain muuttamisesta .....	28
LIITE .....	29
RINNAKKAISTEKSTIT .....	29
ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 15 §:n muuttamisesta .....	29

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne-erikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/82/EU, jäljempänä *CBE-direktiivi*. Direktiivin tavoitteena on parantaa tieliikenneturvallisuutta tehostamalla liikenteen valvontaa ja seuraamusten täytäntöönpanoa.

Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että liikenneerikoksista määrättävät seuraamukset toimeenpannaan tehokkaasti ja johdonmukaisesti. Huolimatta rajat ylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin torjumiseksi tehdyn Euroopan unionin neuvoston päätöksen 2008/615/YOS ja päätöksen täytäntöönpanosta tehdyn neuvoston päätöksen 2008/616/YOS, jäljempänä *Prümin päätökset*, mahdollistamista keinoista, toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa rekisteröidyllä ajoneuvolla tehdyistä liikenneerikkomuksista määrätty sakkorangaistukset jäävät usein panematta täytäntöön rikkomuksen tekovaltiossa. Tienkäyttäjien yhdenvertaisuuden kannalta on kuitenkin tärkeää, että myös tällaisissa rajat ylittävissä tilanteissa liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneerikosten ja -rikkomusten esitutkinnan ja täytäntöönpanon tehokkuus kyetään takaamaan.

### 2 Nykytilan arviointi

#### 2.1 Euroopan unionin lainsäädäntö ja sen tausta

##### *Kansallinen ja eurooppalainen liikenneturvallisuustilanne*

Euroopan unionin tieliikenteessä menehtyi vuonna 2001 yhteensä noin 54 000 ihmistä. Lukumäärä oli niin suuri, että Euroopan unioni ryhtyi toimenpiteisiin tilanteen parantamiseksi. Se asetti vuonna 2001 tavoitteekseen, että liikennekuolemat puolittuvat unionin alueella vuoteen 2010 mennessä.

Kuolonuhrien määrä vähenikin Euroopan unionissa 6 prosentilla vuoteen 2004 mennessä ja 5 prosentilla vuoteen 2006 mennessä. Vuonna 2007 myönteinen kehitys kuitenkin pysähtyi, koska vuonna 2007 tieliikenteessä kuoli Euroopassa vielä noin 43 000 ihmistä.

Tilanne parani uudelleen vuoden 2007 jälkeen siten, että vuosina 2001–2010 Euroopan unionin tieliikennekuolemat vähenivät yhteensä 43 prosentilla. Siten tavoitekaudella 2001–2010 kuolemat vähenivät vuosittain keskimäärin kuudella prosentilla.

Vuonna 2011 kehitys jälleen hidastui ja vähennystä oli vain 2 prosenttia. Tästä huolimatta esimerkiksi Latviassa ja Tanskassa tieliikenteen turvallisuus kehittyi vuonna 2011 suotuisasti. Sen sijaan Suomessa, Saksassa ja Ruotsissa, joiden turvallisuustilastot ovat olleet säännönmukaisesti hyvät, tieliikennekuolemat lisääntyivät. Tieliikennekuolemat karttuivat myös sellaisissa jäsenvaltioissa, joissa tieliikenneturvallisuus oli jo ennestään huonolla tasolla, esimerkiksi Puolassa ja Belgiassa. Euroopan teillä kuolee nykytasolla noin 85 ihmistä päivässä.

Euroopan unionin komissio asetti heinäkuussa 2010 uuden tavoitteen: se pyrkii puolittamaan liikennekuolemien määrän vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Komission tieliikenneturvallisuuden toimintaohjelmassa esitetään aloitteita ja keinoja, joilla pyritään parantamaan ajoneuvoja, infrastruktuuria ja tienkäyttäjien käyttäytymistä. Toimintaohjelman keskeinen osa-alue on tieliikennevalvonnan tehostaminen. Myös Euroopan parlamentti on sitoutunut vuonna 2012 suosituksillaan tavoitteeseen.

Myös Suomessa tieliikennekuolemat pyritään puolittamaan vuoteen 2020 mennessä. Tieliikenteen turvallisuudelle vuoteen 2010 asetettu välitavoite edellytti, että liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä vähenee alle 250:n. Pitkän aikavälin tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantuminen niin, että liikennekuolemien määrä olisi vuonna 2025 Suomessa enintään 100. Vuoden 2020 tavoitteen mukaan Suomessa ei tulisi kuolla tieliikenteessä enempää kuin 136 ihmistä.

Tieliikenteen turvallisuus on parantunut Suomessa pitkällä aikavälillä. Vakavien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien kehitys on ollut hitaasti laskeva. Viimeisen vuosikymmenen aikana (vuosina 2000–2010) liikennekuolemien määrä on vähentynyt 396:sta 279:een ja loukkaantuneiden määrä 8508:sta 8057:ään. Vuonna 2010 Suomen tieliikenteessä kuoli 272 ihmistä ja loukaantui 7673 ihmistä. Siten vuodelle 2010 asetettua välitavoitetta ei saavutettu.

Suomessa hallituksen tavoitteena on, että Suomi on liikenneturvallisuudessa Euroopan parhaiden valtioiden joukossa. Asukaslukuun suhteutetussa vertailussa Suomen sijoitus on kuitenkin hieman heikentynyt viime vuosina. Euroopan liikenneturvallisuusvertailussa Suomi sijoittui vuonna 2011 sijalle 12. Kun tarkasteltiin liikennekuolemien prosentuaalista vähenemistä viimeisen vuosikymmenen aikana, Suomen sijoitus oli 23. Muut pohjoismaat ovat pärjänneet Suomea paremmin ja pystyneet edelleen parantamaan liikenneturvallisuuttaan, vaikka ne ovat lähtökohtaisesti olleet Euroopan kärkitasoa.

Vuonna 2012 tilanne parani Suomessa, koska liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset vähenivät selvästi. Liikenteessä menehtyi 255 ja loukaantui 5714 ihmistä. Lukemat ovat sotien jälkeisen ajanjakson parhaat. Näyttäisi lisäksi siltä, että vuonna 2013 oltaisiin noin vuoden 2012 turvallisuustilanteen tasolla.

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on yhteinen eurooppalainen tavoite. Euroopan unionin komissio korosti 20 päivänä heinäkuuta 2010 päivätyssä tiedonannossaan ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020”, että vain valvonnan avulla voidaan luoda olosuhteet, joissa tieliikenteessä tapahtuneiden kuolemantapausten ja loukkaantumisten määrä voi alentua huomattavasti. Siksi liikenteen valvontaan on välttämätöntä kiinnittää jatkossakin erityistä huomiota. Suomessa valtioneuvosto antoi 5 päivänä joulukuuta 2012 periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamisesta, johon on vuosille 2013–2015 kirjattu tieliikennevalvonnan kehittämissuunnitelman toteuttaminen.

#### *CBE-direktiivin keskeinen sisältö*

CBE-direktiivin 1 artiklan mukaan sen tavoite on pyrkiä varmistamaan Euroopan unionin kaikkien tienkäyttäjien korkeatasoinen suojelu tehostamalla rajat ylittävän liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenne-rikkomusten täytäntöönpanoa tilanteissa, joissa rikkomus on tehty ajoneuvolla, joka on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tapahtui.

Direktiivin 2 artiklan mukaan sitä sovelletaan seuraaviin liikenne-rikkomuksiin:

- a) ylinopeuteen,
- b) turvavyön käytön laiminlyöntiin,
- c) punaisen liikennevalon noudattamatta jättämiseen,
- d) rattijuopumukseen,
- e) huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamiseen,
- f) suojakypärän käytön laiminlyöntiin,
- g) kielletyllä kaistalla ajamiseen, sekä
- h) matkapuhelimen tai muun viestintävälineen laittomaan käyttöön ajon aikana.

Direktiivin 4 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden välisessä tietojenvaihdossa noudatettavasta menettelystä. Edellä mainittujen liikenne-rikosten ja -rikkomusten tutkintaa varten jäsenvaltiot antavat muiden jäsenvaltioiden kansallisille yhteyspisteille pääsyn kansallisiin ajoneuvorekisteritietoihin ja oikeuden tehdä automaattisia hakuja ajoneuvoja koskevista tiedoista sekä ajoneuvon omistajiin tai haltijoihin liittyvistä tiedoista. Haun suorittamiseen tarvittavat tietoelementit ovat direktiivin liitteessä. Rikkomuksen tekovaltion kansallinen yhteyspiste suorittaa kaikki lähetettävien pyyntöjen muodossa tehtävät haut ajoneuvon täydellistä rekisteritunnusta käyttäen. Hakujen suorittamisessa noudatetaan pääosin Prümin päätöksen 2008/616/YOS liitteen 3 luvussa määriteltyjä menettelyjä.

Rikkomuksen tekovaltio käyttää vastaanottamiaan tietoja direktiivin 4 artiklassa säädetyllä tavalla sen määrittämiseksi, kuka on henkilökohtaisesti vastuussa liikenne-rikoksesta tai -rikkomuksesta. Tietojen vaihtamiseksi kukin jäsenvaltio nimeää kansallisen yhteyspisteen. Yhteyspisteen toimivaltuudet määräytyvät asianomaisessa jäsenvaltiossa

sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan.

Direktiivin 4 artiklassa säädetään myös siitä, että jäsenvaltiot toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tietojenvaihto suoritetaan yhteentoimivin sähköisin keinoin ilman sellaista tietojenvaihtoa, johon liittyy muita tietokantoja. Jäsenvaltioiden tehtävänä on varmistaa, että tietojenvaihto suoritetaan kustannustehokkaasti ja turvallisesti, ja niin, että toimitettujen tietojen turvallisuus ja suojele kyetään takaamaan mahdollisimman suurelta osin olemassa olevia ohjelmistosovelluksia hyödyntäen, kuten erityisesti Prümin päätöksen 2008/615/YOS 12 artiklan soveltamista varten suunniteltua sovellusta (Eucaris-tietojärjestelmää) ja näiden ohjelmistosovellusten muutettuja versioita. Ohjelmistosovellusten muutettujen versioiden on mahdollistettava sekä verkon välityksellä tapahtuva reaaliaikainen vaihto että erissä tapahtuva vaihto, joista jälkimmäinen mahdollistaa monien pyyntöjen tai vastausten vaihdon yhdessä viestissä. Kukin jäsenvaltio on myös velvollinen vastamaan käyttävien ohjelmistosovellusten hallinnoinnista, käytöstä ja ylläpidosta aiheutuvista kustannuksista.

CBE-direktiivin 5 artiklan mukaan rikkomuksen tekovaltio päättää, käynnistääkö se liikenne rikoksiin tai -rikkomuksiin liittyviä jatkomenettelyjä vai ei. Jos rikkomuksen tekovaltio päättää käynnistää tällaisia menettelyjä, kyseinen jäsenvaltio ilmoittaa asiasta kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti liikenne rikoksesta tai -rikkomuksesta epäillyn ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai muuten tunnistetulle henkilölle. Ilmoitukseen on sisällyttävä sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti tiedot rikkomuksen tekovaltion lainsäädännön mukaisista rikkomuksen oikeudellisista seuraamuksista kyseisen jäsenvaltion alueella. Rikkomuksen tekovaltion on sisällytettävä liikenne rikkomuksesta epäillylle ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai muuten tunnistetulle henkilölle lähetettävään ilmoitukseen kaikki asiaankuuluvat tiedot, erityisesti rikoksen tai rikkomuksen luonne, rikkomuksen paikka, päivämäärä ja aika, niiden kansallisten säännösten nimikkeet, joita on rikottu, ja tästä seuraava rangaistus sekä tarvittaessa tiedot rikkomuksen toteutukseen

käytetystä laitteesta. Tätä tarkoitusta varten rikkomuksen tekovaltio voi käyttää direktiivin liitteessä II olevaa mallia.

Direktiivin 5 artiklassa on lisäksi säädetty ilmoituksessa käytettävästä kielestä. Ilmoitus tulee lähettää rekisteröinti asiakirjan kielellä, mikäli asiakirja on saatavilla, tai jollakin rekisteröintivaltion virallisella kielellä.

CBE-direktiivin 6 artiklassa säädetään komissiolle toimitettavista direktiivin soveltamiseen liittyvistä kertomuksista, joista ensimmäinen tulee toimittaa 7 päivänä marraskuuta 2014. Sen jälkeen kertomus on toimitettava 6 päivänä toukokuuta 2016 ja sen jälkeen joka toinen vuosi. Kertomuksissa on ilmoitettava rekisteröintivaltion kansalliseen yhteispisteeseen 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. Kertomuksiin on sisällyttävä myös kuvaus liikenne turvallisuuteen liittyviin rikkomuksiin sovellettavien jatkomenettelyjen tilanteesta kansallisella tasolla niiden rikkomusten osuuden perusteella, joiden johdosta ilmoitus on lähetetty.

CBE-direktiivin mukaisesti käsiteltyihin henkilötietoihin sovelletaan direktiivin 7 artiklassa säädetyllä tavalla rikosasioissa tehtävässä poliisi- ja oikeudellisessa yhteistyössä käsiteltävien henkilötietojen suojaamisesta annetun puitepäätöksen 2008/977/YOS mukaisia henkilötietosuojasäännöksiä. Jokaisen jäsenvaltion tehtävänä on varmistaa, että käsiteltävät henkilötiedot oikaistaan asianmukaisen määräajan kuluessa, jos ne ovat virheellisiä, ja ne poistetaan tai niiden käyttö kielletään puitepäätöksen 4 ja 5 artiklan mukaisesti, kun niitä ei enää tarvita. Tietojen säilyttämisen aikaraja vahvistetaan puitepäätöksen 9 artiklassa määritellyllä tavalla. Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että kaikkia käsiteltyjä henkilötietoja käytetään vain direktiivin 1 artiklassa määritellyn 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 puitepäätöksen asiaa koskevien säännösten täytäntöönpanoa varten.

Direktiivin 7 artiklan mukaan käsiteltyihin henkilötietoihin on sovellettava myös kaikkia Prümin päätösten mukaisia asiaankuuluvia tietosuoja säännöksiä. Henkilöillä, joita asia koskee, on myös oltava oikeus saada tietää, mitkä rekisteröintivaltiossa tallennetut henkilötiedot on toimitettu rikkomuksen tekovaltiolle, mukaan lukien pyynnön päivämäärä ja rikkomuksen tekovaltion toimivaltainen viranomais.

CBE-direktiivin 8 artiklassa säädetään tienkäyttäjien tiedottamisesta. Komissio asettaa internet-verkkosivuilleen koosteen kaikilla unionin toimielinten virallisilla kielillä tiedoista, jotka koskevat jäsenvaltioissa voimassa olevia direktiivin soveltamisalaan kuuluvia sääntöjä. Jäsenvaltioiden on tiedotettava komissiolle näistä säännöistä. Jäsenvaltioiden on annettava tienkäyttäjille tarvittavat tiedot niiden alueella sovellettavista säännöistä sekä CBE-direktiivin täytäntöönpanotoimenpiteistä yhdessä esimerkiksi liikenneturvallisuusjärjestöjen, liikenneturvallisuuden alalla toimivien kansalaisjärjestöjen ja autoliittojen kanssa.

CBE-direktiivin liitteessä on määritelty Eucaris-tietojärjestelmän välityksellä tehtävään hakuun kuuluvat, 4 artiklassa tarkoitetut tietoelementit. Pakollisia hakuelementtejä ovat:

- ajoneuvoa koskevat tiedot,
- rekisteröintijäsenvaltio,
- rekisterinumero,
- rikkomusta koskevat tiedot,
- rikkomuksen tekovaltio,
- rikkomuksen viitepäivämäärä ja viiteajankohta sekä
- haun tavoite.

Edellä mainittu tieto on haussa pakollinen, jos se on saatavilla kansallisessa rekisterissä.

Toiseen jäsenvaltioon toimitettavat 4 artiklassa tarkoitetut pakolliset ajoneuvoa koskevat tietoelementit ovat (mikäli tieto on saatavissa kansallisesta rekisteristä)

- rekisterinumero,
- alustanumero,
- rekisteröintimaa,
- merkki,
- ajoneuvon kaupallinen malli, sekä

- EU-luokkakoodi.

Liitteen I toisessa osassa on lueteltu ajoneuvon haltijoista tai omistajista toiseen jäsenvaltioon toimitettavat tiedot. Ne ovat seuraavat:

Ajoneuvon haltijaan liittyvät tiedot:

- rekisteriotteen haltijoiden sukunimi/yhtiönimi,
- etunimi,
- osoite,
- sukupuoli,
- syntymäaika,
- oikeussubjekti (yksityishenkilö, yhdistys, yhtiö jne.)
- syntymäaika,
- ID-numero (tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettavissa yksiselitteisesti)

Ajoneuvon omistajaan liittyvät tiedot:

- omistajan sukunimi/yhtiönimi,
- etunimi,
- osoite,
- sukupuoli,
- syntymäaika,
- oikeussubjekti,
- syntymäpaikka sekä
- ID-numero (tunniste, josta henkilö tai yhtiö on tunnistettava yksiselitteisesti)

Liitteessä on lisäksi tarkennettu, että romuajoneuvoista, anastetuista ajoneuvoista, anastetuista rekisterikilvistä tai vanhentuneesta rekisteröintiä koskevista tiedoista omistajan tai haltijan tietoja ei toimiteta. Sen sijaan kysyjälle palautetaan tieto ”Tietoja ei paljasteta”.

CBE-direktiivin liitteessä II on malli direktiivin 5 artiklassa tarkoitettua ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle lähetettävää ilmoitusta varten.

CBE-direktiivin 12 artiklan mukaan direktiivi tulee sisällyttää osaksi kansallista lainsäädäntöä 7 päivänä marraskuuta 2013 lukien.

## 2.2 Ulkomaalaisten ajoneuvojen valvonta tieliikenteessä

Liikennevalvonta on tehokas väline tieliikenteen turvallisuuden ylläpitämisessä. Käytännön valvonnassa ei ole lähtökohtaisesti merkitystä, missä valtiossa valvonnan kohteena oleva ajoneuvo on rekisteröity. Liikenne-

teenvalvonnassa ulkomaalaiset ajoneuvot ovat samanlaatuisen tarkkailun alaisena kuin kotimaisetkin.

Sitä vastoin automaattisessa liikennevalvonnassa rekisteröidyt liikenne rikokset jäävät usein ilman toimenpiteitä, jos niiden tekemiseen käytetty ajoneuvo on rekisteröity toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus on tapahtunut. Näin tapahtuu kaikkialla Euroopassa, myös Suomessa. Syynä tähän on ollut se, että ajoneuvojen omistajien tai haltijoiden tiedot eivät ole olleet helposti valvontaviranomaisten saatavilla. Joidenkin jäsenvaltioiden välillä on laadittu kahden- ja monenvälisiä sopimuksia rajat ylittävien liikenne rikosten ja – rikkomusten käsittelemiseksi. Sopimuksista huolimatta näissäkin valtioissa on yhdenvertaisuusongelmaa muiden kuin sopimusten jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen kohdalla.

Automaattisen liikenteenvalvonnan ehdoton edellytys on ajoneuvon omistaja- tai haltijatiedon saaminen jälkikäteen valvontaviranomaisen käyttöön. Suomessa automaattivalvonnassa rekisteröity ylinopeus tai liikennemerkkien vastainen ajo linja-auto- tai raitiovaunukaistalla voidaan käsitellä niin sanotussa ehdollisessa rikesakkomenettelyssä ja rikesakko lähettää kuljettajaa selvittämättä jälkikäteen ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Myös ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen omistaja tai haltijatietojen saaminen on nykyisin mahdollista Prümin päätösten perustella jäsenvaltioiden välillä. Käytännössä liikenne rikosasioissa tätä mahdollisuutta ei käytetä, koska seuraamusten lähettämiseen ulkomaille liittyy monia käytännön ongelmia. Näistä voidaan esimerkkeinä mainita kielelliset ja sakkomenettelyiden määräkäytännön liittyvät ongelmat.

Jotta liikenneturvallisuudelle kansallisesti ja kansainvälisesti asetetuissa tavoitteissa on

mahdollista onnistua, kansalaisten on hyväksyttävä liikenteenvalvonnan tarkoitukselliset ja tavoitteet. Hyväksynnän heikentymiseen vaikuttaa ainakin se, jos ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen kuljettajat jäävät säännönmukaisesti ilman seuraamuksia liikenne rikoksista. Rajat ylittävän liikennevalvonnan laiminlyönti ei ole yhdenvertaisuusperiaatteen mukaista.

Ulkomailla asuvien kuljettajien osuudesta Euroopan unionin tieliikenteessä ei ole tarkkaa tietoa. Euroopan unionin komission tekemien selvitysten mukaan ulkomailla asuvien kuljettajien osuus teillä ajetuista kilometreistä olisi keskimäärin noin 5 prosenttia. Esimerkiksi vuonna 2008 ulkomaalaisten osuus tieliikenteessä oli Ranskassa 5,5 prosenttia, Saksassa 3,9 prosenttia sekä Alankomaissa ja Yhdistyneissä kuningaskunnassa 3,9 prosenttia.

Ulkomailla asuvien osuus ylinopeusrikkomuksiin syyllistyneistä vaihteli jäsenvaltioissa 2,5 prosentista 30 prosenttiin. Tanskassa luku oli 2,5 prosenttia, Suomessa 4 prosenttia, Alankomaissa 6 prosenttia, Espanjan Kataloniassa 8 prosenttia, Belgiassa 14 prosenttia sekä Ranskassa ja Luxemburgissa 30 prosenttia. Luvut osoittavat sen, että ulkomailla asuvat kuljettajat syyllistyvät suhteessa useammin ylinopeusrikkomuksiin kuin maassa vakinaisesti asuvat kuljettajat.

Suomessa ei ole tarkkaa tilastointia ulkomaalaisten kuljettajien tai ajoneuvojen osallisuudesta liikenne rikoksiin. Rekistereissä ei ole tehty erottelua rikokseen syyllistyneen kansallisuuden mukaan. Seuraavassa taulukossa on kuvattu poliisille ilmoitettujen ulkomaalaisten epäiltyjen liikenne rikosten ja rikkeiden kokonaismäärät sekä automaattisen valvonnan osuus kokonaismäärästä.

<b>Epäiltyjen ulkomaalaisten rikosten ja rikkomusten määrä</b>					
	2008	2009	2010	2011	2012
Liikenne rikokset	13 335	12 443	12 283	13 153	12 571
Liikenne rikkomukset	9 372	9 193	9 917	10 272	10 492
<b>Yhteensä</b>	<b>22 707</b>	<b>21 636</b>	<b>22 200</b>	<b>23 425</b>	<b>23 063</b>
<b>Yllä olevista automaattisen valvonnan osuus</b>					
	2008	2009	2010	2011	2012
Liikenne rikokset	0	47	23	45	128
Liikenne rikkomukset	0	177	222	277	1 147
<b>Yhteensä</b>	<b>0</b>	<b>224</b>	<b>245</b>	<b>322</b>	<b>1 275</b>

Automaattisen valvonnan osuudella taulukossa tarkoitetaan pääosin tilanteita, joissa Suomen itärajalla on annettu tiedoksi muualla valtakunnassa automaattisessa liikennevalvonnassa rekisteröityjä sakkoja. Tiedoksiantamisen on mahdollistanut automaattinen rekisterinumerolukulaitteen käyttöön ottaminen rajatoimipisteissä.

Unionin jäsenvaltioiden välillä on tehty kahdenvälisiä liikennevalvontaa ja seuraamusten täytäntöönpanoa koskevia sopimuksia, joiden avulla pyritään tehostamaan liikenne rikoksista ja – rikkomuksista määrättävien seuraamusten tiedoksiantamista ja täytäntöönpanoa. Tällainen sopimus on tullut voimaan muun muassa Belgian ja Ranskan välillä 30 päivänä kesäkuuta 2012. Valtiot ovat sopineet automaattisessa liikennevalvonnassa havaittujen liikenne rikkomuksista määrättyjen seuraamusten vastavuoroisesta tunnustamisesta. Käytännössä on kyse liikenne rikkomuksesta määrättävän maksuseuraamuksen lähettämistä suoraan toisessa valtiossa rekisteröidyn auton omistajalle tai haltijalle ja seuraamuksen tehokkaasta täytäntöönpanemisesta toisessa valtiossa.

Euroopan liikennepoliisijärjestön mukaan vuoden 2012 loppuun mennessä Ranskan automaattivalvonnassa rekisteröitiin 195 553 Belgiassa rekisteröidyn ajoneuvon liikenne rikkomusta. Ajoneuvojen omistaja ja haltijatietojen välittäminen rajan ylitse Belgian ja Ranskan välillä tapahtuu myös Eucaris-tietojärjestelmää hyväksikäyttäen.

### 2.3 Automaattinen tieliikennevalvonta

#### *Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö*

Ensimmäinen automaattisesti valvottu tiejakso rakennettiin Suomeen Paimion ja Muurlan välille vuonna 1993. Tielle asennettiin kahdeksan kamerapistettä noin 40 kilometrin mittaiselle jaksolle.

Vuoden 1993 jälkeen automaattisesti valvottujen teiden rakentaminen on yleistynyt hitaasti ja vuoden 2002 päättyessä noin 322 kilometriä päätieverkkoa oli automaattisen valvonnan piirissä. Vuoden 2002 jälkeen valvontaa on lisätty niin, että vuoden 2010 lopussa pääteistä noin 3000 kilometriä oli valvonnan piirissä. Samaan aikaan poliisin käytössä olevien liikuteltavien valvontayksiköiden määrä kasvoi 15:een.

Tällä hetkellä noin puolet Suomen pääteiden liikenteestä on automaattivalvonnan piirissä. Sen sijaan kameravalvonta kohdistuu vain noin 4 prosenttiin tiestöstä. Tämän lisäksi joissakin kaupungeissa – esimerkiksi Helsingissä, Tampereella ja Porissa – on yksittäisiä kiinteitä kameravalvontapisteitä.

Suomen kiinteisiin valvontapisteisiin perustuvassa järjestelmässä on noin 900 kamerapaikkaa. Niissä käytettäviä valvontakameroita on noin 90. Siten on mahdollista, että noin joka kymmenennessä valvontapisteessä olisi kamera. Käytännössä kuitenkin kameroiden käyttöaste eri poliisipiirien alueella vaihtelee huomattavasti.

Kansainvälisessä vertailussa Suomen järjestelmää on pidetty kustannustehokkaana, koska kustannusten suhdetta vaikutuksiin on pidetty vähäisenä (Kallberg, V-P – Törngvist, J.: Automaattisen nopeusvalvonnan te-



hostamisen mahdollisuudet. Lintu julkaisuja 5/2011).

Kameravalvonta on Suomessa kyselyiden ja tutkimusten mukaan laajasti hyväksyttyä. Vuonna 2004 tehdyssä selvityksessä 86 prosenttia kuljettajista piti kameroin tehtävää liikennevalvontaa hyväksyttävänä (Beilinson, L. – Rathmayer, R. – Vuolijoki, A.: Kuljettajien käsitykset nopeusvalvonnan yleisyydestä ja puuttumiskynnyksestä. VTT tiedotteita 2242). Liikenneturvan vuonna 2007 tekemässä kyselyssä 56 % autoilijoista kannatti automaattisen valvonnan lisäämistä.

Automaattisessa liikennevalvonnassa rekisteröityihin ylityksiin, jotka ovat enintään 20 kilometriä tunnissa, on sovellettu vuodesta 2006 lukien yksinkertaistettua rikesakkomenettelyä. Menettelystä säädetään rikesakkomenettelystä annetun lain (66/1983) 2 a luvussa. Lain 13 a §:n mukaan luvun säännöksiä voidaan soveltaa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyn sellaisen rikesakkorikkomuksen käsittelyyn, joka on havaittu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvon pysäyttämättä ja joka koskee suurimman sallitun nopeuden ylitystä enintään 20 kilometrillä tunnissa tai liikennemerkkien vastaista ajoa linja-auto tai raitiovaunukaistalla.

Käytännössä menettelyssä on kyse siitä, että liikennenerikokseen tai -rikkomukseen, yleensä ylinopeuteen, syyllistynyt ajoneuvon kuljettaja pyritään selvittämään valokuvaamalla rikkomukseen syyllistyneen auton etuosassa sijaitseva rekisteritunnus sekä kuljettaja. Tallentuneen kuvan perusteella ja ajoneuvoliikennerekisterin tietoja hyväksikäyttäen selvitetään ajoneuvon omistaja, haltija tai muu vastaava, jolle ehdollinen rikesakkomääräys lähetetään. Mikäli omistaja, haltija tai muu vastaava ei vastusta määräystä, sakko saa lainvoiman. Mikäli henkilö vastustaa määräystä, poliisin tehtävänä on pyrkiä selvittämään ajoneuvon kuljettaja. Vastustamista ei tarvitse millään tavalla perustella.

Suuremmissa kuin 20 kilometriä tunnissa nopeusrajoituksen ylityksissä ajoneuvon kuljettaja on aina selvitettävä ja teko käsitellään tavanomaisen rikosasian mukaisessa järjestyksessä, käytännössä rangaistusmääräysmenettelystä annetun lain (692/1993) mukaisesti.

Nopeusrajoituksen ylityksestä määrättävän rikesakon suuruus riippuu rikesakkorikkomuksista annetun lain 7 §:n (756/2010) mukaan ylityksen suuruudesta ja nopeusrajoituksesta seuraavasti:

Ylitys	Rajoitus	Rajoitus
	> 60 km/h	≤ 60 km/h
≤ 15 km/h	85 €	70 €
> 15 km/h ja ≤ 20 km/h	115 €	100 €

Poliisin valvontaohjeistuksen mukaan maksuun johtaviin toimenpiteisiin ryhdytään Suomessa vain, jos ylinopeus ylittää rajoituksen 8 kilometrillä tunnissa. Rekisteröidystä nopeudesta vähennetään ensin 3 kilometriä tunnissa, jotta vältetään mittausmenetelmään mahdollisesti sisältyvien epätarkkuuksien aiheuttamilta epätasällisyyksiltä. Siten rikesakko määrätään tosiasiallisesti ylityksestä, joka on 11 kilometriä tunnissa.

Vuonna 2011 poliisi määräsi automaattisessa liikennevalvonnassa erilaisia seuraamuksia seuraavasti:

Lukumäärä	2011
Huomautus	210 536
Rikesakko	36 951
Rangaistusvaatimus	16 306
Ehdollinen rikesakko	171 039
<b>Yhteensä</b>	<b>434 832</b>

Automaattisessa valvonnassa vuonna 2011 määrättyä noin 171 039 rikesakkoa vastustettiin noin 6800 kertaa (noin 4 %).

Suomessa rekisteröitiin ylinopeus-liikennerekoksia vuonna 2011 yhteensä 331 564 kappaletta, joista oli liikenneturvallisuuden vaarantamisia 63 755 ja liikenneriikkomuksia 267 809.

Liikenneviraston selvitysten mukaan nykyisen laajuinen tieliikenteen automaattinen ylinopeusvalvonta vähentää vuosittain 87 henkilövahinko-onnettomuutta ja 27 liikennekuolemaa. Lisäksi on arvioitu, että vuoden

2008 loppuun mennessä järjestelmällä oli vältetty ainakin 300 henkilövahinko-onnettomuutta ja lähes 100 liikennekuolemaa (Pelto, H. – Rajamäki, R.: Automaattisen nopeusvalvonnan vaikutusarvio. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 57/2009). Yleisemmin arvioiden vuoden 2012 loppuun mennessä automaattinen liikennevalvonta oli estänyt noin 550 henkilövahinko-onnettomuutta ja pelastanut noin 180 ihmishenkeä (Beilinson, L. – Kallberg, V-P.: Ajonopeuksien kamera-valvonta turvaa liikennettä. Haaste 4/2012). Liikenneviraston selvitysten mukaan toteutumattomien onnettomuuskustannusten seurauksena valvonta tuottaa vuosittain yhteiskunnalle noin 80 miljoonan euron säästöt.

#### *Kansainvälistä vertailua*

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelmassa selvitettiin automaattisen nopeusvalvonnan tehostamisen kansallisia mahdollisuuksia (Lintu-julkaisuja 5/2012). Tutkimuksessa vertailtiin Suomen, Ruotsin, Norjan, Tanskan, Alankomaiden, Itävallan, Ranskan, Iso-Britannian ja Australian Victorian osavaltion automaattisten liikennevalvonta- ja seuraamusjärjestelmien yleisiä piirteitä. Seuraavassa jaksossa kuvataan lyhyesti järjestelmien eroavaisuuksia Euroopan eri valtioiden välillä.

#### *Valvonnan laajuus ja kohdentaminen tieverkolle*

Kiinteisiin kamerapaikkoihin ja pistenopeuden mittaukseen perustuvalla automaattisella valvonnalla katetun tieverkon pituus vaihtelee vertailtavissa valtioissa. Ruotsissa ja Suomessa valvottua tieverkkoa oli vuonna 2012 noin 3000 kilometriä ja Ranskassa noin 65 000 kilometriä. Myös valvontakameroiden määrä vaihtelee paljon ja useimmissa järjestelmissä kameroita on useita satoja. Kaikissa valtioissa valvonta kohdistuu pääsoin maanteille. Valvottavien kohteiden valintaan vaikuttaa kaikissa valtioissa tien onnettomuushistoria tai ajonopeudet.

Liikuteltaviin kameroihin perustuvaa valvontaa on Norjaa lukuun ottamatta kaikissa

valtioissa. Valvontapaikkojen valintaan vaikuttivat samat seikat kuin kiinteässä kamera-valvonnassa, mutta liikuteltavia kameroita käytettiin enemmän alemmalla tieverkolla. Suomessa liikuteltavia kameroita käytetään erityisesti taajamissa. Niin sanottua keskinopeusvalvontaa tai matkanopeusvalvontaa on Itävallassa, Norjassa (viidessä paikassa), Iso-Britanniassa ja Alankomaissa (useissa paikoissa).

Kiinteiden valvontalaitteiden sijainti valitaan vertailuvaltioissa onnettomuushistorian ja nopeustason perusteella, mutta myös käytännön seikoilla, esimerkiksi sähkön saannilla on valintaan vaikutusta. Vain Iso-Britanniassa on edelleen käytössä filmikameroita. Kuvat ja nopeustiedot tallennetaan laitteiden kiinteisiin muisteihin tai siirrettäville muistilaitteille. Ranskassa, Ruotsissa ja Alankomaissa kuvat lähetetään sähköisesti suoraan valvontakeskuksiin jatkokäsittelyä varten. Suomessa valmistellaan osittaiseen sähköiseen tiedonsiirtoon siirtymistä.

Nopeuksia mitataan tutkalla tai tien pintaan upotettujen induktiosilmukoiden avulla. Kuljettajan tunnistaminen tapahtuu Suomen lisäksi vain Ruotsissa ja Norjassa. Kamera-laitteiden tallennuskapasiteetti tai (automaattisen) tiedonsiirron kapasiteetti eivät rajoita minkään valtion järjestelmässä nopeusvalvontajärjestelmän käyttöä.

Ruotsissa nopeuskamerat aktivoidaan valvontakeskuksesta, kun ajonopeudet tai onnettomuusriski ovat korkeita. Järjestelmällä rekisteröidään vuosittain 230 000 rikkomukseen tai rikokseen syyllistynyttä ajoneuvoa. Ruotsissa mittalaitteet rekisteröivät kaikkien mittauspaikeiden ohittavien ajoneuvojen nopeuden. Myös Itävallassa ja Suomessa valvontalaitteilla kerätään tietoa erisuuruisten rajoituksen ylitysten osuudesta. Myös Norjassa valmistellaan valvontalaitteiden käyttöä nopeuksien yleiseen seurantaan. Suomessa Liikennevirasto hallinnoi niin sanottuja LAMPisteitä, jotka keräävät tietoja ajonopeuksista.

Missään vertailtavassa valtiossa kiinteät valvontalaitteet eivät ole vaikeasti havaittavia. Alankomaissa ja Iso-Britanniassa laitteiden kamerakotelot maalataan huomiota herättävän värisiksi.

*Nopeusrikkomusten käsittely*

Nopeusmittausten tekninen toleranssi eli vähennys, joka mitatusta nopeudesta tehdään ennen sanktioiden määräämistä, vaihtelee vertailtavissa valtioissa. Alankomaissa ja Ranskassa kaikki nopeudet, jotka teknisen toleranssin vähentämisen jälkeen ylittävät nopeusrajoituksen ainakin 1 kilometrillä tunnissa, ovat rangaistavia. Suomen poliisin nopeusvalvontaohjeistuksen mukaan toleranssi-vähennyksen jälkeen todetuista 4-7 kilometriin tunnissa ylityksistä määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle kirjallinen huomautus. Kirjallisen huomautuksen antaminen on mahdollista myös Itävallassa.

Alankomaissa liikennesrikkeiden käsittely on täysin automatisoitua. Manuaalisesti käsitellään vain tapaukset, joissa edestä kuvattua rekisterikilpeä ei kyetä lukemaan automaattisesti. Kaikissa muissa valtioissa kameroiden ottamat kuvat tarkastetaan. Kuvien manuaaliseen käsittelyyn liittyvät työvaiheet määräävät käytännössä koko järjestelmän kapasiteetin. Norjassa ja Tanskassa rikkomusten käsittelyssä on viisinkertainen määrä henkilöstöä Suomeen verrattuna.

Puutteellisten tietojen perusteella hylättyjen tapauksien osuus on kuitenkin Suomessa pienempi kuin muissa valtioissa.

*Valvonta- ja hallinnointiorganisaatiot*

Kiinteiden kamerapaikkojen rakentaminen ja kunnossapito on Euroopassa yleensä tienpitoviranomaisen tehtävänä. Tiedonsiirrosta kiinteiltä kamerapaikoilta rikkeiden käsitteilypaikalle vastaavat eri valtioissa eri organisaatiot, samoin laadunvalvonnasta.

Seuraamuksen määrää vertailtavissa valtioissa joko poliisi tai syyttäviviranomainen. Seuraamusten tiedoksi antamiseen voivat osallistua muutkin tahot. Esimerkiksi Iso-Britanniassa valvontaan osallistuu noin 40 itsenäisesti toimivaa Safety Camera Partnership:ia, joissa on mukana poliisi, oikeuslaitos, tienpitoviranomainen ja paikallinen hallintoviranomainen.

Tanskassa on suunnitteilla automaattisen valvonnan uudelleenorganisointi niin, että tienpitoviranomainen vastaisi tekniikasta ja poliisi muusta menettelystä.

*Seuraamukset*

Niin sanottujen lievien ylinopeuksien seuraamuksina Itävallassa ja Alankomaissa ovat hallinnolliset maksut. Esimerkiksi Alankomaissa seuraamuksena on maksu, jos ylinopeus on vähemmän kuin 31 kilometriä tunnissa ja moottoritieellä vähemmän kuin 41 kilometriä tunnissa. Suuremmat ylinopeudet luokitellaan rikoksiksi, joista seuraa sakko-rangaistus.

Seuraamusten taso vaihtelee valtioittain. Vain Suomessa on käytössä tuloihin suhteutettu päiväsakkorangaistus. Yleensä taso on porrastettu ylinopeuden määrän ja tien luonteen mukaan ja joissakin tapauksissa menettely vaikuttaa seuraamukseen. Joissakin maissa ylitysvyöhykkeet on ilmaistu absoluuttisina lukuina, joissakin prosenttilukuina sallitusta enimmäisnopeudesta.

Alankomaissa kiinteä maksu on porrastettu ylinopeuden eri vyöhykkeiden mukaan. Vyöhykkeet ovat 1 kilometriä tunnissa, kun ylinopeus on korkeintaan 30 kilometriä tunnissa ja se jälkeen vyöhykkeet ovat 5 kilometriä tunnissa. Esimerkiksi ylinopeuden ollessa 20 kilometriä tunnissa sakko on 132 euroa.

Norjan summaarisessa menettelyssä sakko on 600 kruunua (noin 80 euroa), kun suurin sallittu nopeus on 60 kilometriä tunnissa ja ylitys enintään 5 kilometriä tunnissa. Sakko on 4 200 kruunua (noin 540 euroa), kun ylitys on yli 15 ja enintään 20 kilometriä tunnissa. Suurimman sallitun nopeuden ollessa 70 kilometriä tunnissa, sakko on 3 600 kruunua (noin 465 euroa), kun ylitys on yli 15 ja enintään 20 kilometriä tunnissa.

Tanskassa käytetään prosentteissa ilmaistuja vyöhykkeitä. Sakko on 1 000 kruunua (noin 135 euroa) ylityksen ollessa alle 20 prosenttia sallitusta nopeudesta ja 3 500 kruunua (noin 470 euroa) ylityksen ollessa vähintään 80 prosenttia. Raskaiden ajoneuvojen ja perävaunuilla varustettujen ajoneuvojen kohdalla lisäys on jokaisella vyöhykkeellä 500 kruunua (noin 67 euroa).

Itävallassa seuraamus on porrastettu nopeusylityksen määrän perusteella ja sen mukaan, onko rikkomusta tapahtunut taajamassa vai sen ulkopuolella. Jos maantiellä todettu rikkomus käsitellään summaarisessa menet-

telyssä, maksu on 30–60 euroa nopeusrajoituksen ylityksen suuruudesta riippuen.

Iso-Britanniassa vähäisten ylinopeusrikkomusten seuraamus on 60 punnan suuruinen (noin 70 euroa). Vähäisinä rikkomuksia pidetään 20 mailia tunnissa rajoitusalueella rajoituksen ylittämistä enintään 15–25 maililla. 30 mailin rajoitusalueella raja on 20 mailia ja sitä suuremmilla nopeusrajoituksilla 25 mailia. Suurimmat nopeusrajoitusten ylitykset käsitellään tuomioistuimissa, jolloin maksimirangaistus on 5 000 puntaa (noin 5850 euroa).

Myös Ranskassa sakon määrä on kiinteä, ei kuitenkaan silloin, jos nopeuden ylitys on suurempi kuin 50 kilometriä tunnissa.

#### *Vastuu liikennerikoksesta*

Alankomaita lukuun ottamatta vertailtavien valtioiden järjestelmissä vastuu liikennerikoksesta tai –rikkomuksesta perustuu syyllisyysperiaatteeseen, toisin sanoen kuljettajan vastuuseen teosta.

Alankomaissa ajoneuvon omistajan tai haltijan asema vaihtelee teon vakavuusasteesta riippuen. Hallinnollinen kiinteä maksu määrätään ajoneuvon omistajan tai haltijan maksettavaksi silloin, kun teko on lievä. Omistaja tai haltija voi kuitenkin vapautua maksuvelvollisuudesta, jos hän osoittaa, että ajoneuvo on käytetty luvattomasti ja ettei hän ole voinut estää ajoneuvon luvaton käyttöä. Vakavamman teon ollessa kyseessä teosta vastaa ajoneuvon kuljettaja.

Näissä tilanteissa vastuusta vapautukseen omistajan on ilmoitettava ajoneuvon kuljettaja. Jos omistaja ei kykene ilmoittamaan kuljettajaa, hän vapautuu vastuusta, jos tietämättömyyttä ei voida lukea hänen syykseen.

Iso-Britannian lainsäädäntö perustuu pääosin kuljettajavastuuseen. Tilanteissa, joissa omistaja tai haltija kuitenkin kiistää kuljettaneensa ajoneuvoa eikä ilmoita kuljettajan henkilöllisyyttä, hän syyllistyy erikseen rangaistavaan tekoon. Omistaja vapautuu näissä tilanteissa vastuusta, jos hänen ei kohtuudella voida edellyttää tienneen ajoneuvoa kuljettaneen henkilöllisyyttä, esimerkiksi tilanteessa, jossa ajoneuvo on anastettu. Kuljettajaksi

osoitettu henkilö voi vapautua vastuusta osoittamalla toisen henkilön kuljettajaksi.

Ranskan järjestelmä perustuu kuljettajavastuuseen niin, että omistaja tai haltija vapautuu vastuusta nimeämällä kuljettajan. Omistaja tai haltija vastaa sakon maksamisesta, jos hän ei ilmoita kuljettajaa. Jos omistaja tai haltija maksaa sakon heti, sakon määrä on alempi. Mikäli kuljettajaksi ilmoitettu kiistää kuljettaneensa ajoneuvoa, asiassa tehdään poliisitutkinta. Kuljettajaksi ilmoitettu voi myös hakea muutosta maksupäätökseen, mutta valittajan pitää asettaa maksua suurempi vakuus, joka palautetaan, jos valitus hyväksytään.

Norjan, Tanskan ja Itävallan järjestelmät perustuvat kuljettajavastuuseen eikä omistajalla tai haltijalla ole myötävaikuttamisvelvollisuutta kiistäessään ajoneuvon kuljettamisen. Samoin kuin Iso-Britanniassa myös Tanskassa ja Itävallassa omistaja voi syyllistyä rikkomukseen, jos hän kieltäytyy ilmoittamasta kuljettajan henkilöllisyyden

#### *Menettely*

Norjan summaarisessa menettelyssä käsiteltävät asia alkaa siitä, että poliisi lähettää ajoneuvon omistajalle tai haltijalle kirjeen. Kirjeessä ilmoitetaan hänen moottoriajoneuvollaan ajatun ylinopeutta ja että hänelle tulaa lähettämään sakkomääräys, ellei hän ilmoita toista henkilöä kuljettajaksi. Jos omistaja tai haltija ilmoittaa kuljettaneensa ajoneuvoa, poliisi lähettää hänelle sakkomääräyksen, joka hänen tulee allekirjoittaa ja palauttaa poliisille. Tämän jälkeen sakkomääräys vahvistetaan. Jos omistaja ei hyväksy sakkomääräystä tai jos hän ei halua tai pysty ilmoittamaan toista henkilöä kuljettajaksi, poliisi käynnistää esitutkinnan.

Tanskassakin sakkomääräys lähetetään vasta, kun kuljettaja on tosiasiallisesti tiedossa. Siksi poliisi lähettää ensin omistajalle kirjeen, jossa häntä kehoitetaan ilmoittamaan kuljettajan henkilöllisyys.

Mikäli omistaja tai haltija myöntää kuljettaneensa ajoneuvoa, poliisi lähettää hänelle sakkomääräyksen. Jos omistaja tai haltija ilmoittaa toisen henkilön kuljettajaksi, edellä kuvattu menettely toistetaan hänen kohdallaan. Toisin kuin Norjassa, Tanskassa omis-

taja tai haltija on velvollinen ilmoittamaan poliisille kuljettajan henkilöllisyyden. Asiassa käynnistyy esitutkinta, jos maksuvelvollinen ei maksa sakkoa. Esitutinnan jälkeen asia siirtyy tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Iso-Britanniassa menettely kiinteää maksuseuraamusta määrättäessä alkaa niin, että poliisi lähettää ilmoituksen tulevasta syytteestä kuljettajalle tai, ellei hän ole tiedossa, rekisteristä ilmenevälle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Omistajaa tai haltijaa kehoitetaan ilmoittamaan kuljettajan henkilöllisyys ja mikäli näin tapahtuu, ilmoitetulle kuljettajalle lähetetään toinen ilmoitus. Kuljettajalla on tämän jälkeen mahdollisuus hyväksyä kiinteä seuraamus. Omistajan tai haltijan kieltäytyessä ilmoittamasta kuljettajaa hänelle ei määrätä seuraamusta ylinopeudesta, vaan niskoittelusta, siis siitä, että hän kieltäytyy ilmoittamasta kuljettajan henkilöllisyyden.

Itävallassa noin 90 prosenttia liikenne rikkomuksista käsitellään summaarisessa menettelyssä, joka muistuttaa Suomen ehdollista rikesakkomenettelyä. Poliisi voi esitutkintaa käynnistämättä lähettää ajoneuvon omistajalle tai haltijalle kirjeen, jossa kerrotaan rikkomuksesta. Kirjeessä omistajaa tai haltijaa kehoitetaan maksamaan maksu neljän viikon kuluessa. Jos omistaja tai haltija maksaa maksun, liikenne rikkomusta koskeva menettely päättyy. Ylinopeusrikkomus tai siitä määrättävä sakko ei vaikuta Itävallassa ajo-oikeuteen. Jos omistaja tai haltija ei maksa sakkoa, poliisi aloittaa esitutinnan kuljettajan selvittämiseksi ja asia siirtyy hallintoveranomaisen päätettäväksi.

*Omistajan tai haltijan velvollisuus ilmoittaa kuljettaja ja velvollisuuden laiminlyönnin seuraamukset*

Itävallan, Tanskan, Alankomaiden, Ranskan ja Iso-Britannian lainsäädännön mukaan ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen ilmoittamaan rikkomuksesta epäillyn ajoneuvon kuljettajan. Itävallassa omistaja ei voi millään perusteella kieltäytyä ilmoittamasta kuljettajaa. Iso-Britanniassa omistaja vapautuu velvollisuudesta ilmoittaa kuljettaja vain, jos hänen ei kohtuuden mukaan voi edellyt-

tää tienneen kuljettajan henkilöllisyyttä. Tällöin omistaja on esimerkiksi ilmoittanut ajoneuvon tulleen anastetuksi.

Tanskassa omistaja voi sitä vastoin kieltäytyä ilmoittamasta kuljettajaa, jos ilmoittaminen aiheuttaisi hänelle tai lähiomaiselle syytteeseen joutumisen vaaran. Norjassa omistaja ei ole velvollinen ilmoittamaan kuljettajaa poliisille, mutta periaatteessa tuomioistuimelle. Omistaja tai haltija voi kuitenkin kieltäytyä ilmoituksesta samoin perustein kuin Tanskassa.

Seuraamukset kieltäytymisestä vaihtelevat eri valtioissa. Joissakin valtioissa kieltäytymisestä on säädetty erillinen seuraamus. Itävallassa kieltäytymisestä voi seurata enintään 5 000 euron hallinnollinen maksu. Tanskassa seuraamus on porrastettu ajoneuvon painon mukaan. Se on 2 500 kruunua (noin 340 euroa), jos ajoneuvon paino on enintään 3 500 kiloa ja 5 000 kruunua (noin 670 euroa), jos paino ylittää 3 500 kiloa. Iso-Britanniassa omistajalle määrätään 60 punnan (noin 70 euron) sakko ja lisäksi kuusi rangaistus pistettä. Ranskassa omistaja tai haltija vastaa ylinopeussakon maksamisesta ja hänen ajoluvaan tehdään myös pisteiden vähennys.

Itävallassa ja Alankomaissa automaattivalvonnassa rekisteröidyt liikenne rikokset ja rikkomukset voidaan ottaa huomioon ajokorttiseuraamuksia harkittaessa. Itävallassa automaattisessa valvonnassa tehdyt teot eivät vaikuta ajo-oikeuteen, koska omistajan maksu sakon menettely päättyy.

*Oikeushenkilön vastuu liikenne rikoksesta*

Tanskassa oikeushenkilö on velvollinen maksamaan kuljettajan ilmoittamatta jättämisestä säädetyn sakon, jos sen omistamalla ajoneuvolla on ajettu ylinopeutta eikä oikeushenkilö ilmoita kuljettajan henkilöllisyyttä. Itävallassa näissä tilanteissa hallinnollinen maksuseuraamus on enintään 5 000 euroa.

**2.4 Automatisoitu kansainvälinen tiedonvaihto**

*Prümin sopimus ja päätökset*

Vuonna 2005 allekirjoitettiin seitsemän EU:n jäsenvaltion välinen sopimus rajat ylitt-

tävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin, rajat ylittävän rikollisuuden ja laittoman muuttoliikkeen torjumiseksi, niin sanottu Prümin sopimus. Sopimus sisältää DNA-, sormenjälki- ja ajoneuvorekisteritietojen vaihtamista, rajat ylittävää operatiivista yhteistyötä sekä terrorismin ja laittoman muuttoliikkeen torjumista koskevia määräyksiä. Sopimus sisältää myös yksityiskohtaiset määräykset tietosuojasta. Sopimus on nykyisin voimassa 14:ssä Euroopan unionin jäsenvaltiossa. Sopimus on tullut Suomen osalta voimaan 17 päivänä kesäkuuta 2007 (SopS 53 ja 54/2007).

Suurin osa Prümin sopimuksen määräyksistä on saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä rajat ylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajat ylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyllä neuvoston päätöksellä 2008/615/YOS, sekä päätöksen täytäntöönpanosta tehdyllä neuvoston päätöksellä 2008/616/YOS. Prümin sopimuksen piiriin jäävät edelleen muun muassa lennon turvahenkilöt, laittoman maahanmuuton torjunta sekä toimet välittömissä vaaratilanteissa.

sekä Prümin sopimus että päätökset ovat olleet merkittävä edistysaskel Euroopan unionin oikeus- ja sisäasioiden kehityksessä. Niiden avulla jäsenvaltiot ovat voineet tiivistää DNA-, sormenjälki- ja ajoneuvorekisteritietojen vaihtoa sekä laajentaa operatiivista yhteistyötä sellaisille alueille, joita muut yhteistyöjärjestelyt eivät ole kattaneet. Suomessa Prümin sopimusta ja päätöksiä soveltavia toimivaltaisia viranomaisia ovat poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitosviranomaiset, mutta oikeus ajoneuvotiedon vaihtoon on vain poliisilla.

Prümin sopimukset ja päätökset mahdollistavat muun muassa sen, että ajoneuvojen rekisteritietoja voidaan hakea suoraan toisen sopimusosapuolen järjestelmästä liikennerekosten estämiseksi ja selvittämiseksi sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.

*Suomen ajoneuvoliikennerekisteri kansainvälisen tiedonvaihdon välineenä*

Yleistä

Valtakunnallisesta ajoneuvoliikennerekisteristä säädetään ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003, jäljempänä *rekisterilaki*). Rekisteriä pidetään rekisterilain 1 §:n mukaan liikenneturvallisuuden parantamiseksi, tieliikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen vähentämiseksi sekä tieliikenteen verotustehtävien ja autokiinnityksen hoitamiseksi. Rekisteriä pitää Liikenteen turvallisuusvirasto. Rekisteri on ajoneuvoista sekä niiden verotuksesta ja kiinnityksestä, ajoneuvoa kuljettavista, maakuljetusten turvallisuusneuvonantajista, tieliikenteen valvontalaitteissa käytettävistä korteista, lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten järjestettävistä kokeista ja myönnettävistä todistuksista pidettävä rekisteri. Rekisterinpitäjä saa käyttää rekisteriä sille lain mukaan kuuluvien tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamisessa.

Ajoneuvoliikennerekisteriin saa rekisterilain 3 §:n mukaan tallettaa tietoja luonnollisista henkilöistä ja oikeushenkilöistä, jotka ovat esimerkiksi ajoneuvon omistajia tai haltijoita. Lain 4 §:ssä säädettyinä perustietoina voi tallentaa henkilön nimen ja henkilötunnuksen, tai henkilötunnuksen puuttuessa tiedon syntymäajasta, syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta ja kansalaisuudesta, sekä muina perustietoina osoite- ja muun yhteystiedon, tiedon kotikunnasta, äidin- ja asiointikielestä ja henkilön kuolemasta, samoin kuin sen, että ajoneuvon omistaja tai haltija on luonnollinen henkilö. Lisäksi lain 3 §:n 1 momentin 2 kohdassa ja 3 §:n 2 momentin 1, 2, 4 ja 8 kohdassa tarkoitetuista henkilöistä (heidän ajokorttitiedoistaan) saa tallettaa valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen. Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja, esimerkiksi ajokorttiluvasta ja kuljettajatutkinnosta. Oikeushenkilöistä saa rekisteriin perustietoina tallettaa yritys- ja yhteisötunnuksen sekä soveltuvien osin edellä mainittuja perustietoja. Myös arkaluonteisten, esimerkiksi terveydentilaa koskevien tietojen tallettaminen on mahdollista 6 §:ssä säädettyillä edellytyksillä.

Ajoneuvoliikennerekisteriin saa tallettaa lain 7 §:n mukaan sen käyttötarkoituksen edellyttämiä ajoneuvoon liittyvistä tiedoista tekniset tiedot, yksilöintitiedot ja kaupalliset

tiedot, katsastus- ja hyväksyntätiedot sekä muita teknisiä tarkastuksia koskevat tiedot, rekisteröintiin, vakuutuksiin, käyttötarkoitukseen ja tilapäiseen käyttöön liittyvät tiedot, kiinnitystiedot, verotus- ja ulosottotiedot sekä anastustiedot.

Rekisterilain 9 ja 10 § sisältävät tiedot henkilö- ja ajoneuvotietojen poistamisesta rekisteristä.

Rekisterilain 4 luvussa säädetään rekisterin sisältävien tietojen julkisuudesta sekä luovuttamisesta. Lain 13 §:n mukaan tietojen luovuttamisesta päättää rekisterinpitäjä. Rekisterinpitäjä ei saa luovuttaa tietoja, jos luovuttamisen voidaan perustellusta syystä epäillä vaarantavan rekisteröidyn yksityisyyden suojaa, hänen etujaan tai oikeuksiaan taikka valtion turvallisuutta. Muiden kuin yksittäin luovutettavien tietojen ja tilastotietojen tallettamiseen luovutuksensaajan tietojärjestelmään vaaditaan rekisterinpitäjän lupa.

#### *Ajoneuvoliikennerekisterin tietojen luovuttaminen ulkomaille*

Rekisterilain 14 §:ssä säädetyn pääsäännön mukaan kenellä tahansa on oikeus yksittäisluovutuksena saada tieto tai kopio rekisteriin talletetuista julkisista tiedoista. Tällaisia julkisia tietoja ovat ajoneuvon rekisteritunnuksen tai valmistenumeron perusteella tiedot ajoneuvosta ja sen verotuksesta, kiinnityksestä sekä ajoneuvon omistajan, haltijan, käyttövastaavan ja liikennevakuutuksen ottajan nimestä sekä osoite- ja yhteystiedoista sekä henkilötunnuksen perusteella ajo-oikeuden laajuudesta, voimassaolosta ja alkamisesta eri luokissa, kuljettajan ammattipätevyyden voimassaolosta ja laajuudesta, vaarallisten aineiden kuljetusluvasta, jäljempänä *ADR-ajoluvasta*, taksikuljettajan ajoluvasta ja niiden saamisen ajankohdasta.

Rekisterilaki mahdollistaa henkilötietojen ja muiden tietojen luovuttamisen myös ulkomaille. Rekisterilain 15 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaan rekisterin tietoja voidaan luovuttaa Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion, jäljempänä *ETA-valtion*, viranomaisille, Euroopan unionin komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille unionin lainsäädännöstä tai

Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten. Rekisterilain 17 §:n 1 momentin 11 kohdan mukaan salaisia tietoja voidaan luovuttaa Ahvenanmaan maakunnan ja toisen ETA-valtion ajoneuvojen, ajokorttien, piirturikorttien kuljettajan ammattipätevyyskorttien ja ADR-ajolupien rekisteröintitehtäviä hoitavalle tai niihin liittyviä valvontatehtäviä hoitavalle viranomaiselle ajoneuvojen, ajokorttien piirturikorttien, kuljettajan ammattipätevyyskorttien ja ADR-ajolupien rekisteröintitehtävien, valvontatoimien ja luovuttamiseen liittyvien toimenpiteiden suorittamiseksi. Lisäedellytykseksi tietojen luovuttamiselle on asetettu se, että luovutuksensaajan on ennen tietojen luovuttamista esitettävä selvitys tietojen suojaamisesta. Ulkomaalainen luovutuksensaaja saa luovuttaa edelleen sähköisessä muodossa saamia tietoja ainoastaan laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Rekisterilain 15 §:n 3 momentin mukaan Prümin päätökseen perustuvaa tietojen käsittelyä koskevat lokitiedot ja valvontatiedot säilytetään ja poistetaan noudattaen, mitä päätöksen 30 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään.

Rekisterilain 16 §:n mukaan viranomaisilla on oikeus tietojen edelleen luovuttamiseen, jos luovuttaminen perustuu lakiin, Suomea sitovan kansainvälisen sopimuksen velvoitukseen tai Euroopan unionin lainsäädäntöön. Poliisilla on lisäksi oikeus luovuttaa tietoja edelleen ajo-oikeudesta, ajokorteista, moottorikäyttöisistä tai hinattavaa ajoneuvoa kuljettettaessa tehdyksi epäillyistä tai tehdyistä rikoksista, ajokielloista ja ajoneuvoista toisen valtion poliisi- ja oikeusviranomaisille sekä kansainvälistä rikostorjuntaa suorittaville viranomaisjärjestöille.

#### *Eucaris-tietojärjestelmä*

*Eucaris* (European Car and Driving License Information System) on vuodesta 1994 saakka toiminnassa ollut tietojärjestelmä, joka mahdollistaa ajoneuvo- sekä ajoneuvon omistaja- ja haltijatiedon vaihdon järjestelmään liittyneiden valtioiden välillä.

*Eucaris*-järjestelmän käytöstä on tehty kansainvälinen sopimus. Sopimuksen allekir-

joittaminen ei kuitenkaan ole edellytys tietojen vaihtamiselle järjestelmää hyväksikäyttäen. Äänivallan saaminen järjestelmän toimintaa ohjaavassa Eucaris participant's board:ssa edellyttää erillisen ”declaration of endorsement” dokumentin allekirjoittamista. Suomi ei ole toistaiseksi allekirjoittanut sopimusta tai dokumenttia, mutta se osallistuu aktiivisesti kansainvälisen tiedonvaihdon kehittämiseen ja Eucaris-kokouksiin.

Tietojärjestelmän kehittämisestä vastaavat sitä hyödyntävien valtioiden viranomaiset. Sen toiminta rahoitetaan järjestelmää käyttäviltä valtioilta perittävillä maksuilla. Maksun suuruus riippuu käytössä olevien tiedonvaihtopalvelujen määrästä. Hollanti vastaa järjestelmän käytännön toiminnasta.

Eucaris-tietojärjestelmä sai virallisen aseman Euroopan unionissa Prümin päätöksen myötä, joka velvoitti kaikki jäsenvaltiot järjestelmän käyttöön. Vuoden 2012 lopulla järjestelmää käytti yhteensä 24 valtiota. Suomessa Eucarista hyödynnetään Prüm-tiedonvaihdon lisäksi muun muassa ajokortti-tiedonvaihdossa (RESPER) ja liikennelupa-tiedonvaihdossa (ERRU). Liikenteen turvallisuusviraston mukaan ERRU-tiedonvaihto alkoi vuoden 2013 kesäkuussa ja RESPER-tiedonvaihto alkaa noin maaliskuussa 2014.

## 2.5 Henkilötietojen suoja kansainvälisessä tiedonvaihdossa

Ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 2 §:n mukaan rekisteriin kuuluvien tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999; jäljempänä *julkisuuslaki*) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999; jäljempänä *henkilötietolaki*) ellei ajoneuvoliikennerekisterilaissa toisin säädetä.

Rekisterilain 15 §:n 3 momentin mukaan Prümin päätökseen perustuvaa tietojen käsittelyä koskevat lokitiedot ja valvontatiedot säilytetään ja poistetaan noudattaen, mitä päätöksen 30 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään.

Julkisuuslaki ja henkilötietolaki varmistavat kansallisten viranomaisten toiminnassa sen, että henkilötietojen käsittely on säädösten tasolla turvallista ja henkilötiedot suojattu

asiattomalta käsittelyltä. Niissä säädetty tietosuojan taso on yhteensopiva CBE-direktiivissä edellytetyn tietosuojan tason kanssa.

Prümin päätökset sisältävät yksityiskohtaiset säännökset tietosuojasta ja -turvasta. Päätösten mukaan vain nimetyt ja tehtävään osoitetut henkilöt voivat käyttää viitetietojärjestelmään tai suoraan henkilötietoihin pääsyn sallivaa automatisoitua järjestelmää. Järjestelmän avulla voidaan myös jäljittää henkilö, joka on käyttänyt järjestelmää ja hakenut tai vertaillut siellä tietoja. Prümin päätökset perustuvat tietosuojan ja tietoturvan osalta Euroopan neuvoston piirissä tapahtumaan yhteistoimintaan, muun muassa yleissopimukseen yksilöiden suojelusta henkilötietojen automaattisessa tietojenkäsittelyssä (SopS 35 ja 36/1992) ja sen lisäpöytäkirjaan, jonka Suomi on allekirjoittanut marraskuussa 2001.

Rekisterilain 17 §:n 5 momentin mukaan Prümin päätökseen perustuvaa tietojen käsittelyä koskevat lokitiedot ja valvontatiedot säilytetään ja poistetaan päätöksen 30 artiklan 4 ja 5 kohdan mukaisesti.

Ajoneuvoliikennerekisteristä luovutettuja tietoja käyttää vain siihen tarkoitukseen, johon ne on luovutettu. CBE-direktiivin mukainen rekisterin sisältämien tietojen käyttäminen on mahdollista direktiivin 1 artiklassa säädettyä tavoitetta varten direktiivin 2 artiklassa säädettyjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerekisterien ja -rikkomusten tutkintaa ja seuraamusten täytäntöönpanoa varten.

Ajoneuvoliikennerekisterin julkisiksi luokitelluista tiedoista, joihin CBE-direktiivissä tarkoitettut tiedot kuuluvat, voi saada lähtökohtaisesti tiedon kuka tahansa ja tiedon antamisen tulee tapahtua tietoa pyytävän henkilön tai yhteisön haluamalla tavalla. Sähköinen asiointi tekee tietojen käsittelystä joustavaa myös kansainvälisellä tasolla.

## 2.6 Liikennesakon tai muun tieliikenteen maksuseuraamuksen täytäntöönpaneminen toisessa valtiossa

Liikennerekisteristä määrättävät seuraamukset ovat usein sakkoja tai muita maksuseuraamuksia. Näiden täytäntöönpaneminen



myös muussa valtiossa kuin siinä, jossa liikenne-rikos on tehty, on tärkeää liikennevalvonnan tehokkuuden ja tienkäyttäjien yhdenvertaisen kohtelun kannalta. CBE-direktiivin tarkoituksena on — tiedon välityksen tehostamisen lisäksi — tehostaa liikenne-rikosten tutkintaa sekä liikenne-rikoksista määrättävien seuraamusten täytäntöönpanoa Euroopan unionin alueella.

Suomessa voimassa olevan lainsäädännön mukaan maksuseuraamusten täytäntöönpanossa on mahdollista tehdä yhteistyötä Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Pohjoismaiden välillä. Muiden valtioiden kanssa yhteistyö on mahdollista vain menettämisseuraamusten ja vankeusrangaistusten täytäntöönpanon osalta.

Kansainvälinen yhteistyö rangaistusten täytäntöönpanossa rakentuu säädösten rakenteen ja soveltamisen osalta samojen periaatteiden varaan kuin muu kansainvälinen rikosoikeusapu. Täytäntöönpanoa koskevat säännökset sisältyvät pääosin vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin tehdyn puitepäätöksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten kansallisesta täytäntöönpanosta ja puitepäätöksen soveltamisesta annettuun lakiin (222/2008; jäljempänä *täytäntöönpanolaki*), kansainvälisestä yhteistoiminnasta eräiden rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanossa annettuun lakiin (21/1987; jäljempänä *yhteistoimintalaki*), kansainvälisestä yhteistoiminnasta eräiden rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanossa annettuun asetukseen (22/1987), Suomen ja muiden pohjoismaiden välisestä yhteistoiminnasta rikosasioissa annettujen tuomioiden täytäntöönpanossa annettuun lakiin (326/1963, jäljempänä *pohjoismainen yhteistoimintalaki*) sekä kyseisen lain täytäntöönpanosta annettuun asetukseen (620/1964).

Mainittujen lakien nojalla Suomen viranomaiset voivat panna täytäntöön vieraan valtion määräämän seuraamuksen ja pyytää toisen valtion viranomaisilta suomalaisen seuraamuksen täytäntöönpanoa. Periaatteena on, että Suomen viranomaiset voivat panna vieraassa valtiossa määrätyn seuraamuksen täytäntöön siitä riippumatta, onko Suomen ja

täytäntöönpanoa pyytäneen valtion välillä voimassa valtiosopimusta.

Merkillepantavaa tässä on se, että jos toisen valtion viranomainen on lähettänyt maksuseuraamuksen ulkomailla tehdystä liikenne-rikkomuksesta suoraan suomalaisen ajoneuvon omistajan tai haltijan kotiosoitteeseen ilman kansainväliseen sopimukseen perustuvaa menettelyä, suomalaisen ajoneuvon omistajalla tai haltijalla ei ole Suomen oikeusjärjestykseen perustuvaa velvollisuutta maksun maksamiseen. Tiedossa on, että tällaisia maksuvaatimuksia kuitenkin lähetetään säännönmukaisesti Suomeen esimerkiksi Italiasta. Kyse on tällöin ollut esimerkiksi suomalaiselle autonvuokraajalle määrätystä muutaman kymmenen euron suuruisesta pysäköintivirhemaksusta. Toinen kysymys sitä vastoin on se, mikä käytännöllinen merkitys maksamattomalla sakolla tai muulla maksulla voi myöhemmin olla ajoneuvon tai omistajan asemaan esimerkiksi myöhemmin kyseisessä valtiossa uudelleen vierailtaessa.

Euroopan unionin jäsenvaltiot ovat sopineet yhteistyöstä sakkojen täytäntöönpanossa Euroopan unionin neuvoston puitepäätökseen 2005/214/YOS perustuen. Puitepäätös on saatettu Suomessa voimaan edellä mainitulla täytäntöönpanolailla.

Täytäntöönpanolain 2 §:n ja puitepäätöksen mukaan Suomessa pannaan täytäntöön päätöksessä tarkoitettu toisen Euroopan unionin jäsenvaltion viranomaisen tekemä ja puitepäätöksen mukaisesti lähettämä päätös sekä lähetetään Suomen viranomaisen päätös täytäntöönpanotavaksi toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon. Laissa on myös säädetty, että Suomen ja muiden pohjoismaiden välisestä yhteistoiminnasta rikosasioissa annettujen tuomioiden täytäntöönpanossa annettua lakia voidaan soveltaa tämän lain estämättä.

Käytännössä on siten kyse siitä, että Suomessa asuvalta henkilöltä voidaan periä toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tuomittu sakko tai muu maksuseuraamus. Vastaavasti Suomi voi lähettää määrätyn tai tuomitun sakon täytäntöönpanotavaksi toiseen jäsenvaltioon.

Edellä mainitun lain 3 §:n mukaan Suomessa lakia ja päätöstä toimeenpaneva viranomainen on Oikeusrekisterikeskus. Se vastaanottaa muilta jäsenmailta saapuneet täy-

täytäntöpanopyynnöt ja lähettää pyyntöjä muille jäsenmaille. Täytäntöön pantavaksi voi tulla sakkoja, oikeudenkäynnistä tai hallinnollisesta menettelystä aiheutuneita kuluja ja julkiselle rahastolle tai rikoksen uhrien tukijärjestölle maksettavaksi määrättyjä summia.

Toisen jäsenvaltion viranomaisen päätös pannaan täytäntöön täytäntöönpanolain 4 §:n mukaan Suomen lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) mukaisessa järjestyksessä. Päätettyään täytäntöönpanoon ryhtymisestä, Oikeusrekisterikeskus lähettää maksuvelvolliselle päätöksen, valitusosoituksen ja maksukehotuksen.

Muutoksenhausta on säädetty täytäntöönpanolain 3 luvussa. Maksuvelvollisella on mahdollisuus valittaa päätöksestä 30 päivän kuluessa Pirkanmaan käräjäoikeuteen. Jos maksuvelvollinen aloittaa seuraamuksen maksamisen maksukehotuksen saatuaan, hänen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä ja 30 päivän valitusaika alkaa kuluu maksupäivästä. Muussa tapauksessa maksuvelvollinen saa todisteellisesti tiedon päätöksestä ulosottomieheltä.

Samalla tavalla kuin kotimaiselle saatavalle, maksuvelvolliselle voidaan myöntää asiassa maksuaikaa. Jos maksuvelvollinen ei maksa saatavaa Oikeusrekisterikeskuksen lähettämällä maksukehotuksella eikä asiassa tehdä maksuaikapäätöstä, asia lähetetään ulosottoon perittäväksi.

EU-sakkoa ei kuitenkaan ole mahdollista muuntaa Suomessa vankeudeksi.

Kertyneet varat jäävät täytäntöönpanolain 4 §:ssä säädetyn mukaisesti Suomen valtiolle.

Oikeusrekisterikeskus voi kieltäytyä täytäntöönpanosta seuraavilla perusteilla:

– Asiakirjoista puuttuu todistus, jolla asian lähettänyt valtio todistaa, että asia on EU-puitepäätöksen mukainen.

– Samasta asiasta on annettu päätös kahdesti (henkilölle on Suomessa jo määrätty samaa tekoa koskeva päätös).

– Teko ei ole lainkaan rangaistava Suomessa.

– Päätös liittyy tekoihin, jotka eivät ole rangaistavia Suomen lainsäädännön mukaan.

– Täytäntöönpanosta ei voida kieltäytyä, jos teko on niin sanottu listarikos. Listarikoksia ovat puitepäätöksen 5 artiklassa erikseen luetellut teot, esimerkiksi tieliikennerikko-

mukset, mukaan lukien ajo- ja lepoaikoja sekä vaarallisia aineita koskevien säännösten rikkominen.

– Oikeus täytäntöönpanoon on vanhentunut Suomen lainsäädännön mukaan.

– Päätös liittyy tekoihin, jotka katsotaan tehdyiksi kokonaan tai osittain Suomen alueella.

– Päätös koskee vieraan valtion diplomaattista edustajaa.

– Päätös koskee henkilöä, joka on tekohtekellä ollut alle 15 vuotias.

– Jos henkilö ei ole päätöksen antaneen valtion lainsäädännön mukaisesti saanut henkilökohtaisesti tai edustajan kautta tietoa asian käsittelystä taikka henkilö on tuomittu hänen poissa ollessaan ja hän on ilmoittanut riittävansa asian. Kohdan soveltamisen edellytyksenä on, että Oikeusrekisterikeskus saa tässä tarkoitetun tiedon päätösvaltion täyttämästä todistuksesta.

– Seuraamus on alle 70 euroa tai sitä vastaava summa.

– Täytäntöönpanosta voidaan lisäksi kieltäytyä, jos on objektiivisia perusteita katsoa, että taloudellisella seuraamuksella on tarkoitus rangaista henkilöä hänen sukupuolensa, rotunsa, uskontonsa, etnisen alkuperänsä, kansallisuutensa, kielensä, poliittisten mielipiteidensä tai sukupuolisen suuntautumisen perusteella tai että jokin kyseisistä syistä voi vahingoittaa hänen asemaansa.

Täytäntöönpanolain 10 §:n mukaan asian käsittelystä tuomioistuimessa on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa on säädetty. Tuomioistuin ei saa valitusta käsitellessään tutkia, onko päätöksen kohteena oleva henkilö syyllistynyt siihen tekoon, josta seuraamusta on määrätty toisessa jäsenvaltiossa.

Muutosta käräjäoikeuden ratkaisuun haetaan täytäntöönpanolain 11 §:n mukaisesti hovioikeudesta valittamalla siten kuin oikeudenkäymiskaassa säädetään. Asiassa on myös mahdollista valittaa korkeimpaan oikeuteen. Oikeusrekisterikeskuksen mukaan sakkoja on lähetetty, niitä on saapunut, tunnustettu ja valmistunut puitesopimukseen perustuen seuraavien taulukoiden mukaisesti:

## HE 205/2013 vp

	2008	2009	2010	2011	2012	Yhteensä
<b>Suomesta lähetetyt</b>	26	69	6	56	27	184
Kieltäytymiset tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta	0	8	7	31	5	51
Valmistuneet asiat	0	39	17	21	9	86

	2008	2009	2010	2011	2012	Yhteensä
<b>Suomeen saapuneet</b>	0	8	27	43	50	128
Kieltäytymiset tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta	0	6	3	6	5	20
Valmistuneet asiat	0	1	7	40	30	78

Sen lisäksi, mitä sakkojen ja muiden maksusaatavien täytäntöönpanemisesta on sovittu ja säädetty Euroopan unionissa, Suomen ja muiden pohjoismaiden välisestä yhteistyöstä rikosasioissa annettujen tuomioiden täytäntöönpanosta annetun lain (326/1963) 1 §:n mukaan Islannin, Norjan, Ruotsin tai Tanskan tuomioistuimen antama tuomio tai päätös, jolla joku on tuomittu sakkoon, voidaan pyynnöstä panna täytäntöön Suomessa. Täytäntöönpano tapahtuu lain 3 §:n mukaan Suomen lain mukaan. Vastaavasti 4 §:ssä säädetyllä tavalla sellainen Suomessa annettu tuomio tai päätös voidaan jättää pantavaksi täytäntöön Islannissa, Norjassa, Ruotsissa tai Tanskassa.

Pohjoismaisen sopimukseen perustuen toisiin Pohjoismaihin on vuonna 2012 lähetetty yhteensä 1440 asiaa ja muista Pohjoismaista on saapunut yhteensä 473 asiaa.

### 3 Esityksen keskeiset tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoliikennerekisteristä annettua lakia ja tieliikennelakia.

Lakimuutoksilla toteutettaisiin osittain CBE-direktiivin 4 artiklaan perustuva velvoite perustaa sähköinen tiedonvaihtoverkko, jonka avulla ajoneuvon omistaja, haltija tai muu henkilö voitaisiin tunnistaa niin, että sen Euroopan unionin jäsenvaltion liikennevalvontaviranomaiset, jossa rikos tai rikkomus on tehty, voisi lähettää tapahtuneesta ilmoituksen niiden tekemiseen käytetyn ajoneuvon

omistajalle tai haltijalle. Ehdotettavien menettelyiden tavoitteena olisi liikennekuolemien, loukkaantumisten ja aineellisten vahinkojen väheneminen tieliikenteessä.

CBE-direktiivin tarkoituksena on tiedonvaihdon tehostaminen ja saatavuusperiaatteen toteuttaminen automaattisen tiedonhaun ja vertailun avulla. Direktiivi velvoittaa vaihtamaan ajoneuvotietoja sekä ajoneuvon omistaja- ja haltijatietoja. Tietoja vaihdettaisiin Eucaris-tietojärjestelmän avulla. Eucaris-tietojärjestelmää hyväksikäyttäen kyettäisiin mahdollisimman nopeasti kohdistamaan tietopyyntö siihen valtioon, jossa tarvittava tieto on. Koska direktiivi mahdollistaa ajoneuvorekisteritietojen haun suoraan toisen maan tietojärjestelmästä, tietojen saatavuusperiaate toteutuisi täydellisesti. Muutos ajoneuvotiedon vaihtamisessa olisi nykytilanteeseen verraten merkittävä, koska nykyisin tiedot joudutaan pyytämään erikseen ja tiedon omistava valtio harkitsee, voiko se luovuttaa tiedon tai käyttääkö se kieltäytymisperustetta. Direktiivin sääntelemässä suorassa tilanteessa kieltäytymisperusteeseen ei ole mahdollista vedota.

Kansavälisessä tiedonvaihdossa saatujen ajoneuvojen omistaja- tai haltijatietoja olisi mahdollista käyttää hyödyksi rikesakkomennettelystä annetun lain 2 a luvussa tarkoitettussa mahdollisessa rikesakkomennettelyssä.

Tiedonvaihtoa tehtäisiin pääosin automaattisessa liikennevalvonnassa rekisteröidyissä CBE-direktiivin 2 artiklassa mainituista liikenne rikoksista ja -rikkomuksista. Tiedonvaihto olisi kuitenkin mahdollista myös

muun poliisin suorittaman liikennetutkinnan kuin automaattisen liikennevalvonnan yhteydessä ajoneuvon omistaja- tai haltijatietojen varmistamiseksi.

CBE-direktiivin tietojen vaihtoa koskevat säännökset eivät vaikuttaisi niihin perusteisiin, joilla liikennerekistereitä, ajoneuvotietoja sekä ajoneuvon omistaja- ja haltijatietoja käsitellään tällä hetkellä Suomessa. Direktiivin mukainen tietojen luovuttaminen toiseen jäsenvaltioon tapahtuisi sellaisista ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista, jotka ovat julkisia. Ajoneuvoliikennerekisterilain 15 §:n mukaan ajoneuvo- ja ajoneuvojen omistaja- ja haltijatietojen vaihtaminen teknisen käyttöyhteyden avulla on mahdollista toisille Euroopan unionin jäsenvaltioille ja Euroopan talousalueen jäsenvaltioille.

CBE-direktiivi mahdollistaa uudenlaisen kansainvälisen tiedonvaihdon. Siksi direktiivi sisältää myös yksityiskohtaiset säännökset tietosuojasta. Direktiivin mukaiseen tiedonvaihtoon sovelletaan poliisi- ja oikeudellisessa yhteistyössä käsiteltävien henkilötietojen suojaamisesta tehdyn puitepäätöksen 2008/977/YOS sekä Prümin päätösten mukaisia tietosuojasäännöksiä. Suomen julkisuus- ja henkilötietolainsäädännössä säännellyn tietosuojan taso, jolla tällä hetkellä ajoneuvoliikennerekisterin käyttöä säännellään, kattaisi direktiivin 7 artiklassa edellytetyt mukaisen henkilötietojen käsittelyn tason.

CBE-direktiivin 7 artiklassa edellytetään nimenomaisesti, että jäsenvaltiot huolehtivat direktiivin mukaisesti käsiteltävien väärin henkilötietojen oikaisusta asianmukaisen määräajan kuluessa. Artikla myös edellyttää, että henkilötiedot on poistettava tai niiden käyttö kiellettävä, kun niitä ei enää tarvita. Lisäksi tietojen säilyttämisen aikaraja on määriteltävä henkilötietojen suojaamisesta tehdyn puitepäätöksen 2008/977/YOS mukaisesti. Suomessa oikeudesta tutustua omiin henkilötietoihinsa säädetään henkilötietolain 26 ja 28 §:ssä, tietojen oikaisusta ajoneuvoliikennerekisterilain 8 §:ssä ja henkilötietolain 29 §:ssä, tietojen poistamisesta ajoneuvoliikennerekisterilain 9 ja 10 §:ssä sekä henkilötietolain ja tietojen säilyttämisen enimmäisajoista ajoneuvoliikennerekisterilain 10 §:ssä sekä oikeudesta saada tietää,

mitä tietoja on välitetty rikkomuksen tekovaltion henkilötietolain 26 §:ssä.

Ajoneuvoliikennerekisterilakiin olisi kuitenkin tarpeellista tehdä viittaus siitä, että liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerekistereitä koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2011/82/EU perustuvaa tietojen käsittelyä koskevat lokitiedot ja valvontatiedot säilytetään ja poistetaan noudattaen, mitä Prümin päätöksen 30 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään. Nämä päätöksen kohdat sisältävät menettelyt väärin henkilötietojen oikaisusta, tietojen säilyttämisen aikarajasta sekä henkilötietojen poistamisesta tai niiden käytön kieltämisestä, kun tietoja ei enää tarvittaisi.

Tieliikennelakiin ehdotettavalla muutoksella säädettäisiin tieliikenteessä tapahtuneesta liikennerekisteristä tai -rikkomuksen johdosta CBE-direktiivin alaan kuuluvan jäsenvaltion ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle tehtävästä ilmoituksesta ja sen sisältämistä tiedoista sekä ilmoituksessa käytettävästä kielestä. Ilmoituksen lähettäisi ja niitä hallinnoisi Suomessa poliisi.

Ilmoitus lähetettäisiin, jos poliisi olisi päättänyt käynnistää toimenpiteet automaattisessa liikennevalvonnassa rekisteröityä ulkomaalaisen ajoneuvon omistajaa tai haltijaa kohtaan. Käytännössä kyse olisi tällöin lievästä ylinopeudesta tai laittomasta bussi- tai raitiovaunukaistalla ajamisesta. Ilmoituksen mukana lähetettäisiin rikkomuksesta epäillyn ulkomaalaisen ajoneuvon omistajalle tai haltijalle rikesakkomenettelystä annetun lain 2 a luvussa määritelty ehdollinen rikesakko.

Rangaistusmääräysmenettelystä annetun lain (692/1993) mukaista rangaistusvaatimusta tai rikesakkomenettelystä annetun laissa määriteltyä muuta kuin 2 a luvun mukaista rikesakkoa ei olisi mahdollista lähettää ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, koska nämä sakot on mahdollista määrätä syyllisyysperiaatteen edellyttämällä tavalla vain rikoksesta epäillyn ajoneuvon kuljettajalle. Näiden sakkojen tiedoksiantamiseen ja täytäntöönpanoon on edelleen mahdollista käyttää edellä tässä esityksessä mainittua eurooppalaisen sakkopuitepäätöksen mukaista menettelyä.

Ulkomaalaiseen rikoksesta epäiltyihin ajoneuvon omistajiin tai haltijoihin kohdistettava uusi menettely muistuttaisi ehdollisessa rikesakkomenettelyssä käytettyä kansallista menettelyä. Poliisin käytössä on jo tällä hetkellä lomakkeita, jotka lähetetään ehdollisen rikesakon (sakkomääräyksen) mukana liikenne rikoksesta epäillyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Lomakkeissa ajoneuvon omistajaa tai haltijaa opastetaan asian käsittelyssä. Ehdollinen rikesakkomääräyslomake sisältää tiedot esimerkiksi oikeusturvamenettelyistä; asian vastustamisesta, määrärajoista ja käsittelyjärjestyksestä.

Ulkomaalaisen ajoneuvon omistajalle tai haltijalle lähettävällä ilmoituksella olisi informatiivinen tarkoituksena. Sen avulla poliisi tiedottaisi ulkomaalaisen ajoneuvon omistajaa tai haltijaa Suomessa tapahtuneen liikenne rikoksesta tai -rikkomuksesta ja menettelyistä määrätyn sakon maksamiseksi tai teon vastustamiseksi. Ilmoituksessa olisi tiedot muun muassa asiaa hoitavasta poliisiviranomaisesta, liikenne rikoksesta tai -rikkomuksesta, rikoksessa tai rikkomuksessa käytetystä ajoneuvosta, sen omistajasta tai haltijasta ja rikoksen tai rikkomuksen toteamiseen käytetystä laitteesta. Ilmoitus voisi sisältää kyselyosion, jossa ajoneuvon omistajalta tai haltijalta tiedusteltaisiin kuljettajan henkilöllisyyttä, jos omistaja tai haltija vastustaisi kuljettaneensa ajoneuvoa. Ilmoituksen tulisi sisältää informaatiota niin, että sen perusteella ajoneuvon omistajalla tai haltijalla olisi mahdollisuus toimia Suomen rikesakkomenettelylaissa edellytetyllä tavalla sakon maksamiseksi tai sen vastustamiseksi.

Lähettävän ilmoituksen mallina voisi käyttää CBE-direktiivin liitteenä 2 olevaa lomakemallia.

Liikenne rikokset, joiden tutkintaan ja muuhun menettelyyn tiedonvaihtoverkkoa ja ilmoitusmenettelyä olisi tieliikennelain muutoksen jälkeen mahdollista käyttää, olisivat ylinopeus, turvavyön käytön laiminlyönti, punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen, rattijuopumus, huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen, suojakypärän käytön laiminlyönti, kielletyllä kaistalla ajaminen sekä matkapuhelimen tai muun viestintävälineen laitton käyttäminen ajon aikana. Kuten edellä on todettu, suomalaisessa

ehdollisessa rikesakkomenettelyssä on mahdollista käsitellä vain lieviä ylinopeusasioita (ylitys enintään 20 kilometriä tunnissa) ja laitonta bussi- tai raitiovaunukaistalla ajamista.

Liikenne rikoksesta tai -rikkomuksesta Suomessa määrätyn sakon tiedoksiantaminen ja täytäntöönpaneminen toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tapahtuisivat Suomen lainsäädännön mukaisesti.

CBE-direktiivin mukaista menettelyä ei sovellettaisi Euroopan unionin jäsenvaltioista Iso-Britanniassa, Irlannissa ja Tanskassa.

## 4 Esityksen vaikutukset

### 4.1 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

CBE-direktiivin täytäntöönpaneminen Euroopan unionissa on uusi ulottuvuus jäsenvaltioiden lainvalvontaviranomaisyhteistyössä. Pääosin automaattisessa liikennevalvonnassa tarvittavaa tietoa varten ajoneuvorekisteritiedot saataisiin hakemalla ne suoraan toisen jäsenvaltion järjestelmästä, eikä erillistä pyyntöä enää tarvitsisi lähettää toiselle valtiolle. Tiedon antamisesta ei olisi mahdollista kieltäytyä. Toisesta jäsenvaltiosta saadulla tiedolla olisi mahdollista tehostaa liikenne rikosten ja -rikkomusten tutkintaa ja seuraamusten täytäntöönpanoa. Rikoksia ja rikkomuksia tekevien kiinnijäämiskin voitaisiin sanoa kasvavan ja liikenne rikostorjunnan tehostuvan Euroopan unionin alueella.

CBE-direktiivin täytäntöönpaneminen edellyttää kansallisten yhteyspisteiden nimeämistä. Näille yhteyspisteillä olisi pääsy toisen jäsenvaltion ajoneuvotietoihin ja ajoneuvojen omistaja- ja haltijatietoihin. Suomen yhteyspiste olisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Yhteyspisteinä toimimisesta ei aiheutuisi merkittäviä vaikutuksia viraston toimintaan.

CBE-direktiivin mukainen kansallinen tiedonvaihto edellyttäisi poliisin ja Liikenteen turvallisuusviraston välistä yhteistoimintaa. Poliisilla on jo tällä hetkellä erillinen kyselykäyttöliittymä (web client) Eucaris-tietojärjestelmään. Kyselyjärjestelmän toimivuus otettaisiin huomioon myös poliisin laajan tietojärjestelmäudistuksen (VITJA) yhteydessä

niin, että kyselyt olisi mahdollista suorittaa VITJA:sta suoraan Eucaris-palvelimeen vuoden 2014 loppupuolella.

#### 4.2 Taloudelliset vaikutukset

CBE-direktiivin 4 artiklan mukaan jokainen jäsenvaltio vastaa tiedonvaihdossa tarvittavien ohjelmistosovellusten hallinnoinnista, käytöstä ja ylläpidosta aiheutuneista kustannuksista. Ehdotus aiheuttaisi kustannuksia kansallisiin tietojärjestelmiin tehtävistä muutoksista sekä uusien järjestelmien kehittämisestä. Muutoksia on jo tehty Prümin sopimusten ja päätösten vuoksi, koska niiden ja CBE-direktiivin soveltamisalat ovat samanlaatuisia.

Liikenteen turvallisuusviraston arvion mukaan CBE-direktiivin edellyttämän tietojärjestelmänperustaisen palvelun rakentamiseen kului toimittajien työtä noin 100 henkilötyöpäivää. Palvelu pitäisi sisällään muun muassa tiedonluovutuspalvelun rakentamisen, testauksen sekä Liikenteen turvallisuusviraston ja Hallinnon tietotekniikkalaitoksen välisen yhdyntymisen. Tarkempaa arviota kustannuksista on vaikeaa tehdä, koska rajat ylittävän palvelun yhteydessä toteutettaisiin muitakin Eucaris-palveluja ja Liikenteen turvallisuusviraston tiedonluovutusta tukevia yhteiskäyttöisiä komponentteja. Kustannuksia näistä aiheutuisi arviolta noin 100 000 euroa.

Eucaris-palvelimen hyödyntämiseen oikeuttava lisenssi maksaa jäsenvaltiolle vuosittain noin 10 000 euroa. Sama lisenssi kattaa kaikki Eucaris-palvelut. Esityksestä aiheutuisi kuitenkin se, että vuonna 2014 Suomi maksaisi kaksi lisenssimaksua, koska poliisin Eucaris-palvelin pidettäisiin toiminnassa siirtymäajan Suomesta tehtäviä kyselyjä varten.

Rajat ylittävästä palvelusta maksetaan Eucariksen ylläpitäjälle tällä hetkellä noin 9 000 euroa vuodessa. Kustannus pienentyy sitä mukaan, kun jäsenvaltiot ottavat palvelun käyttöönsä ja Eucariksen kehittämiskustannukset tämän palvelun osalta pienenevät.

Rajat ylittävä palvelu ei edellyttäisi Liikenteen turvallisuusvirastolta merkittävää henkilöstöressurssipanostusta. Työtä aiheuttaisi tiedonvaihdon teknisiin työryhmiin osallistuminen ja palvelun kehittäminen.

Toiseen jäsenvaltioon lähetettävien ilmoitusten lähettäminen ja lomakkeiden kääntäminen rekisteröintivaltion kielelle aiheuttaisi kustannuksia poliisille. Näiden kustannusten arvioiminen on lainvalmistelussa mahdollista. Käytettävät lomakkeet olisi mahdollista valmistaa etukäteisesti CBE-direktiivin liitteenä 2 olevaa mallilomaketta hyväksikäyttäen. Lisäksi poliisin automaattisen liikennevalvonnan tietojärjestelmään (LVS) voitaisiin mahdollisesti joutua tekemään muutoksia.

Laajentuvan tiedonvaihdon myötä mahdollisesti lisääntyvän sakkotulojen määrää ei ole mahdollista arvioida tässä vaiheessa.

#### 5 Asian valmistelu

Valtioneuvosto on toimittanut eduskunnalle 2 päivänä lokakuuta 2008 kirjelmän (U46/2008 vp) ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rajat ylittävän lainvalvonnan helpottamisesta liikenneturvallisuuden alalla. Valtioneuvoston U-kirjelmää täydentävä selvitys Euroopan yhteisöjen komission tekemästä ehdotuksesta toimitettiin eduskunnalle 15 päivänä lokakuuta 2010.

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksestä on pyydetty lausunnot sisäasiainministeriöstä, oikeusministeriöstä, Liikenteen turvallisuusvirastosta, Liikennevirastosta, Valtakunnansyyttäjänvirastosta, Oikeusrekisterikeskuksesta, Tietosuojavaltuutetun toimistolta, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, Poliisihallitukselta, Liikkuvalta poliisilta, Helsingin poliisilaitokselta, Pirkanmaan poliisilaitokselta, Oulun poliisilaitokselta sekä Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta.

Esityksestä antoivat lausunnon sisäasiainministeriö, oikeusministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikkuva poliisi, Valtakunnansyyttäjänvirasto, Oikeusrekisterikeskus, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Poliisihallitus ja Pirkanmaan poliisilaitos. Annetut lausunnot sekä Poliisihallituksen ja Liikkuvan poliisin lausunnoissa esitetyt vähäiset muutokset on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

## 6 Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 6 kohdan mukaan Ahvenanmaalla on lainsäädäntövalta yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen kuuluvissa asioissa. Sen lisäksi lain 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahve-

nanmaalla on lainsäädäntövalta tieliikenneasioissa.

Ehdotettu lainsäädäntö koskee tieliikenteessä tapahtuvaa valvontaa ja tiedonvaihtoa ja se kuuluu Ahvenanmaan lainsäädäntövalan piiriin.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Laki ajoneuvoliikennerekisteristä

**15 §. Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa.** Lain 15 §:n 3 momenttiin esitetään lisättäväksi informatiivinen maininta siitä, että myös CBE-direktiiviin perustuvaa tietojen käsittelyä koskevat lokitiedot säilytetään ja poistetaan Prümin päätöksen 2008/615/YOS 30 artiklan 4 ja 5 kohtaa noudattaen.

Pykälä sisältää jo tällä hetkellä veloitteen lokitietojen ja valvontatietojen käsittelystä Prümin päätökseen perustuvien tietojen käsittelyn osalta. Sekä Prümin päätöksen että CBE-direktiivin soveltamisalojen samankaltaisuuden vuoksi on tarkoituksenmukaista, että pykälään lisättäisiin maininta myös CBE-direktiivistä kattamaan sen perusteisten tietojen käsittelyn.

CBE-direktiivin 7 artiklan edellyttää, että direktiivin mukaisesti käsiteltyihin henkilötietoihin sovelletaan henkilötietojen suojaamisesta tehdyn puitepäätöksen 2008/977/YOS mukaisia henkilötietosuojasäännöksiä. Sen lisäksi edellytetään, että CBE-direktiivin nojalla käsiteltyihin henkilötietoihin sovelletaan kaikkia Prümin päätösten mukaisia asiaankuuluvia tietosuojasäännöksiä.

Prümin päätöksen 30 artiklan 4 kohdan mukaan kirjattuja tietoja on suojattava sopivilla toimenpiteillä epäspesifiseltä käytöltä ja muulta väärinkäytöltä ja ne on säilytettävä kahden vuoden ajan. Säilytysajan päätyttyä kirjatut tiedot on poistettava viipymättä.

Päätöksen 30 artiklan 5 kohdan mukaan henkilötietojen toimittamisen tai vastaanottamisen oikeudellisesta valvonnasta vastaavat asianomaisten jäsenvaltioiden riippumattomat tietosuojaviranomaiset tai tarvittaessa oikeusviranomaiset. Kansallisen lainsäädännön mukaisesti jokainen voi pyytää näiltä viranomaisilta omien henkilötietojensa käsittelyn laillisuuden tarkastamista. Näiden viranomaisten sekä kirjaamisesta vastaavien elinten on tällaisista pyynnöistä riippumatta tehtävä myös kyseisten tietokantojen perus-

teella pistokokeita tietojen toimittamisen laillisuuden valvomiseksi. Edelleen 5 kohdan mukaisesti tietosuojavalvonnasta vastaavien riippumattomien viranomaisten on säilytettävä näiden tarkastusten tulokset valvontaa varten 18 kuukauden ajan. Tämän määräajan jälkeen ne on poistettava välittömästi. Toisen jäsenvaltion riippumaton tietosuojaviranomainen voi pyytää kutakin tietosuojaelintä käyttämään toimivaltuuksiaan kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Jäsenvaltioiden riippumattomien tietosuojaviranomaisten on huolehdittava keskinäisen yhteistyön kannalta välttämättömistä tarkastustehtävistä erityisesti tarkoituksenmukaisia tietoja vaihtamalla.

Pykälään tulevalla lisäyksellä täytäntönpantaisiin osittain CBE-direktiivin 7 artiklaa.

Euroopan unionin jäsenvaltioista Iso-Britannia, Irlanti ja Tanska eivät ole direktiivin soveltamisalan piirissä. Siksi CBE-direktiivin mukaista menettelyä ei voisi käyttää näissä valtioissa rekisteröityjen ajoneuvojen ja ajoneuvojen omistaja tai haltijatietojen tiedusteluun.

#### 1.2 Tieliikennelaki

**105 b §. Ilmoitus Suomessa tehdystä liikennerekisterikoksesta tai liikennerekisterikoksesta toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle taikka tilapäiselle käyttäjälle.** Lakiin esitetään lisättäväksi uusi 105 b §, jossa säädettäisiin toiseen jäsenvaltioon rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle Suomessa tehdystä liikennerekisterikoksesta tai liikennerekisterikoksesta tehtävästä ilmoituksesta. Poliisi lähettäisi ilmoituksen, jos se olisi päättänyt käynnistää liikennerekisterikoksesta tutkiminnan tai muun asiaankuuluvan jatko- ja menettelyn.

Uudella pykälällä täytäntönpantaisiin CBE-direktiivin 5 artiklaa.

Poliisin tulisi käytännössä ennen ilmoituksen lähettämistä päättää, käynnistäisikö se liikennerekisterikoksesta tai rikkomuksen seuraamisen jatkotoimet vai ei. Useimmin toimenpiteiden käynnistämisen perustana voisi



olla automaattisessa liikennevalvonnassa rekisteröity teko, mutta muussakin liikennevalvonnassa havaitusta, CBE-direktiivin 2 artiklassa mainitusta liikenne rikoksesta tai -rikkomuksesta ilmoitus olisi mahdollista tehdä.

Jos poliisi päättäisi jatkotoimien käynnistämistä, sen tulisi ilmoittaa asiasta liikenne rikoksesta tai -rikkomuksesta epäillyn ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle. Pykälän 2 momentin mukaan ilmoituksen voisi lähettää seuraavista yleisistä liikenne rikoksista tai -rikkomuksista:

- 1) nopeusrajoituksen rikkomisesta;
- 2) turvavyön käyttövelvollisuuden noudattamatta jättämisestä ja turvalaitteen käyttöä koskevan huolehtimisvelvollisuuden laiminlyönnistä;
- 3) punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä, pakollista pysäyttämistä osoittavan liikennemerkin noudattamatta jättämisestä ja liikenteenvalvojan pysähtymismerkin noudattamatta jättämisestä;
- 4) suojakypärän käytön laiminlyömisestä;
- 5) vain määrätyille ajoneuvoille sallittuja kaistoja osoittavien liikennemerkkien noudattamatta jättämisestä;
- 6) matkapuhelimen tai muun viestintävälineen kieltämisestä käytämisestä ajon aikana; sekä
- 7) rattijuopumuksesta ja törkeästä rattijuopumuksesta;

Pykälän 3 momentin mukaan ilmoitukseen, joka lähetettäisiin rekisteröintiasiakirjan kielellä tai jollakin rekisteröintivaltion virallisella kielellä, tulisi sisällyttää ainakin tieto

- 1) liikenne rikokseen käytetystä ajoneuvosta;
- 2) liikenne rikoksen tekopaikasta ja -ajasta;
- 3) epäilystä liikenne rikoksesta;
- 4) liikenne rikoksesta mahdollisesti seuraavasta rangaistuksesta sekä muista mahdollisista oikeudellisista seuraamuksista; sekä
- 5) liikenne rikoksen toteamiseen käytetystä laitteesta.

Ilmoitus voisi sisältää muitakin liikenne rikoksen tutkinnan ja täytäntöönpanon kannalta tarvittavia tietoja ja kysymyksiä.

Ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai muulle käyttäjälle lähetettyyn ilmoitukseen vastattamatta jättäminen ei aiheuttaisi oikeudellisia seuraamuksia.

## 2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun ne on vahvistettu.

## 3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Hallituksen näkemyksen mukaan CBE-direktiivin mukainen Euroopan unionin jäsenvaltioiden välillä tapahtuva tiedonvaihto on mahdollista voimassa olevan rekisterilainsäädännön sekä kansainvälistä oikeusapua koskevan lainsäädännön nojalla. Tiedonvaihto voi tapahtua esimerkiksi Prümin päätöksiin perustuen.

CBE-direktiivin täytäntöönpanemisella luotaisiin kuitenkin uusi Euroopan unionin liikennevalvontaviranomaisten välinen suora tiedonvaihtokanava, jonka avulla olisi mahdollista tehostaa Euroopan laajuista tieliikenne rikosten ja -rikkomusten torjuntaa. Konkreettinen tiedonvaihto Suomesta toiseen jäsenvaltioon tapahtuisi Suomen lainsäädännön mukaisesti. Ajoneuvo sekä niiden omistaja- ja haltijatietoja voitaisiin hakea suoraan toisen jäsenvaltion tietojärjestelmästä.

Perustuslakivaliokunta oli Prümin sopimusta koskevassa lausunnossaan (PeVL 56/2006 vp) katsonut, että sopimukseen sisältyvät tiedonvaihtomääräykset olivat Suomen perustuslain mukaisia. Valiokunta ei pitänyt sopimuksen määräyksiä ongelmallisina perustuslain 10 §:n 1 momentissa turvattujen henkilötietojen suojan kannalta. CBE-direktiivin mukaiset tiedonvaihdon muodot ovat samanlaatuiset kuin perustuslakivaliokunnan lausunnossa käsitellyt Prümin sopimuksessa määrätyt kansainvälisten lainvalvontaviranomaisten välisen yhteistyön muodot.

Henkilötietojen suojasta on perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan säädettävä lailla. Laintasoiseen sääntelyyn edellytykseen kuuluu muun muassa vaatimus tarkkarajaisuudesta ja täsmällisyydestä sekä siitä, että henkilötietojen luovuttaminen on suhteellisuusperiaatteen mukaista ja välttämätöntä hyväksyttävän tarkoituksen saavuttamiseksi. Hallituksen näkemyksen mukaan ajoneuvoli-

kennerekisterilakiin sisältyvä sääntely julkisuuslain ja henkilötietolain mukaisesta tietojen käsittelystä täyttää henkilötietojen CBE-direktiiviin perustuvan tietojenkäsittelyn osalta perustuslain asettamat vaatimukset. Ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 15 §:n 3 momenttia on kuitenkin esitetty täydennettäväksi viittauksella Prümin sopimuksen määräyksiin tietojen poistamisesta ja säilyttämisestä.

Euroopan unionin perusoikeuskirjan 8 artiklassa säädetään myös henkilötietojen suojasta. Artiklan mukaan jokaisella on ensinnäkin oikeus henkilötietojensa suojaan. Toiseksi tietojen käsittelyn on oltava asianmukaista ja sen on tapahduttava tiettyä tarkoitusta varten ja asianomaisen henkilön suostumuksella tai muun laissa säädetyn oikeutavan perusteen nojalla. Jokaisella on myös

oikeus tutustua niihin tietoihin, joita hänestä on kerätty, ja saada ne oikaistuksi. Kolmanneksi riippumattoman viranomaisen on valvottava näiden sääntöjen noudattamista.

CBE-direktiivin 7 artiklassa on tarkat määräykset jäsenvaltioiden edellyttävästä tietosuojan tasosta. Direktiivin tietosuojamääräysten voidaan sanoa takaavan sen, että Suomen kansalaisten henkilötietoja käsitellään asianmukaisesti toisessa jäsenvaltiossa. Hallituksen näkemyksen mukaan direktiivin määräykset täyttävät näiltä osin myös Euroopan unionin perusoikeuskirjan vaatimukset.

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että lakiehdotukset voitaisiin hyväksyä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä, ja annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

*Lakiehdotukset***1.****Laki****ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 15 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) 15 §:n 3 momenttia, sellaisena kuin se on laissa 1211/2011, seuraavasti:

## 15 §

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

—————  
Rajatyöttävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatyöttävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen 2008/615/YOS, jäljempänä Prüm-päätös, sekä liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennetrikkomuksia koskevan rajat ylittävän

tietojenvaihdon helpottamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2011/82/EU perustuvaa tietojen käsittelyä koskevat lokitiedot ja valvontatiedot säilytetään ja poistetaan noudattaen, mitä Prüm-päätöksen 30 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään.

—————  
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## 2.

**Laki****tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
lisätään tieliikennelakiin (267/1981) siitä lailla 401/2005 kumotun 105 b §:n tilalle uusi 105 b § seuraavasti:

## 105 b §

*Ilmoitus Suomessa tehdystä liikenne-rikoksesta tai liikenne-rikkomuksesta toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle taikka tilapäiselle käyttäjälle*

Poliisi voi lähettää liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne-rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/82/EU 5 artiklassa tarkoitetun ilmoituksen Suomessa tehdystä liikenne-rikoksesta tai liikenne-rikkomuksesta toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle taikka tilapäiselle käyttäjälle.

Ilmoitus voidaan lähettää:

- 1) nopeusrajoituksen rikkomisesta;
- 2) turvavyön käyttövelvollisuuden noudattamatta jättämisestä;
- 3) punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä,
- 4) rattijuopumuksesta ja törkeästä rattijuopumuksesta;
- 5) suojakypärän käytön laiminlyömisestä;

6) vain määrätyille ajoneuvoille sallittuja kaistoja osoittavien liikennemerkkien noudattamatta jättämisestä;

7) matkapuhelimen tai muun viestintävälineen kielletystä käyttämisestä ajon aikana.

Ilmoitus tulee lähettää sillä kielellä, jota ajoneuvon rekisteröintiä koskevassa asiakirjassa on käytetty, tai jollakin sen valtion virallisista kielistä, jonka rekisterissä ajoneuvo on. Ilmoitukseen tulee sisällyttää tieto:

- 1) tekoon tai laiminlyöntiin käytetystä ajoneuvosta;
- 2) tekopaikasta ja -ajasta;
- 3) epäilystä liikenne-rikoksesta tai -rikkomuksesta;
- 4) mahdollisesti seuraavasta rangaistuksesta sekä muista mahdollisista oikeudellisista seuraamuksista; sekä
- 5) liikenne-rikoksen tai -rikkomuksen toteamiseen käytetystä laitteesta.

Ilmoitus voi sisältää muitakin liikenne-rikoksen tai -rikkomuksen tutkinnan ja seuraamusten täytäntöönpanon kannalta tarvittavia tietoja.

-----  
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta  
20 .

Helsingissä 5 päivänä joulukuuta 2013

**Pääministeri**

**JYRKI KATAINEN**

Kulttuuri- ja urheiluministeri *Paavo Arhinmäki*

*Liite  
Rinnakkaistekstit*

# 1.

## Laki

### ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 15 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) 15 §:n 3 momenttia, sellaisena kuin se on laissa 1211/2011, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

15 §

15 §

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

Rajatyöttävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatyöttävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen 2008/615/YOS, jäljempänä Prüm-päätös, perustuvaa tietojen käsittelyä koskevat lokitiedot ja valvontatiedot säilytetään ja poistetaan noudattaen, mitä päätöksen 30 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään.

Rajatyöttävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatyöttävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen 2008/615/YOS, jäljempänä Prüm-päätös, sekä liikenneturvallisuuheen liittyviä liikennerekisterikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2011/82/EU perustuvaa tietojen käsittelyä koskevat lokitiedot ja valvontatiedot säilytetään ja poistetaan noudattaen, mitä Prüm-päätöksen 30 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-  
ta 20 .