**Liikenne- ja viestintäministeriö** VASTAUS LVM2017-00240

KOO Mäntyniemi Maaria(LVM), Kojo Veera(LVM) 06.09.2017

Viite

Asia

**Liikenne- ja viestintäministeriön EU-toiminnan ja -vaikuttamisen suunnitelma ja EU-prioriteetit vuodelle 2018**

**Vastaus toimenpidepyyntöön VNEUS2017-00450**

## Yleistä liikenteen ja viestinnän EU-politiikasta

Euroopan komission 31.5.2017 julkaisemassa pitkän tähtäimen strategiassa ”Eurooppa liikkeellä” (COM(2017) 283 final) luotu tilannekuva liikenteen murroksesta ja autovalmistuksen arvoketjujen muutoksesta sekä erityisesti siinä 2025 mennessä esitetyt toimet ovat osoitus siitä, että pitkäjänteinen vaikuttaminen komission työhön on ollut oikeansuuntaista ja tuottanut myös tulosta. Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa pitkäjänteistä ja rakentavaa vaikuttamista EU:n liikenne- ja viestintäpolitiikkaan, jotta komission lupaukset ympäristön, digitalisaation, uusien palveluiden, tiedon ja automaation edistämiseksi ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi liikenne- ja viestintäsektorilla onnistuvat. Komission tavoitteena on, että EU on myös globaalin kehityksen edelläkävijä.

EU-tasolla tarvitaan kuitenkin tavoitteen toteuttamiseksi koko liikennesektorin merkittävää uudistamista, ja tässä Suomen rooli korostuu edelläkävijämaana, joka voi esimerkillään näyttää tietä uusille mahdollisuuksille ja esimerkkien kautta tuoda esille konkreettisten sääntely- ja politiikkatoimien tarvetta EU-tasolla. Uutena painopisteenä tulee nostaa esille aiempaa voimakkaammin logistiikan digitalisaation ja automaation mahdollisuudet kilpailukyvylle. Eri kulkumuotojen sekä rahdin ja henkilöiden kuljetusketjujen yhteentoimivuus edellyttää avointa ja kilpailtua markkinaa. Komission liikkuvuuspaketissa esittämät toimet monelta osin lisäävät tavaraliikenteen toimijoiden sääntelyä suhteessa muihin toimijoihin, mikä on tavoitteen kanssa ristiriidassa. Koska EU tulee kohdentamaan merkittävästi kehitysvaroja uuden strategiansa tueksi, Suomen tulee myös tältä osin aiempaa tehokkaammin varmistaa EU-rahoituksen kanavoiminen kehittämishankkeilleen.

Komissio julkaisi 10.5.2017 digitaalisten sisämarkkinoiden strategian toteutuksesta väliarvion, joka sisältää myös uusia toimenpiteitä. Komission vuonna 2015 antama strategia muodostaa toimenpideohjelman, jossa on kuvattu toimenpiteet, joita komissio pitää tarpeellisina digitaalisten sisämarkkinoiden loppuunsaattamiseksi. Digitalisaation murroksessa ja toimintamallien nopeassa muutoksessa tarvitaan tehokkaat ja joustavat rakenteet sekä toimintamallit uusien teknologioiden hyödyntämiseksi. Esimerkiksi tekoäly, robotisaatio ja massadatan hyödyntäminen ovat ilmiöitä, joiden kasvu ja kehittyminen tulisi turvata.

Tulevaisuudessa niin EU:n kuin kansallisten hallintojen rooli on toimia globaalin muutoksen mahdollistajina, mikä tarkoittaa useimmiten sääntelystä pidättäytymistä tai olemassa olevan sääntelyn purkamista, mutta toisinaan sääntelyä tarvitaan muutoksen mahdollistamiseksi. EU-lainsäädäntöä tulee arvioida kriittisesti talouskasvun, kilpailukyvyn ja työllisyyden näkökulmasta, ja sääntelyn vaikutuksia, tarpeellisuutta ja hyväksyttävyyttä tulee arvioida kaikissa vaiheissa säädöksen

suunnittelusta sen täytäntöönpano- ja soveltamisvaiheeseen. Komission tulisi säännöllisesti ottaa arvioitavaksi ne asetukset ja direktiivit, jotka ovat tulleet voimaan yli seitsemän vuotta sitten. Siten varmistetaan, että EU:n lainsäädäntö vastaa toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia.

**Vuoden 2018 EU-prioriteetit (painopistealueet)**

1. Liikenteen ilmastotoimet
2. Liikenne palveluna ja älyliikenne
3. Liikenteen automaatio
4. EU:n maantieliikennepaketti
5. Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja rahoitus
6. Datatalous, datan vapaa liikkuvuus ja MyData
7. DSM-strategian toimenpide-ehdotukset LVM:n sektorilla

## 1. Liikenteen ilmastotoimet

### Merkitys Suomelle

Liikenteellä on erittäin keskeinen merkitys Suomen kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa, sillä sen osuus taakanjakosektorin päästöistä on suuri (Suomessa noin 40 %). Liikennesektorilla on myös huomattava päästövähennyspotentiaali. Liikenteen päästöjen vähentämisessä on kuitenkin huomioitava myös päästövähennystoimenpiteiden kustannukset sekä niiden vaikutukset liikkumisen ja kuljetusten kustannuksiin, ja sitä kautta ihmisten arkeen ja koko Suomen kilpailukykyyn.

Komissiossa on vuosina 2017 ja 2018 käynnissä usean olemassa olevan, tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavan säädöksen muuttaminen. Keskeisimpiä muutoksen kohteena olevia säädöksiä ovat henkilö- ja pakettiautojen päästövähennysnormit (asetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011) sekä direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä (direktiivi 2009/33/EY).

Komissio valmistelee vuosien 2017–2018 aikana myös uusia säädöksiä tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Nämä ovat säädös raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen sertifioinnista, säädös raskaiden ajoneuvojen sertifioitujen tietojen seurannasta ja raportoinnista sekä (vuonna 2018 tai 2019) säädös raskaiden ajoneuvojen valmistusta koskevista päästövähennysnormeista.

Lisäksi käynnissä on EU:n jäsenmaiden välisen taakanjaon käsittely (ns. taakanjakoehdotus, annettu 20.7.2016) (vastuuministeriö Suomessa: YM) sekä ns. LULUCF-asetuksen käsittely (vastuuministeriö Suomessa: MMM). Liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavia EU-direktiivejä löytyy myös työ- ja elinkeinoministeriön vastuualueelta (mm. direktiivi 2009/28/EY uusiutuvista energialähteistä peräisin olevan energiakäytön edistämisestä) sekä ympäristöministeriön vastuualueelta (direktiivi 2010/31/EU rakennusten energiatehokkuudesta; sisältää uusia määräyksiä sähköautojen lataamiseen liittyen).

**Tavoitteet, käsittelyvaihe ja vaikuttamissuunnitelma**

**Tieliikenteen päästövähennykset**

Tavoitteet

*Henkilö- ja pakettiautojen päästövähennysnormit.* LVM kannattaa raja-arvojen asettamista henkilö- ja pakettiautoille myös vuoden 2020 jälkeen sekä komission esittämää, kunnianhimoisempaa raja-arvojen tavoitetasoa (64 g/km henkilöautoille ja 106 g/km pakettiautoille). LVM katsoo, että näihin raja-arvoihin pääseminen vaatisi sähköisten ratkaisuiden merkittävää lisääntymistä uusissa ajoneuvoissa, ja että tämä auttaisi Suomea merkittävästi oman taakanjakovelvoitteensa hoitamisessa.

*Puhtaat ja energiatehokkaat ajoneuvohankinnat.* LVM katsoo, että direktiivin päivittäminen autokannan uudistamiseksi entistä tehokkaammin on tarpeen. Biopolttoaineet olisi hyvä huomioida hankinnoissa jollakin tavalla, esim. kertoimella 0,5, jotta liikenteeseen saataisiin enenevässä määrin myös 100 % uusiutuvalla polttoaineella kulkevia autoja. Biopolttoaineiden huomioiminen kertoimella 0 (kuten suomalaiset biopolttoainetoimijat ovat vaatineet) antaisi niille kuitenkin liian suuren kilpailuedun ja tyrehdyttäisi tehokkaasti uudet sähköautohankinnat (koska biopolttoaineet ovat tällä erää halvempia kuin sähköautot). Edelleen LVM katsoo, että tulisi olla hankintayksiköiden itsensä päätettävissä, haluavatko ne käyttää hankinnoissaan vähimmäistasoa koskevia vaatimuksia vaiko monimutkaisempaa elinkaarilaskentaa.

*Raskaan kaluston khk-päästöjen seuranta, raportointi ja raja-arvot.* Suomi kannattaa raskaan kaluston raja-arvojen asettamista. Raja-arvoja määriteltäessä on kuitenkin pidettävä huoli siitä, että Suomessa on mahdollista edelleen hyödyntää muuta Eurooppaa suuremmat mitat ja massat raskaan liikenteen kuljetuksissa. Raja-arvojen määrittelytyön lisäksi on huolehdittava siitä, että myös uusiutuvalle dieselille optimoituja kuorma-autoja valmistettaisiin jatkossa riittävästi suhteessa EU:n päästövähennystavoitteisiin. Tähän voitaisiin pyrkiä esimerkiksi autoteollisuuden ja biopolttoainealan välisellä yhteistyösopimuksella tms.

Käsittelyvaihe:

Asetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011, joissa vahvistetaan henkilö- ja pakettiautojen päästövähennysnormit: Komission uutta ehdotusta henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoiksi odotetaan vuoden 2017 aikana. Käsittely vuoden 2018 aikana.

Direktiivi 2009/33/EY puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä: Komission uutta ehdotusta henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoiksi odotetaan vuoden 2017 aikana. Käsittely vuoden 2018 aikana.

Raskaan kaluston säädökset: Komission ehdotus raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja poltto-aineen kulutuksen sertifioinnista ja sertifioitujen tietojen seurannasta ja raportoinnista saatiin keväällä 2017. Käsittely EU:ssa on alkanut. Ehdotusta raskaan kaluston raja-arvoista odotetaan vasta myöhemmin, ehkä vuoden 2019 aikana.

Taakanjakoehdotus ja LULUCF-ehdotus (MMM päävastuussa): Komission ehdotukset on saatu heinäkuussa 2016. Käsittely EU:ssa on parhaillaan käynnissä.

Direktiivi 2009/28/EY uusiutuvista energialähteistä peräisin olevan energiakäytön edistämisestä: Uusi ehdotus (RED II) on saatu osana komission ns. talvipakettia (30.11.2016). Käsittely EU:ssa on käynnissä.

Direktiivi 2010/31/EU rakennusten energiatehokkuudesta (sisältää uusia määräyksiä sähköautojen lataamiseen liittyen, YM päävastuussa): Uusi ehdotus on saatu osana komission ns. talvipakettia (30.11.2016). Käsittely EU:ssa on alkanut.

Vaikuttamistoimet

- Vaikuttaminen direktiiviehdotusten käsittelyyn EU:ssa (yhteistyössä YM:n ja muiden ministeriöiden kanssa)
- Aktiivinen osallistuminen muihin komission asettamiin, aiheeseen liittyviin työryhmiin (esim. Sustainable Transport Forum ja sen alatyöryhmät)
- Tehdään yhteistyötä samanmielisten maiden kanssa, esimerkiksi Pohjoismaat ja Alankomaat
- Erillinen vaikuttamispaperi raskaan kaluston kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä / raja-arvoista (Trafilta pyydetty taustaa; valmistuu syksyllä 2017)

**Meriliikenteen päästövähennykset**

Tavoite: Suomi on johdonmukaisesti tukenut globaalien ratkaisujen ensisijaisuutta merenkulun päästöjen vähentämiseksi. Sovun löytyminen IMOssa vaatii myös EU:lta rakentavaa neuvottelutaktiikkaa ja joustavuutta.

Käsittelyvaihe: Vuoden 2018 aikana ajankohtaista tulee olemaan EU:n rakentavan panoksen antaminen Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) tehtävään työhön laivojen päästöjen vähentämiseksi, mm. mahdollisella taloudellisella ohjauksella.

Vaikuttamissuunnitelma: Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu aktiivisesti sekä EU:n että kansainvälisiin ilmastoneuvotteluihin. Panostetaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) tehtävään työhön laivojen päästöjen vähentämiseksi. Jatketaan vaikuttamista myös European Sustainable Shipping Forum:in (ESSF) ja UNFCCC:n piirissä. Vaikutetaan merenkulun vihreän teknologian ja vaihtoehtoisten polttoaineiden/käyttövoimien edistämiseen IMO:n, EU:n ja HELCOM:in (ml. HELCOM Green Team) piirissä.

**Lentoliikenteen päästövähennykset**

Tavoite: Suomi on merenkulun tavoin johdonmukaisesti tukenut globaalien ratkaisujen ensisijaisuutta lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Lentoliikenne on globaalia liiketoimintaa, jonka vääristymisen ehkäisemiseksi on tärkeää sopia päästövähennyksistä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa. Euroopan yhtenäinen kanta ICAO:ssa käsiteltäviin asioihin on valmisteltava huolella Euroopan siviili-ilmailukonferenssissa (ECAC), johon EU-maiden lisäksi kuuluu 16 muuta Euroopan maata. EU:n ja Euroopan on jatkettava rakentavaa neuvottelutapaa, joka viime vuonna mahdollisti sovun globaalista lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmästä (CORSIA).

EU:n lentoliikenteen päästökauppaa (ETS) koskevat neuvottelut on EU:ssa saatava päätökseen viimeistään vuoden 2018 alkupuolella. Suomi kannattaa komission asetusehdotuksen linjauksia, joiden mukaan vuosina 2017-2020 jatketaan samoin ehdoin kuin edeltävällä ETS-kaudella. On tärkeää, että jatkoneuvotteluissa ei päädytä laajentamaan ETS:n soveltamisalaa, koska se voisi vahingoittaa ICAO:ssa käytäviä neuvotteluita ja EU:n sekä sen jäsenmaiden lentoliikennesuhteita.

Käsittelyvaihe: CORSIA:n jatkoneuvottelut ovat käynnissä ICAO:ssa ja on tärkeää, että EU jatkaa rakentavalla neuvottelulinjalla ja osoittaa tarvittaessa joustavuutta sekä tukee vähemmän kehittyneitä ICAO:n jäsenmaita valmistauduttaessa CORSIA:n käyttöönottoon. Lisäksi ICAO jatkaa lentoliikenteen biopolttoaineiden käyttöönoton valmistelua, mikä on Suomelle tärkeä asia, koska

Suomessa on merkittävää alan osaamista ja biopolttoaineiden tuotantoa. Lokakuussa 2017 ICAO järjestää globaalin biopolttoainekokouksen, johon liittyviä Euroopan kantoja on valmisteltu ECAC:ssa.

ETS-neuvottelut jatkuvat trilogeilla syksyllä 2017. Asetuksen sisällön olisi oltava selvillä vuoden 2018 alkupuolella, koska operaattoreiden on huhtikuussa 2018 suoritettava vuoden 2017 ETS-velvoitteitaan.

Vaikuttamissuunnitelma: Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu aktiivisesti EU:ssa, ECAC:ssa ja UNFCCC:ssä käsiteltävien ilmasto- ja ympäristöasioiden valmisteluun yhteistyössä muiden ministeriöiden ja sidosryhmien kanssa. CORSIA:n jatkoneuvotteluiden osalta on tärkeää panostaa ICAO:n ympäristökomitea CAEP:n työryhmätyöskentelyyn, jossa Suomella on ollut edustus vuoden 2017 alusta lähtien. Lentoliikenteen biopolttoaineiden osalta tuodaan esiin Suomen asiantuntemusta ja panostetaan valmisteluun erityisesti ICAO:ssa, joka suunnittelee globaaleja biopolttoainelinjauksia.

## 2. Liikenne palveluna ja älyliikenne

### Merkitys Suomelle

Suomi pyrkii olemaan Liikenne palveluna -toimintatavan (Mobility as a Service, MaaS) edelläkävijä ja haluaa edistää EU:n laajuisen käyttäjälähtöisen, älykkäitä ratkaisuja hyödyntävän multimodaalin liikenteen palvelumarkkinan syntymistä. Suomen liikenteen palveluista annettu lainsäädäntö on edistyksellinen ja toimii eräänä esimerkkinä siitä, miten liikenteen palvelumarkkinoiden kehittymistä voidaan edistää Euroopassa. Vuosikymmenien aikana syntynyt tiukka ja liikennemuotokohtaisesti tehty sääntely on johtanut tehottomaan liikennejärjestelmään, jossa merkittäviä järjestelmätason innovaatioita ei ole syntynyt vuosikymmeniin. Liikenne palveluna -toimintatavan tavoitteena on älykkäiden ratkaisujen ja osaamisen avulla nostaa EU maailman huipulle liikennejärjestelmän tehokkuudessa, päästöjen vähentämisessä sekä tulevaisuuden liikennepalveluissa.

Liikenteen palveluiden tuottamista markkinaehtoisesti olisi edistettävä. Markkinoiden vapauttaminen on lisännyt kilpailua muun muassa kotimaan kaukoliikenteessä ja kansainvälisessä lentoliikenteessä. Yritysten tulisi vastata ensisijaisesti palveluiden tuottamisesta. Julkisia palveluita tarjottaisiin siellä, missä markkinoilla syntyvät palvelut eivät ole riittäviä. Julkinen sektori toimisi ensisijassa kehityksen mahdollistajana, esteiden poistajana ja yhteentoimivuuden tukijana. Yritystoiminnan kautta syntyy kasvua, työpaikkoja ja verotuloja sekä kansainvälisille markkinoille soveltuvia liiketoimintamalleja. Yhteentoimivia tavaraliikenteen kuljetusmahdollisuuksia ja logistiikkaketjuja, joukkoliikenteen uudelleen tarkastelua sekä uusia liikenteen palveluita yhteistyötalouden (collaborative economy) osana tulisi edistää.

Uudenlaiset toimintamallit haastavat jo nyt perinteisiä toimijoita ja uudistavat markkinoita. Edelleen kuitenkin markkinoille tuloa hankaloittaa sektorikohtaisesti eroava sääntely. Tällä hetkellä liikkumispalveluiden yhteensovittamista kapasiteettia tehokkaasti hyödyntäväksi liiketoiminnaksi on käytännössä lähes mahdotonta toteuttaa, koska eri liikennemuodot sekä näitä palvelevat liiketoimintamallit ja järjestelmät ovat voimakkaasti fragmentoituneet ja alalle tulon kynnykset ovat erityisesti tieliikenteessä korkeita. Komission tulisi edistää EU:n laajuisen palvelumarkkinan synnyttämistä ja liikennemuoto- ja markkinakohtaisen lainsäädännön yhtenäistämistä. Tavoitteena on, että kaikkien liikennemuotojen osalta huomioidaan palvelujen roaming eli jatkuvuus liikennemuodosta riippumatta valtion rajojen yli EU:n sisällä. Sääntelyn tulisi olla mahdollisimman teknologianeutraalia ja sääntelyn tarve ylipäätään tulisi arvioida huolellisesti huomioiden tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille toimijoille ja mahdollistaen erilaiset digitaaliset toimintamallit. Liikenne- ja viestintäministeriö tulee vuoden 2017 aikana selvittämään, mitkä yksittäiset EU-säädökset ovat esteenä liikenne palveluna -ajattelun toteutumiselle EU:ssa.

Liikenne palveluna -näkökulma tulisi tuoda kaikkiin EU-tason toimiin (mm. älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan direktiivin (ITS-direktiivi) uudistaminen vuosina 2017–2019, yhteentoimivia älykkäitä liikennejärjestelmiä koskeva delegoitu asetus, matkustajanoikeuksien sääntely multimodaalisissa matkaketjuissa, liikenteen tietopalveluja koskeva asetus ja muut liikkuvuus-paketin toimet sekä useat digitaalisia sisämarkkinoita koskevan strategian toimet), huomioiden erityisesti se, että liikenteessä vuosi 2018 on multimodaalisuuden teemavuosi. Yhdessä liikkuminen palveluna näkökulman kanssa tulisi tarkastella automaation vaikutuksia kaikkien liikennemuotojen liiketoimintaan, turvallisuuteen ja sääntelyyn ja lisäksi luoda tavoitteellinen kokonaisnäkemys liikenteen laajemmasta roolista kilpailukyvyn ja kaupunkikehityksen osalta.

Keskeinen uusi vaikuttamiskohde on logistiikan digitalisaation edistäminen. EU-tasolla tulee vaikuttaa aktiivisesti sekä logistiikan olemassa olevien prosessien sähköistämiseen, mutta ennen kaikkea suotuisan toimintaympäristön syntyä uusien liiketoimintamallien ja tietoa hyödyntävien logististen ratkaisujen kokeiluille ja käyttöönotoille. Tiedon saatavuudella ja jakamisella on myös tässä keskeinen rooli.

**Tavoitteet, käsittelyvaihe ja vaikuttamissuunnitelma**

*ITS-direktiivin uudistaminen*

Tavoite: Yhteisen EU-tason viitekehyksen olemassaolo on tärkeää uusien digitaalisten liikennepalvelujen ja liikenteen automaation yhteentoimivuuden varmistamiseksi ja avoimeen syrjimättömään pääsyyn perustuvan markkinan edistämiseksi. Suomi suhtautuu ITS-direktiivin uudistamiseen myönteisesti, koska älykkäillä ja yhteen toimivilla liikennejärjestelmillä on mahdollista lisätä merkittävästi liikenteen tehokkuutta, sujuvuutta ja turvallisuutta sekä vähentää liikenteen päästöjä. Suomi pitää kuitenkin tärkeänä, että mahdolliset sääntelytarpeet arvioidaan aina huolellisesti. Mikäli sääntelyyn päädytään, tulee sen aina olla teknologianeutraalia ja mahdollistaa kokeilut.

ITS-direktiiviä uudistettaessa (2017–2019) painopisteeksi otetaan multimodaalisuus ja tavoitteeksi eri liikennemuotojen, henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden ja eri liiketoimintamallien sekä eri alustojen ja ekosysteemien välinen toiminnallinen ja tekninen yhteentoimivuus. Kokonaistavoitteena on EU:n laajuinen liikkumisen ja logistiikan palvelumarkkina, MaaS-tyyppisten toimintamallien mahdollistaminen sekä automaation edellyttämien tietotarpeiden varmistaminen. Jotta palveluista syntyisi liiketoimintaa, täytyy maksamiseen liittyvät kysymykset ratkaista viimeistään ITS-direktiivin uudelleentarkastelun yhteydessä. Tämä edellyttää syrjimätöntä pääsyä kolmansien osapuolten lippujen myynti-, varaus- ja maksujärjestelmiin.

Suomi pitää keskeisenä, että datatalouden näkökulma sisällytetään kaikkiin sektorikohtaisiin tiedon ja digitalisaation hyödyntämistä koskeviin hankkeisiin. Siksi myös liikennesektorin hankkeissa tiedon laatua, saatavuutta ja käyttöoikeuksien hallintaa koskevat ratkaisut tulee toteuttaa geneeristen mallien pohjalta niin, että liikenteessä hyödynnettävä ja kerättävä tieto, sektorikohtaiset viranomaistoiminnot sekä digitaaliset palvelut mahdollistavat kytkeytymisen laajemmin datatalouden ja muiden sektoreiden digitaalisten palveluiden ratkaisuihin. Keskeistä on käyttöoikeuksien hallinnan kehittäminen. Konkreettisia ratkaisuja tarvitaan vuoteen 2020 mennessä mm. logistiikkaketjun digitalisointiin koko kuljetusketjun osalta tilauksesta toimitukseen osana multimodaalisten matkaketjujen digitalisointia edistävän foorumin (DTLF) ehdotusten toimeenpanoa, C-ITS-tiedonvaihdon järjestämiseksi syrjimättömästi, automaattiajamisen tietoekosysteemin luomiseksi sekä lippu- ja maksutapahtumien roamingin tarpeisiin.

Käsittelyvaihe: Komissio on ilmoittanut aloittavansa älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan direktiivin (ITS-direktiivi) sisällöllisen uudelleentarkastelun vuoden 2017 aikana siten, että

uudistamistarpeita kartoittavat komission sisäiset tutkimukset ja arvioinnit saataisiin valmiiksi 2017–2018 ja ehdotus uudeksi ITS-direktiiviksi voitaisiin antaa vuonna 2019.

Vaikuttamissuunnitelma:

- Komission ja jäsenvaltioiden edustajien korkean tason ministeriryhmä (High Level Meeting on Connected and Automated driving)
- Aktiivinen toiminta ITS-komiteassa ja C-ITS Platformissa sekä sen alaisissa työryhmissä ja osallistuminen ITS-direktiivin mukaisia ensisijaisia toimia käsittelevien komission asiantuntijatyöryhmien valmistelutyöhön
- Aktiivinen vaikuttaminen komissiota direktiivin toimeenpanossa avustavaan Euroopan neuvoa-antavaan ITS-ryhmään etenkin ryhmässä mukana olevien Euroopan tiehallintojen yhteistyöjärjestön (CEDR) edustajien kautta
- Parhaiden käytäntöjen jakaminen muita EU-tasolla liikenneasioita käsitteleviä ryhmiä ja kokoonpanoja hyödyntäen.
- LVM:n johdon tapaamiset komission edustajien kanssa.
    - DG MOVE: komissaari Bulc, etenkin neuvostojen yhteydessä, pääjohtaja Hololei, varapääjohtajat sekä Magda Kopzcynska – etenkin johdon Brysselin matkat sekä korkean tason tilaisuudet, Yksikönpäällikkö Claire Depré – ITS-komiteamenettelyt
    - DG CNECT: Varapuheenjohtaja Ansip ja komissaari Oettinger, pääjohtaja Roberto Viola,
- Osallistuminen tarpeelliseksi katsotulla tavalla EU:n standardointielimissä tehtävään älykästä ja yhteen toimivaa liikennettä koskevaan standardointityöhön.
- EP:ssä: erityisesti liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) ja suomalaisten meppien kautta vaikuttaminen tarkoituksenmukaiseksi katsotuissa kysymyksissä.
- Huomioidaan ITS-direktiivin sisällöllinen uudelleentarkastelu sekä tätä koskevan komission ehdotuksen mahdollinen käsittely neuvostossa Suomen 2019 EU-puheenjohtokaudella;
    - ITS-direktiiviä koskevien näkökohtien huomiointi Suomen EU-puheenjohtokauden ohjelman valmistelua koskevissa keskusteluissa komission ja neuvoston sihteeristön kanssa
    - ITS-direktiivin uudelleentarkastelua koskeva mahdollinen valmistelutyö neuvostossa ennen Suomen EU-puheenjohtokautta sekä tarpeen mukaan vaikuttaminen asian käsittelyyn Euroopan parlamentissa suomalaisten meppien kautta.
- Vaikuttamistyön tueksi on laadittu englanninkielinen non-paper ITS-direktiivin uudelleentarkastelusta.
- Suomen kannattaa hakea tukea liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota koskeville EU-tason pyrkimyksilleen muilta älykkään ja yhteen toimivan liikenteen alueella edistyksellisiltä EU-jäsenmailta, kuten esimerkiksi NL, DE, AT, ES, EE ja SE.

*Matkustajanoikeuksien sääntely*

Tavoite: Matkustajanoikeuksien sääntelyn selkeyttäminen on erittäin tärkeää MaaS-palveluiden edistämisen kannalta, koska nämä palvelut perustuvat eri liikennemuotojen yhdistämiseen osaksi samaa palvelukokonaisuutta. Tärkeää on huomioida lainsäädännössä teknologianeutraalisuus ja liikennemuotoneutraalisuus. Matkustajanoikeuksia koskevaan keskusteluun on nostettava myös yhteentoimivia tieto- sekä lippu- ja maksujärjestelmiä koskevat näkökohdat.

Käsittelyvaihe: Yksi keskeisistä komission tulevista ehdotuksista on tämänhetkisten tietojen mukaan vuoden 2018 ensimmäisellä neljänneksellä julkaistava lainsäädäntöaloite matkustajanoikeuksien sääntelystä multimodaalisissa matkaketjuissa. Ristiriidat ja epäselvyydet eri liikennemuotoja

koskevassa matkustajanoikeussääntelyssä ja matkapakettidirektiivin soveltamisessa nousivat esiin kansallisen liikennepalveluista annetun lain valmistelussa.

Vaikuttamissuunnitelma:

- osana matkustajaoikeuksien sääntelyyn vaikuttamista tuodaan systemaattisesti esille tarve lippu- ja maksurajapintojen avaamiselle Euroopan-laajuisesti
- lippu- ja maksurajapintojen avaamiseksi vaikutetaan myös MaaS- arkkitehtuurin kehittämistyön kautta MaaS Allianssissa

*Logistiikan digitalisaatio*

Tavoite**:** Suomen yleisenä tavoitteena on, että lainsäädäntöä kehitetään siten, että tiedon hyödyntämisen tarjoamat mahdollisuudet voidaan täysimittaisesti hyödyntää kestävien ja eri liikennemuotoja saumattomasti yhdistelevien kuljetus- ja logistiikkapalvelujen kehittämisessä. Lisäksi säädösvalmistelussa tulisi korostua turhan sääntelyn purkaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen. Suomi pitää lisäksi tärkeänä, että säädösvalmistelussa huomioidaan tarve myös toimintaprosessien uudistamiselle niin, että se laajasti tukee digitalisaatiota ja sähköistä asiointia sekä avoimen tiedon jakamista ja hyödyntämistä.

Suomen tavoitteena on, että tiedot saadaan digitaaliseen muotoon ja liikkumaan läpi koko kuljetus- ja toimitusketjun koko arvoketju huomioiden. Pelkästään asiakirjojen digitointi ei ole siten riittävä lähestymistapa. Tiedon tulisi liikkua tuotteen mukana. Suomi pyrkii kaikissa yhteyksissä vaikuttamaan luottamuksen syntymiseen digitaalisiin toimintatapoihin (esim. auditoinnin järjestäminen horisontaalisesti). Tiedon omistajuuden sijasta tulisi keskittyä käyttöoikeuksiin (avoin data, sektorin toimijat, muut toimijat, viranomaiset). Yrityksillä ja luonnollisilla henkilöillä on oltava oikeus käyttää nykyistä paremmin niitä koskevaa tietoa, vaikka tieto olisi jonkun muun toimijan hallussa. Tiedon saatavuuden varmistamiseksi tarvitaan yhteentoimivia, hajautettuja järjestelmiä, joihin tieto tallennetaan vain kerran. Hajautettujen järjestelmien ideana on myös se, että tieto ilmoitettaisiin ainoastaan yhden kerran yhdelle viranomaiselle, ja järjestelmästä tiedon voisi hakea siihen oikeutettu taho (single window-ajattelu). Tavoitteena ei ole muodostaa keskitettyjä eikä viranomaisten ylläpitämiä alustoja tai tietojärjestelmiä.

Komissio on 18.5.2017 ilmoittanut käynnistävänsä vaikutusarvionnin, jolla selvitetääm ei-lainsäädännöllisten ja lainsäädännöllisten toimien mahdollisuutta sähköisten rahtiasiakirjojen käytön edistämiseksi. Arvioinnin kohteeksi esitetyt toimenpiteet jakautuvat kahteen ryhmään, sähköisten rahtiasiakirjojen hyväksymiseen/tunnustamiseen ja yhteentoimivuuden edistämiseen nykyisten ei-toimivien standardien sijaan.

Vaikuttamissuunnitelma:

- Ennakkovaikuttaminen ilmoitusvelvollisuusdirektiivin sisältöön.
- Vaikuttaminen DTLF foorumissa ja kumppanuuksien hakeminen erityisesti Virosta ja muista Itä-Euroopan maista.

*Meriliikenteen lainsäädäntöä koskeva uudistus*

Tavoite: Alusliikenteen tietosisältöjä ja ilmoitusmenettelyjä yhdenmukaistamalla tulisi luoda mahdollisuudet tiedon hyödyntämiselle esimerkiksi saumattomasti yhteen toimivien matkaketjujen luomisessa. Tietosisältöjen ja ilmoitusmenettelyjen harmonisointi loisi myös toimintaedellytykset eri järjestelmien teknisen yhteentoimivuuden parantamiseksi, jolloin tieto olisi koottavissa ja jaettavissa suoraan rajapintoja hyödyntämällä. Uudistuksella olisi mahdollista vähentää merkittävästi merenkulkualan toimijoiden hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Tärkeää on huomioida ratkaisujen

yhteentoimivuus myös muun kuljetusketjun ja satamatoimintojen tietotarpeiden osalta sekä edistää eri keinoja ennakointitiedon tuottamiseksi sekä seurantatiedon julkaisemiseksi avoimena datana.

Käsittelyvaihe: Komissio valmistelee laajaa meriliikenteen lainsäädäntöä koskevaa uudistusta, jota koskevan arviointivaiheen odotetaan valmistuvan vuoden 2017 aikana. Yksi keskeisistä uudistuksen kohteista on alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmiä ja alusten ilmoitusmuodollisuuksia koskevan sääntelyn uudistaminen.

Vaikuttamissuunnitelma: Suomi vaikuttaa aktiivisesti ilmoitusmuodollisuuksia koskevan direktiivin uudistamiseen, jotta tiedon saatavuus ja jakaminen tukevat yleisiä datatalouden ja tietoa hyödyntävien logististen matkaketjujen rakentamista. Mahdollisiin asiantuntijatyöryhmiin ja sidosryhmätilaisuuksiin osallistutaan tarpeen mukaan. Ehdotusten käsittelyn aikana merenkulkutyöryhmässä pyritään vaikuttamaan aktiivisesti Suomen tavoitteiden toteutumiseksi. Suomi on käsittelyn edetessä yhteydessä muiden jäsenvaltioiden kollegoihin ja mahdollisesti komission DG MOVEn meriyksikön päällikkö Christine Bergiin. Jäsenmaiden välisen yhteistyön painopiste on erityisesti Ruotsissa, Tanskassa ja Virossa.

## 3. Liikenteen automaatio

### Merkitys Suomelle

Liikenteen automaatiokehitys on ollut viimeisten vuosien aikana erittäin nopeaa. Suomen tavoitteena on olla tämän kehityksen kärjessä ja varmistaa automaatiokehitykselle paras mahdollinen säädös- ja toimintaympäristö. Liikenteen automaatiolla on suuret mahdollisuudet parantaa liikenteen turvallisuutta, ympäristöystävällisyyttä ja sujuvuutta. Automaation kehittyminen mahdollistaa myös uudet liikkumisen palvelut ja liiketoimintamallit. Suomella on erinomaiset edellytykset hyötyä liikenteen automaatiokehityksestä korkean ja monipuolisen osaamisen vuoksi. Sallivan lainsäädännön ja kokeilutoiminnan ohella Suomelle on tärkeää, että kehitys tapahtuu turvallisesti ottaen huomioon muun muassa tietoturva- ja yksityisyydensuojakysymykset. Liikenteen automaation ja älykkäiden liikennepalvelujen kehittymisen, kuten muunkin yhteiskunnan digitaalisen kehityksen, kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että Euroopassa tullaan osoittamaan tarvittava määrä tarkoituksenmukaisia taajuuksia langattoman viestinnän tarpeisiin.

### Tavoitteet, käsittelyvaihe ja vaikuttamissuunnitelma

*Strategia tieliikenteen älykkäistä ja yhteen toimivista liikennejärjestelmistä (C-ITS)*

Tavoite:
Tavoitteena on tuoda liikenteen automaatioon ja cooperative-ITS (C-ITS) -teemaa koskevaan keskusteluun erityisesti liikenne palveluna -näkökulmaa. Suomi pitää myös tärkeänä, että palveluiden toteutuksessa voidaan hyödyntää viestintäverkkoja ja mobiiliratkaisuja mahdollisimman monipuolisesti ja kustannustehokkaasti. Lisäksi olisi tärkeää käsitellä laajasti automaattiajamiseen liittyviä tietokysymyksiä sekä arvioida keinoja, joilla voidaan varmistua muun muassa liikenteen ohjauksessa, ajoneuvojen keskinäisessä kommunikaatiossa ja paikantamisessa käytettävien esineiden internetiin kytkeytyvien laitteiden (ns. IoT-laitteet) hyödyntämiseen perustuvien toimintatapojen tietoturvallisuudesta ja käyttäjien tietosuojasta. EU:n tulisi edistää voimakkaasti liikenteen automaatiota kaikissa liikennemuodoissa ja liikenteen automaatiolle tulisi asettaa kunnianhimoiset tavoitteet. Tiedon saatavuudelle ja siirrettävyydelle tulisi mahdollistaa tasapuolinen asetelma autovalmistajien ja ns. riippumattomien toimijoiden kesken ja keskeisissä ratkaisuissa tulisi soveltaa geneerisiä horisontaalisesti hyödynnettäviä hajautettujen järjestelmien hallinnan ja internetiin kytkettyjen laitteiden tiedonsiirrolle luotavia menettelyjä ja standardeja.

EU:n tulisi myös edistää automaattiajamisen sovellutuksiin liittyviä palvelukonsepteja, jotta automaattinen liikenne sulautuu muuhun liikennejärjestelmään ja luo edellytyksiä uudelle liiketoiminnalle. EU:ssa tulisi määritellä yhteisesti kytkeytyvän ja automaattisen ajamisen perustoiminnallisuudet (mm. tarvittavat datat, infrastruktuurit, laitteet, tukijärjestelmät) hyödyntäen konkreettisia rajat ylittäviä kokeiluja ja luoda menettelyt parhaiden oppien ja käytäntöjen jakamiseen. Testialueyhteistyön ympärille luotu korkean tason seurantaryhmän työn ja tietojen vaihdon tulisi painottua vielä ratkaisematta olevien kysymysten konkretisointiin. Toimintaympäristön yhteentoimivuus tulisi varmistaa ensisijaisesti teollisuuden minimistandardeilla, jotka jättävät tilaa erilaisille teknologisille ratkaisuille.

Suomi kannattaa erityisesti Amsterdamin julkilausumassa nostettua tavoitetta luoda yhteiset puitteet automaattiajamisen yhteentoimivuudelle: 1) lainsäädäntö on sallivaa ensin kokeiluille ja myöhemmin vaiheittaiselle käyttöönotolle, 2) tehdään laajamittaisia rajat ylittäviä kokeiluja ja 3) data liikkuu kitkattomasti synnyttämättä tiedon hyödynnettävyyttä estävää monopolitoimintaa.

Käsittelyvaihe: Komissio julkaisi 30.11.2016 tiedonannon tieliikenteen älykkäitä ja yhteen toimivia liikennejärjestelmiä koskevasta Euroopan unionin strategiasta (COM(2016) 766 final, E 142 / 2016 vp). Strategiassa on linjattu tieliikennettä koskevia toimia, joilla on tarkoitus edistää yhteen toimivaa, verkottunutta ja automaatioon perustuvaa liikennettä ja liikkumista koko unionin laajuisesti. C-ITS strategian ensimmäinen toteutusvaihe tähtää vuoteen 2019, jolloin EU:n alueella tulee olla valmiudet mahdollistaa ensivaiheen älykkäät ja yhteen toimivat liikenteen palvelut. Komissio on valmistelemassa myös laajamittaista automaation strategiaa tieliikenteen osalta. Marraskuussa 2017 valmistuu GEAR 2030 -ryhmän loppukertomus, joka sisältää pitkän aikavälin suosituksia ajoneuvojen automaation lisäämiseksi vuoteen 2030 mennessä. EU-keskusteluun liittyy vahvasti myös DG CONNECTin halu edistää 5G-verkkojen yleistymistä CEF-mekanismin kautta ja rajat ylittävä testialueyhteistyö Rooman aiesopimuksen pohjalta.

Vaikuttamissuunnitelma: Suomi osallistuu aktiivisesti C-ITS -strategian jatkotyöhön EU:ssa sekä C-ITS Platformin puitteissa. Korkean tason keskustelua ylläpidetään Amsterdamin deklaraation ja Rooman aiekirjeen toimeenpanon muodossa erityisesti komission ja jäsenvaltioiden edustajien korkean tason ministeriryhmän CAD - toiminnassa (High Level Meeting on Connected and Automated driving). Erityisesti Suomen tavoitteita edistetään tämän ryhmän tapaamisissa Ruotsissa keväällä 2018 ja Suomessa puheenjohtajuuskaudella 2019 syksyllä. Suomi pyrkii myös aktiivisesti vaikuttamaan ryhmän alla käsiteltäviin automaattiajamisen tiedon saatavuutta ja jakamista koskeviin periaatteisiin. Testaustoiminnalle asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi käytännön tason tiedonvaihtoa tehdään lisäksi C-ROADS-alustan kautta, jonka tarkoitus on auttaa toteuttamaan Amsterdamin julkilausumassa sovittuja toimia.

*Arktisen navigoinnin haasteet ja ratkaisuvaihtoehdot*

Tavoite:
Automaation ja paikannukseen perustuvien keskeinen vaatimus on luotettavasti toimiva navigointi ja paikannus. Tällä hetkellä tiedetään, että Suomen pohjois- ja koillisosissa satelliittipai-kannuksessa ja EGNOS-kattavuudessa on ongelmia. Nämä ongelmat vaikeuttavat täysimääräistä Galileo- ja ÈGNOS-ohjelmien hyödyntämistä Suomessa. Haasteina ovat jää ja lumi ja tietoisuus niiden senhetkisestä tilanteesta erityisesti merenkulun sovelluksissa; GNSS-palvelut ja niihin liittyvät avuste- ja tuki-järjestelmät, joiden suunnittelussa ei juuri ole huomioitu arktisia alueita; rajoitteet radionavigoinnissa (muu kuin GNSS) ja viestinnässä; yläilmakehämallinnus mukaan lukien revontulien vaikutukset ja muut GNSS-virheet, joita ei ole vielä riittävällä tavalla ratkaistu; sekä osittainen karttojen, varsinkin merikarttojen, vaillinaisuus.

Vaikuttamissuunnitelma:
Tavoite on ensisijaisesti vaikuttaa komissioon, joka vastaa eurooppalaisesta Galileo- ja EGNOS-satelliittipaikannusohjelmasta. Suomi tarvitsee kuitenkin muiden arktisen alueen maiden tuen asian merkityksen vahvistamiseksi. Siksi yhteistyötä tulee tehdä kaikilla pohjoismaisen yhteistyön foorumeilla. Suomi järjestää huhtikuussa 2018 kansainvälisen ”Challenges in Arctic Navigation and a Road Map” seminaarin, jossa käydään läpi selvityksen tulokset ja askelmerkit ongelmien ratkaisemiseksi. Seminaariin kutsutaan komission ja GSA:n samoin kuin muiden Arktisen neuvoston jäsenmaiden satelliittinavigointialan edustajia. Lisäksi järjestään tarvittaessa Norjan ja Ruotsin kanssa koordinointikokouksia ennen komission järjestämiä Euroopan GNSS-ohjelma komitean kokouksia.

Suomen arktisen neuvoston puheenjohtajuuskaudella otetaan ensimmäisen kerran esille arktisen navigoinnin ongelmat, jotka ovat samoja kaikissa arktisen alueen maissa ja pyrittäisiin löytämään askelmerkit, miten näihin haasteisiin voitaisiin yhdessä vastata. Ratkaisut palvelisivat keskeisesti kaikkia kuljetusmuotoja ja muitakin satelliittinavigointia hyödyntäviä aloja erityisesti arktisella alueella.

Tuloksia voidaan hyödyntää komission kanssa käytävissä Suomen satelliittipaikannusongelmia käsittelevissä neuvotteluissa.

*Meriliikenteen automaation edistäminen*

Tavoite: Merenkulun automaatiota ja autonomisten alusten käyttöä sekä hyväksyntää koskevat säännökset pohjautuvat ensisijaisesti kansainvälistä meriliikennettä koskeviin IMO:n säännöksiin. Meriliikenteen automaation potentiaali merenkulun turvallisuudessa, logistiikassa ja satamatoiminnoissa tulisi EU tasolla tiedostaa ja merenkulun automaation edistäminen saada yksilöidyksi tavoitteeksi EU:ssa. EU-tasoinen tavoite merenkulun automaation edistämiseksi on edellytys jäsenmaiden yhteiselle näkemykselle ja toimintalinjalle IMO:ssa säännöskehikon mukauttamiseksi mahdollistamaan automaatioon perustuvia ratkaisuja ja autonomista meriliikennettä.

Käsittelyvaihe: Automaation hyödyntäminen meriliikenteessä, merenkulun logistiikassa ja satamatoiminnoissa on EU-tasolla vasta digitalisaatio-teeman alla tunnistettu EU:lle keskeiseksi kilpailutekijäksi. Vallettan julistuksessa 29.3.2017 merenkulkupolitiikan prioriteeteiksi vuoteen 2020 merenkulun automaatioon panostaminen on kirjattu yhdeksi toimeksi digitalisaation edistämissä EU:ssa. Automaation edistäminen IMO:ssa edellyttää EU:n yhteistä lähestymistä ja vaikuttamisstrategiaa. Suomi (et.al.) ja UK:n (et.al.) ovat EU maista käynnistäneet IMO -säännöksiin vaikuttamistoimet kesällä 2017 IMO:n meriturvallisuuskomitean (MSC) 98. kokoukseen toimittamien aloitteiden muodossa. IMO:n MSC 98 kokoukseen valmistautumisen EU:n neuvoston koordinointikokouksessa komissio kannatti laadittuja IMO -aloitteita ja piti tärkeänä aloitteiden mukaisesti IMO:n työssä selvittää meriliikenteen automaation vaikutuksia ja säännösmuutostarpeita.

Vaikuttamissuunnitelma: Jatketaan IMO:n meriliikenteen turvallisuuskomitean 98 kokoukseen Suomen (et al.) ja UK (et al.) aloitteiden mukaisesti meriliikenteen säädöskehyksen mukauttamiseen autonomiselle meriliikenteelle tähtääviä toimia IMO:n työssä yhdessä samanmielisten EU-jäsenmaiden kanssa. IMO- työhön liittyvän EU -koordinaation kautta pyritään laajentamaan merenkulun automaation edistämiseen sitoutuvia EU -jäsenmaita sekä vaikuttamaan komissioon EU-tason yhteisten autonomisen meriliikenteen IMO- vaikuttamistoimien käynnistämiseksi. Vaikutetaan aktiivisesti komission käynnistämässä meriliikenteen säännösten toimivuustarkeastelussa (REFIT) ja siitä seurauksena odotettavassa meriliikenteen lainsäädännön uudistuksessa ottamaan huomioon meriliikenteen automaation ja digitalisaation mahdollisuudet. Lisäksi varmistetaan meriliikenteen automaation ja digitalisaation mahdollisuuksien huomioiminen alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmiä ja alusten ilmoitusmuodollisuuksia koskevan sääntelyn uudistamisessa.

## 4. EU:n maantieliikennepaketti

Komissio julkaisi 31.5.2017 ensimmäisen osan laajasta maantieliikennettä koskevasta paketista. Paketin osana julkaistut lainsäädäntöehdotukset koskevat maantieliikenteen markkinoillepääsyä ja sosiaalisia kysymyksiä, liikenteen hinnoittelua sekä raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen seurantaa ja raportointia. Lainsäädäntöehdotukset ovat ensimmäiset konkreettiset toimet liikkumisen pitkän tähtäimen suunnitelman: ”Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla” (COM(2017) 283 final) toteuttamiseksi. Paketin toisen osan ehdotukset ovat tiedonannon mukaan odotettavissa seuraavan 12 kuukauden kuluessa, ja ne koskevat muun muassa tieliikenteen päästöjen vähentämistä.

Käsittelyvaihe: Maantieliikennepaketin markkina- ja sosiaalikysymyksiä koskevien ehdotusten käsittely on aloitettu neuvoston maantieliikennetyöryhmässä kesäkuussa yleisellä tarkastelulla. Yksityiskohtainen käsittely neuvostossa alkaisi syyskuussa, ja paketin laajuuden vuoksi käsittely jatkunee pitkälle vuoden 2018 puolelle.

*Tavara- ja linja-autoliikenteen markkinoillepääsyn ehdot ja ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö*

Merkitys Suomelle: Markkinoillepääsyn ehtojen (ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen (COM(2017) 281 final)) osalta suurin muutosehdotus on markkinoillepääsyehtojen asettaminen kevyille tavarankuljetusajoneuvoille, lähinnä pakettiautoille. Ehdotus saattaa rajoittaa suhteettomasti uusien tavarankuljetusmarkkinoiden syntymistä

Kabotaasia koskien sisältää sallitun määritelmän muuttamisen niin, että siihen voi sisältyä useampi kuorman purkaus tai lastaus. Jos kabotaasikuljetuksen määrää ei rajoiteta, kuten ehdotuksessa esitetään, määritelmän muuttamisella olisi vähän käytännön vaikutusta. Kabotaasin salliminen liittyy lähettyjä työntekijöitä koskevien valvontasäännösten uudistamiseen. Jos valvonta siltä osin paranee, kabotaasin epäkohdat kuten TES-palkkoja alhaisempien palkkojen luoma epätasapuolinen kilpailuolosuhde, voisivat vähentyä. Ehdotus sisältää myös säännöksiä asetuksen valvonnan tehostamisesta, mm. jäsenvaltioiden viranomaisten yhteistyötä lisäämällä ja mahdollistamalla digitalisaation kansainvälisen liikenteen valvonnassa.

Vuokrattujen ajoneuvojen osalta ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta (COM(2017) 282 final) pyritään helpottamaan ko. ajoneuvojen käyttöä, mitä voidaan pitää lähtökohtaisesti kannatettavana. Siltä osin kun muutokset koskevat ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen käyttöä, muutoksilla saattaa kuitenkin olla kielteisiä vaikutuksia auto- ja ajoneuvoveroon liittyen.

Tavoite: Markkinoillepääsyä koskeva ehdotus sisältää useita Suomen kannalta myönteisiä täsmennyksiä ja nykyisten säännösten pieniä tarkennuksia. Suurin vaikutus olisi markkinoillepääsyehtojen asettaminen kevyille tavarankuljetusajoneuvoille, Suomen kannalta tämä saattaa rajoittaa suhteettomasti uusien tavarankuljetusmarkkinoiden syntymistä.

Vaikuttamissuunnitelma: Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu aktiivisesti maantieliikennetyöryhmään. Työn aikana pyritään tunnistamaan like-minded maita, jotka suhtautuisivat ehdotukseen Suomen tapaan. Oma hankaluutensa on siinä, että Suomi sijoittuu eri asiakokonaisuuksien suhteen hieman eri maiden kanssa samaan leiriin. Käsittelyn aikana pyritään rakentamaan muutosehdotuksia, jotka veisivät käsittelyä eteenpäin Suomen tavoitteiden mukaisesti,

mutta myös muiden maiden huolet huomioiden. Myös Euroopan parlamenttiin, sekä raportöörien että eri poliittisten ryhmittymien osalta, pyritään vaikuttamaan käsittelyn aikana.

*Maantieliikenteen ajo- ja lepoaikojen valvontadirektiivi ja maantieliikenteen lähetetyt työntekijät*

Merkitys Suomelle: Ehdotus neuvoston ja Euroopan parlamentin direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (COM(2017) 278 final). Ehdotuksen tavoitteena on osana muita maantieliikennepaketin ehdotuksia selkeyttää nykysääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa, parantaa kuljettajien työoloja, varmistaa tasapuolinen kilpailu liikenteenharjoittajien välillä, parantaa valvontaviranomaisten yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä, parantaa liikenneturvallisuutta sekä varmistaa, että kuljettajien sosiaalinen suojelu ja liikenteenharjoittajien vapaus tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja ovat tasapainossa.

Tavoite: Suomen kannalta molemmissa ehdotuksissa valvontaan liittyvät ehdotukset ovat lähtökohtaisesti kannatettavia, mutta Suomen tavoitteena on pyrkiä varmistamaan, että niihin sisällytetään riittävästi joustoa. Lähetettyjen työntekijöiden osalta ehdotukset ovat myös lähtökohtaisesti kannatettavia, mutta niihin sisältyvät aikarajat vaativat vielä tarkastelua, ja ehdotukseen sisältyvän hallinnollisen taakan kasvua pitäisi pyrkiä minimoimaan.

Vaikuttamissuunnitelma: Lähetettyjen työntekijöiden lex specialis-ehdotus liittyy samanaikaisesti käsittelyssä olevaan lähetettyjä työntekijöitä koskevan emodirektiivin käsittelyyn, joten myös vaikuttamistyössä on huomioitava ehdotukset. LVM osallistuu maaliikennetyöryhmässä ehdotuksen käsittelyyn, joskin päävastuu on muilla ministeriöillä (STM/TEM). Myös Euroopan parlamenttiin, sekä raportöörien että eri poliittisten ryhmittymien osalta, pyritään vaikuttamaan käsittelyn aikana.

*Maantieliikenteen ajoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen muuttaminen*

Merkitys Suomelle: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (COM(2017) 277 final). Komission ehdotuksen mukaan sekä ajoaika- että ajopiirturiasetus ovat osa laajempaa pyrkimystä parantaa kuljettajien työoloja, varmistaa tasapuolinen kilpailu liikenteenharjoittajien välillä ja parantaa liikenneturvallisuutta Euroopassa. Ehdotuksen tavoitteena on korjata sääntelyssä ja täytäntöönpanossa ilmenneitä yksilöityjä puutteita ja auttaa parantamaan työskentely- ja liiketoimintaedellytyksiä alalla. Ehdotukset eivät sisällä suuria muutoksia ajo- ja lepoaikoihin ja niiden viettämiseen. Suomalaisille kuljetusyrityksille vaikutukset ja kustannukset tuntuisivat lähinnä ulkomaan liikenteessä.

Tavoite: Ehdotukseen sisältyvät valvontaan liittyvät parannukset ovat kannatettavia. Käsittelyssä pyritään siihen että joustoja voitaisiin vielä laajentaa siten, että niillä todella helpotettaisiin kuljetusten järjestämistä, kuljettajan asema huomioiden.

Vaikuttamissuunnitelma: Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu aktiivisesti maantieliikennetyöryhmään. Työn aikana pyritään tunnistamaan like-minded maita, jotka suhtautuisivat ehdotukseen Suomen tapaan, ja pyritään rakentamaan muutosehdotuksia jotka veisivät käsittelyä eteenpäin. Pyritään vaikuttamaan Euroopan parlamenttiin, sekä raportöörien että eri poliittisten ryhmittymien osalta.

*Eurovinjettidirektiivin ja EETS-direktiivin muuttaminen*

Merkitys Suomelle:

Komission ehdotukseen (31.5.) vinjettimaksujen uudistamisesta sisältyy kaksi esitystä Euroopan parlamentin ja neuvoston verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin (1999/62/EY) muuttamisesta. Ensimmäinen ehdotus koskee direktiivin luvun II ajoneuvoverosääntelyä. Toinen ehdotus koskee direktiivin luvun III sääntelyä tietulleista ja käyttömaksuista.

Komissio ei ole ollut tyytyväinen vinjettidirektiivin toimivuuteen. Komission kritiikki kohdistuu erityisesti aikaperusteiseen käyttäjämaksuun, jonka on katsottu mahdollistaneen ulkomaisen liikenteen syrjimisen. Komissio haluaa edistää ”käyttäjä maksaa” ja ”saastuttaja maksaa” -periaatteiden toteuttamista. Käytännössä tämä tarkoittaa aikaperusteisesta tienkäyttömaksusta luopumista asteittain ja sen korvaamista matkaperusteisella maksulla. Suomen kannalta tämä on keskeistä, sillä hallitusohjelman mukaan Suomessa otetaan käyttöön raskaan liikenteen tienkäyttömaksu (vinjetti) ja kustannus kompensoidaan ammattiliikenteelle EU-maksimin mukaisesti. Edelleen hallitus päätti puoliväliriihessä, että vinjetti otetaan käyttöön hallitusohjelman mukaisesti.

Komission kolmas esitys liittyy EETS-sääntelyyn, johon kuuluvat direktiivi sähköisten tietullijärjestelmien teknisestä yhteentoimivuudesta (2004/52/EY) sekä komission tietullipäätös (2009/750/EY). Päätöksessä säädetään eurooppalaisesta sähköisestä tietullipalvelusta (European Electronic Toll Service, EETS), joka tavoittelee yhteen toimivia tiemaksujärjestelmiä.

EETS-sääntelyä komissio haluaa uudistaa, sillä tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuus ei ole toteutunut käytännössä. Komissio haluaa muun muassa lisätä maksamattomiin tietulleihin liittyvää rajojen ylittävää tiedonvaihtoa sekä keventää EETS-palveluntarjoajien vaatimuksia. Keskeinen muutos liittyy ns. täyspeittovaatimukseen. EETS-päätöksessä 2009/750/EY määriteltiin EETS-palveluntuottajille 24 kuukauden aika kattaa kaikki EU:n tietullikohteet. Uudessa esityksessä täyspeittovaatimusta ei ole ja EETS-palveluntuottaja voi vapaasti valita, missä tietullikohteissa tarjoaa palveluita mutta on velvoitettu viestimään avoimesti palvelun kattavuudesta.

Tavoite:

Komission vinjettidirektiiviä koskevista esityksistä moni on perusteltu. Suomelle on tärkeää, että lainsäädäntö ei rajoita uudenlaisten rahoitusmallien tai liikenteen palvelupakettien kehittämistä. Joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen toimintamahdollisuuksia ei tule vaikeuttaa. Keskeistä on, että tienkäyttömaksujen käyttöönotto jää jatkossakin jäsenvaltioiden päätettäväksi.

Raskaalta liikenteeltä kannettavien ajoneuvoverojen pakollisten vähimmäismäärien poistaminen osana tietulleja ja käyttäjämaksuja koskevien EU-tason säännösten uudistamista on hyvä uudistus, jota voidaan kannattaa. Suomi voi myös kannattaa eurovinjettidirektiivin soveltamisalan laajentamista kaikkiin ajoneuvoihin ja koko tieverkkoon.

Suomen kannalta komission ehdotuksissa on kaksi keskeistä kohtaa. Ensinnäkin valtioneuvosto pitää ongelmallisena sitä, että veronluoteisista tietulleista ja käyttäjämaksuista päätettäisiin Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 91 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden määräenemmistöllä, kun veroasioissa yleisesti edellytetään yksimielestä päätöksentekoa. Neuvostokäsittelyn aikana direktiivimuutoksen oikeusperustaa tulee selvittää tarkemmin.

Toinen ongelmallinen asia on aikaan perustuvasta käyttäjämaksusta luopuminen kokonaan. Tämä voi merkitä varsinkin raskaan liikenteen osalla sitä, että tällaista maksua ei oteta Suomessa käyttöön. Suomi on harvaan asuttu ja pinta-alaltaan suuri maa, jossa kilometrimaksut voivat nostaa

liikkumiskustannuksia. Vaikka aikaperusteinen maksu ei toteuta käyttäjä maksaa -periaatetta tehokkaasti, tulisi raskaan liikenteen aikaperusteinen maksu sallia pidemmälle ajanjaksolle kuin vuoden 2023 loppuun.

Sähköisten tienkäyttömaksujen yhteentoimivuuden ehtoja koskeva direktiiviehdotus on kannatettava, sillä se helpottaa EETS-palveluiden syntymistä ja voi vähentää ulkomailla toimivan kuorma-autoliikenteen kustannuksia. Ehdotukseen sisältyvät säännökset säädösvallan delegoinnista Euroopan komissiolle ovat tarkoituksenmukaisia ja oikein rajattuja.

Käsittelyvaihe:

Hinnoittelu-uudistuksia esiteltiin kesäkuun 2017 neuvostossa. Syksyn 2017 EU-puheenjohtajamaa Viro on ilmoittanut, että sen kaudella vinjettidirektiivin ja EETS-sääntelyn käsittely aloitetaan vasta loppuvuodesta periaatekeskustelulla. Neuvostokäsittelystä ei ole muutoinkaan odotettavissa nopeaa, koska jäsenvaltioiden kannat ovat kaukana toisistaan. Toisin sanoen komission esityksen mukaiset aikataulut todennäköisesti myöhästyvät, ja muutoinkin keskeisten muutosten hyväksyminen on poliittisesti epävarmaa.

Vaikuttamissuunnitelma:

Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu aktiivisesti maantieliikennetyöryhmän työhön. EETS-sääntelyn uudistamisessa ei ole tunnistettu Suomen kannalta kriittisiä kysymyksiä. Vinjettidirektiivin uudistaminen sen sijaan tulee sovittaa Suomen kansallisiin linjauksiin kuten hallitusohjelman kirjaukseen raskaan liikenteen vinjettimaksun käyttöönotosta Suomessa.

## 5. Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja rahoitus

### Merkitys Suomelle

CEF-asetuksella määritellään kohteet, joihin voidaan myöntää EU-tukia liikenneverkon kehittämiseksi. Nykymuodossa tukea voivat saada infrastruktuurihankkeista lähinnä TEN-T ydinverkon rautatiehankkeet tai merten moottoritiet. CEF-varoja on kuluvalle varainhoitokaudelle vielä jonkin verran käyttämättä ja liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii hyödyntämään niitä mahdollisuuksien mukaan. Koska valtion ratahankkeisiin ei ns. ESIR-rahoitus sovellu, puolustetaan perinteisen tuen käyttöä ilman keinotekoista yksityisrahoitusehtoa. Suomen näkemyksen mukaan tuettavien hankkeiden valinta pitää tehdä liikennepoliittisten prioriteettien perusteella. Jos rahoituksen saamiseksi edellytetään innovatiivisia rahoituskeinoja, kuten esimerkiksi käynnissä olevassa blending call -haussa (yhdistelmähaku), rahoitettavat kohteet valitaan rahoitusperustein, mitä ei voida pitää liikennepolitiikan näkökulmasta toivottavana. Suomi suhtautuu siten pidättyvästi innovatiivisten rahoituskeinojen, erityisesti blending-mallin, osuuden kasvattamiseen liikennehankkeiden rahoituksessa.

### Tavoitteet, käsittelyvaihe ja vaikuttamissuunnitelma

*Verkkojen Eurooppa (CEF)*

Tavoite: Kuluvalla rahoituskaudella vuoden 2020 loppuun mennessä ei suuria muutoksia voida tehdä. Suomen tavoitteena on säilyttää nykyinen ydinverkko vuoden 2030 jälkeen. Tähän tarvitaan kehittämistoimia, joihin on aikaa vuoteen 2030. Seuraava TEN-T asetuksen tarkistus tullee voimaan vuonna 2027. Siinä voitaisiin tavoitella Oulun lentoasemalle ydinverkkostatusta samoin mahdollisesti jollekin Perämeren satamalle. Tavoitteena on saada jatkettua Pohjanmeren Itämeren

ydinverkkokäytävä Helsingistä Tornioon, koska Suomessa on tällä hetkellä tuen piirissä käytännössä vain rata Turusta Vainikkalaan, Helsingin ja Turun lentoasemat, Naantalin Turun, Helsingin ja Hamina-Kotkan satamat. Tämä toisi pääradan tukimahdollisuuden piiriin seuraavalla budjettikaudella.

Muissa kuin koheesiomaissa hankkeet toteutetaan valtaosin kansallisella rahoituksella ja EU-tuen merkitys on ohjaava ja nopeuttava. Investointien kerrannais- ja kerroinvaikutukset ovat merkittäviä, jolloin niiden ja TEN-T -politiikan vaikutus kansantalouksiin on suuri verrattuna investointeihin. Nykyisen CEF-asetuksen (Asetus (EU) No 1316/2013) voimassa ollessa Suomi voi saada rahoitusta lähinnä niin sanotun Skandinavian – Välimeren -ydinverkkokäytävän hankkeille. Tämä tarkoittaa lähinnä rataverkkoa Turku/Naantali - Vainikkala ja ITS sekä innovatiivisia hankkeita. Tiehankkeille ei voida saada tukea.

Suomessa on tutkittu mahdollisuutta laajentaa TEN-T -verkon ydinkäytäviä TEN-T-asetuksen puitteissa Helsingistä Tornioon. Tämä on mahdollista CEF-asetuksen uudistamisen puitteissa, koska tällä yhteysvälillä on jo ydinverkon tie ja rautatie. Tälle hankkeelle pitäisi saada hyväksyntä sekä parlamentissa että neuvostossa.

Pääosa Suomen teollisuudesta ja merkittävistä raaka-ainevaroista on ydinverkkokäytävien ulkopuolella. Lisäksi ydinverkkokäytävät eivät ulotu Arktiselle alueelle. Arktisella alueella odotetaan olevan strategista merkitystä myös EU:n laajuisesti energia-alan, kaivosteollisuuden, älyliikenteen ja kestävän matkailun investoinneissa. Arktisen alueen luonnonvaroilla ja kehityksellä on suuri merkitys EU:n kilpailukykyyn. EU:n talous on voimakkaasti riippuvainen raaka-aineiden ja energian tuonnista. Barentsin alueelle on suunniteltu 120 miljardin euron investoinnit. Liikennevolyymit pohjoisiin logistiikan keskuksiin ovat voimakkaasti kasvamassa lisääntyneen toiminnan vuoksi.

Suomella on suuria haasteita rahoittaa pääliikenneverkkoaan, jolloin mahdollinen EU:n osallistuminen rahoitukseen on toivottavaa. Tämä näyttäisi olevan mahdollista ainoastaan ydinrataverkolla, jos se sijaitsee ydinkäytävällä. Tästä johtuen Suomen tavoitteena on saada jatketuksi Pohjanmeri-Itämeri -ydinkäytävää pohjoiseen.

Käsittelyvaihe: Verkkojen Eurooppa (CEF) -asetusta (EU 1316/2013) tullaan uudistamaan vuonna 2021 alkavaa seuraavaa Euroopan unionin budjettikautta varten. Asetus koskee liikenne-, viestintä- ja energiaverkkojen rahoitusta. Rahoitusbudjetti on tarpeisiin nähden pieni, mutta se on toiminut hyvin tehokkaasti. Komission ehdotus uudeksi asetukseksi on odotettavissa vuonna 2018, ja sen on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2021 alussa.

Vaikuttamissuunnitelma: Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu aktiivisesti CEF-välivaiheen tarkastelusta ja tulevasta monivuotisesta rahoituskehyksestä (MFF) sekä CEF-asetuksen uudistamisesta käytävään keskusteluun EU:ssa kansallisesti sovittujen kantojen mukaisesti.

Osallistutaan TEN-T-käytäväfoorumeihin, joita komissio järjestää neljännesvuosittain Pohjanmeren-Itämeren (North Sea-Baltic) -käytävän että Skandinavian- Välimeren (Scandinavian-Medeterranean) -käytävän sekä horisontaalisten Motorways of the Sea ja ERMTS-foorumeiden osalta. Tämän lisäksi osallistutaan CEF-komitean ja TEN-T-komitean kokouksiin.

Toimitaan yhteistyössä komission DG Moven pääosaston B:n ja sen yksiköiden kanssa järjestäen tapaamisia Brysselissä ja kotimaassa.

Toimitaan yhteistyössä kotimaisten sidosryhmien kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö järjestää yhdessä Liikenneviraston kanssa informaatiotilaisuuden suomalaisille toimijoille käynnissä olevan hakukierroksen yksivuotisesta ja monivuotisesta hausta loppusyksystä, yleensä marraskuussa.
Epävirallinen liikenne- ja energiaministerikokous pidetään Tallinnassa 20. – 21.9., jossa keskustellaan mm. energiaunionista ja liikenteen sisämarkkinoista erityisesti infrakehityksen ja CEF:n näkökulmasta

sekä TEN-T-politiikasta 2020 vuoden jälkeen. Tämän ohella Viro järjestää Connecting Europe -konferenssin 21. – 22.9.. Tässä yhteydessä on mahdollista järjestää keskusteluja Pohjanmeren-Itämeren (North Sea-Baltic) -käytävän Eurooppa- koordinaattori Catherine Trautmannin ja Scandinavia-Mediterranean kordinaattori Pat Coxin kanssa käytävien jatkoa koskevassa asiassa. Suomi toimii yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden kanssa like-minded -maiden identifioimiseksi. Merten moottoriet -foorumin koordinaattori Brian Simpson on kutsuttu vierailulle Suomeen syksyllä 2017, tässä yhteydessä tutustutaan MoS-hankkeiden tuloksiin (mm. Langh Ship, Arctia Shipping, Tallink Megastar, Länsisataman terminaalit, automaattikiinnitykset, ESL, Containerships, Finnlines jne.).

Euroopan parlamentin Suomen edustajien kanssa pyritään yhteisiin TEN-T -politiikan tavoitteisiin järjestämällä infotilaisuuksia ja tapaamisia.

Ministeriö yhdessä Liikenneviraston kanssa valmistelee tukikelpoisia hankkeita myös varainhoitokauden loppuosalle.

## 6. Datatalous, datan vapaa liikkuvuus ja MyData

### Merkitys Suomelle

Suomi kannattaa datan vapaata liikkuvuutta sisämarkkinoilla ja datalle asetettujen perusteettomien sijaintirajoitusten poistamista. Suomi suhtautuu kuitenkin kriittisesti uuteen sääntelyyn datan sijaintirajoitteista, koska ne voidaan katsoa olevan kielletty jo olemassa olevan sääntelyn perusteella. Jos sääntelyä tulee, sen tulee olla tarpeellista ja kevyttä. Datan liikkuvuuden lisäämiseksi sisämarkkinoilla EU:ssa tulisi ennen kaikkea määrittää yleiset datan hyödyntämistä edistävät periaatteet, jotka laitettaisiin täytäntöön ja huomioitaisiin kaikilla sektoreilla käynnissä olevissa kehitys- ja sääntelyhankkeissa.

Datan saatavuutta, siirrettävyyttä ja yhteen toimivuutta tulee edistää konkreettisilla kehitystoimilla ja Suomen hyvien esimerkkien mukaisesti (laki liikenteen palveluista ja MyData). Ehdotus siitä, että tietojen liikkuvuutta edistävässä yhteistyökehityksessä huomioidaan muiden kuin henkilötietojen siirrettävyyden edistäminen on kannatettava kattaen koneiden ja laitteiden keräämän datan. Toimesta on saatava tarpeeksi kunnianhimoinen toimenpanoon vietynä ja käyttäjäkeskeisen tiedon hallinnan periaatteiden (ns. MyData) mukainen, jotta varmistetaan yhteen toimivuus ja -mitallisuus henkilötietojen siirrettävyyden oikeuksien (GDPR) kanssa. Myös kokeiluilla on keskeinen rooli tiedon laaja-alaisessa hyödyntämisessä, mm. liikenteen automaatiossa ja ihmiskeskeisen datanhallinnassa (MyData).

Suomi kannattaa julkisesti rahoitetun datan saatavuuden lisäämistä PSI-direktiivin (julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäyttö) täydentämisen ja tehokkaamman täytäntöönpanon toimina. Julkisen ja yksityisen sektorin datan saatavuutta tulisi parantaa, ja organisaatio- tai sektorirajat ylittävää datan yhdistelyä sekä jakamista tulisi helpottaa esimerkiksi kannustamalla toimijoita keskinäiseen mallisopimusten, ekosysteemien tai luottamusverkostojen kehittämiseen. Myös semanttista yhteentoimivuutta tulee luoda kiinnittämällä huomiota rakenteisen datan malleihin, metadatan laatuun ja datan oikeellisuuteen. Samalla tulisi varmistaa, ettei EU:n säädöstyössä luoda uusia oikeudenhaltijoiden yksinoikeuksia datan hallintaan ja varmistaa yksinoikeuksien rajoituksilla datatalouden tasapainoista kasvua.

Suomi pitää tärkeänä, että datan tuottajien ja käyttäjien asemaa tarkastellaan laajasti ja että dataa käsittelevissä arvoketjuissa eri osapuolten oikeudet ja vastuut selvitetään sekä pyritään määrittelemään

selkeästi. Dataan liittyviä hallinta- ja käyttöoikeuksia sekä näihin liittyviä vastuita tulee siten tarkastella yhdessä.

**Tavoitteet, käsittelyvaihe ja vaikuttamissuunnitelma**

*Datavetoisen talouden rakentaminen*

Tavoite: Suomi haluaa, että Euroopan digitaaliset sisämarkkinat toteutuvat kunnianhimoisten toimien, sääntelyn ja eri aloitteiden yhteensovittamisen sekä yhteentoimivien markkinoiden kautta. Suomi pitää erityisesti tärkeänä, että toimet edesauttavat dataperusteisen digitaalisen liiketoiminnan syntymistä ja vahvistavat datan käyttäjien mahdollisuuksia hallita heitä itseään koskevia tietoja.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että komissio laatisi konseptipaperin datatalouden näkökulman sisällyttämiseksi kaikkiin sektorikohtaisiin tiedon ja digitalisaation hyödyntämistä koskeviin hankkeisiin.

EU-tason yhteistyö tulisi suunnata laajasti datan hyödyntämistä edistäviin toimiin ja sektorit ylittävään tarkasteluun, jotta digitaalisista sisämarkkinoista muodostuu tehokkaat, oikeudenmukaiset ja toimivat. Datatalouden tiedonannon toimin olisi selkeytettävä, missä määrin henkilötiedon ja muun datan käyttöä voi tarkastella kokonaisuutena. Tämä tarkoittaisi datan yhdistelyä sellaisten datamallien avulla, joissa huomioidaan tietosuoja, tietoturva ja yksilöiden oikeudet. Innovatiivisten dataratkaisujen ja -alustojen käyttöönottamista tulisi myös edistää. Keskeiset teknologiset läpimurrot sekä näihin perustuvat digitaaliset prosessit ja palvelut perustuvat datan sujuvalle hyödyntämiselle verkostoissa ja arvoketjuissa. Lisäksi tavoitteena on julkisen ja yksityisen sektorin datan saatavuuden parantaminen, datan yhdistelyn sekä jakamisen helpottaminen mallisopimusten, ekosysteemien, avointen rajapintojen tai luottamusverkostojen kehittämisellä. Datan tuottajien ja käyttäjien asemaa tulisi myös selkeyttää siten, että datan hallinta- ja käyttöoikeudet sekä vastuut dataan selvitetään sekä pyritään määrittelemään selkeästi. Osana vastuita tulisi selkeyttää myös rooleja datan laadun ja luotettavuuden varmistamiseksi. Samalla tulisi varmistaa, ettei EU:n säädöstyössä luoda uusia yksinoikeuksia datan hallintaan. Jos datatalouden sääntely-ympäristöä on tarpeen kehittää, on ensisijaisesti tarkasteltava mahdollisuuksia tehostaa ja selkeyttää nykyistä sääntelyä sekä antaa tätä tukevaa ohjeistusta ja informaatiota jäsenmaille

Käsittelyvaihe:
Aloitetta koskeva tiedonanto julkaistiin 10.1.2017. Julkinen kuuleminen aloitteesta pidettiin keväällä 2017. Kuulemisen yhteenvetoa ei ole vielä julkaistu, ja se julkaistaneen tulevien aloitteiden ohessa.

10.5.2017 julkaistiin osana komission toimikauden puolivälitarkastelua EU:n digitaalisten sisämarkkinoiden väliarvio. Tiedonannossa tuodaan esille komission tarkempia toimenpiteitä datavetoisen talouden rakentamiseksi. Syksyllä 2017 mennessä olisi tulossa vaikutustenarviointi lainsäädäntöehdotuksesta datan vapaan liikkuvuuden yhteistyöverkostosta (proposal on the EU free flow of data cooperation framework). Lainsäädäntöehdotuksessa olisi mukana

- perusperiaate datan vapaasta liikkuvuudesta,
- datan siirtäminen (principle of porting non-personal data) sekä
- säännöksiä datan saatavuudesta viranomaistarkastuksia varten, kun dataa säilytetään toisessa jäsenvaltiossa.

Digitalisaatio on yksi Viron syksyn 2017 puheenjohtajuuskauden prioriteettejä. Viron tavoitteena on käynnistää lainsäädäntöaloitteen käsittely työryhmässä (”Discussions at WP & Policy debate”).

Keväällä 2018 vuorossa olisi toimia datan saatavuudesta ja uudelleenkäytöstä tulee vaikutustenarviointi lainsäädäntöehdotuksesta julkisen sektorin tietojen saatavuudesta ja

uudelleenkäytöstä (PSI-direktiivin avaaminen tai täysremontti). Samalla tarkastellaan mahdollisuutta avata yksityisten hallussa olevaa dataa, johon kohdistuu julkinen intressi (data which are of public interest). Näiden toimien lisäksi komissio jatkaa muiden datan hyödyntämiseen liittyvien kysymysten tarkastelua.

Vaikuttamissuunnitelma:

- Tuotetaan materiaalia datatalouden tavoitteita tukeviksi horisontaaleiksi periaatteiksi ja tuodaan näitä esiin kunkin sektorikohtaisen tai käyttötapauskohtaisen ryhmän työssä.
- Vaikutetaan tiedon saatavuuden ja hyödyntämisen edistämiseksi käyttöönotettavissa ratkaisuissa yksilön oikeuksia Mydata -mallin mukaisesti.
- Datan siirrettävyyden ja yhteen toimivuuden tavoitteissa tuodaan esille Suomen esimerkkejä hajautetusta tiedonhallinnasta, avoimista rajapinnoista ja datan rakenteista muotoa edistävistä standardeista ja toimintamalleista
- Osallistuminen työryhmätyöhön lainsäädäntöaloitteen osalta (jos sääntelyä tulee datan sijaintirajoitteiden osalta, sen tulee olla tarpeellista ja kevyttä), ja tuodaan esille Suomen esimerkkejä.

*Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetus*

Tavoite: Sääntelyn tulisi muodostaa eheä kokonaisuus yleisen tietosuojaa ja sähköistä viestintää koskevan sääntelyn kanssa, turvata perus- ja ihmisoikeuksien toteutuminen ja mahdollistaa kehittyvän teknologian hyödyntäminen (erityisesti esineiden internet ja koneiden välinen viestintä). Sääntelyn edellyttämä viranomaisvalvonta tulisi voida järjestää kunkin jäsenvaltion tarkoituksenmukaisimmaksi katsomalla tavalla. Ehdotettu teknologianeutraalisuus ja käyttäjälähtöisyys tulisi säilyttää.

Käsittelyvaihe: Komissio on antanut 10.1.2017 ehdotuksen sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivin (2002/58/EY) korvaamisesta sähköisen viestinnän tietosuoja-asetuksella. Uusi asetus täydentäisi ja täsmentäisi EU:n yleistä tietosuoja-asetusta. Ehdotusta käsitellään parhaillaan neuvoston työryhmässä.

Vaikuttamissuunnitelma: Aktiivinen osallistuminen teletyöryhmän kokouksiin, NIS-yhteistyöryhmään sekä ENISA:n johtokunnan kokouksiin ja muuhun työskentelyyn. Tavataan ENISA:n pääjohtaja Helsingissä, osallistutaan Viron järjestämään kyberkonferenssiin syyskuussa. Osaston johto tekee vaikuttamismatkan Brysseliin tapaaman komission virkamiehiä. Valtioneuvoston kanslian kyberasioiden koordinaatioryhmässä sovitetaan yhteen eri ministeriöiden tiedot ja näkökulmat tietoturvallisten tuotteiden ja palveluiden kehittämisestä EU:n sisämarkkinoilla (mukaan lukien yhteydet ulkoministeriön toimialaan kuuluviin ulkosuhdeasioihin ja työ- ja elinkeinoministeriön toimialaan kuuluviin EU:n tutkimus ja innovaatio-ohjelmiin).

*Esineiden internet (IoT)*

Tavoite:

Internetiin kytkettyjen laitteiden määrä kasvaa kovalla vauhdilla. Tähän niin kutsuttuun esineiden internetiksi kutsuttavaan ilmiöön on liitetty viimeisen vuoden aikana kuitenkin merkittäviä huolia laitteiden tietoturvallisuudesta. IoT-laitteiden ja ohjelmistojen haavoittuvuuksia hyödyntäen tehtiin viime vuoden aikana useampia laaja-alaisia palvelunestohyökkäyksiä. Puutteet IoT -laitteiden ja ohjelmistojen turvallisuuden ylläpidossa mahdollistavat tietoturvahaavoittuvuuksien hyödyntämisen monin tavoin IoT:n käyttäjien vahingoksi.

EU:n olisikin tärkeää pyrkiä etsimään keinoja luotettavien IoT-laitteiden, -ohjelmistojen ja -palveluiden saatavuuden parantamiseksi EU:n sisämarkkinoilla. Olennaista on arvioida, miten

varmistetaan esimerkiksi koteihin, liikenteeseen ja yritysten tuotantoprosesseihin sulautettavien miljardien IoT-tuotteiden turvallisuus niiden koko elinkaaren ajan niin suunnittelu-, rakentamis- kuin ylläpitovaiheissakin. Lisäksi komission tulisi varmistaa, että käyttäjillä on mahdollisuus suojata luottamuksellinen viestintänsä ja digitaaliset tietonsa asiakastarpeiden mukaan kehittyvillä salaus- ja suojausohjelmistoilla sekä muilla teknologisilla ratkaisuilla.

Käsittelyvaihe: Komissio on ilmoittanut laativansa kyberturvallisuutta koskeviin vaatimuksiin, sertifiointiin ja merkintöihin liittyviä toimenpiteitä, jotta tieto- ja viestintätekniikoihin pohjautuvista järjestelmistä ja myös yhteenliitetyistä esineistä voidaan tehdä kyberturvallisempia. Toimenpiteiden sisällöstä tai aikataulusta ei ole vielä tarkempaa tietoa.

Vaikuttamissuunnitelma: Aktiivinen osallistuminen teletyöryhmän kokouksiin, NIS-yhteistyöryhmään, ENISA:n johtokunnan kokouksiin ja muuhun työskentelyyn sekä ENISA:n esineiden internetin tietoturvahaasteita tarkastelevaan asiantuntijaryhmään (IoTSEC) ja radiolaitedirektiiviä käsittelevään kansallisten viranomaisten työryhmään. Tavataan ENISA:n pääjohtaja Helsingissä, osallistutaan Viron järjestämään kyberkonferenssiin syyskuussa. Osaston johto tekee vaikuttamismatkan Brysseliin tapaaman komission virkamiehiä. Valtioneuvoston kanslian kyberasioiden koordinaatioryhmässä sovitetaan yhteen eri ministeriöiden tiedot ja näkökulmat tietoturvallisten tuotteiden ja palveluiden kehittämisestä EU:n sisämarkkinoilla (mukaan lukien yhteydet ulkoministeriön toimialaan kuuluviin ulkosuhdeasioihin ja työ- ja elinkeinoministeriön toimialaan kuuluviin EU:n tutkimus ja innovaatio-ohjelmiin).

*EU:n verkko- ja tietoturvavirasto ENISA*

Tavoite: ENISAn tavoitteena tulisi olla luotettavien digitaalisten sisämarkkinoiden toimivuuden kehittäminen ja turvaaminen. ENISA:n toimintaa tulisi jatkossa kehittää vahvistamaan sisämarkkinoiden toimivuutta niillä alueilla, joilla käyttäjien tarpeiden mukaisten sisäänrakennetusti turvallisten IoT- ja ICT-tuotteiden saatavuus ei vastaa käyttäjien kysyntää. Lisäksi ENISA voi tukea EU:n kansalaisia ja yrityksiä tietoturvasta huolehtimisessa kannustamalla tiedon ja parhaiden käytänteiden jakamiseen. Sen sijaan ENISA:n jatkomandaattia valmistellessaan komission tulisi varmistaa, ettei virasto toimi päällekkäin niissä tehtävissä, joita kansalliset viranomaiset hoitavat. Siksi viraston ei tulisi toimia jäsenvaltioiden kanssa päällekkäisissä operatiivisissa tehtävissä, kuten esimerkiksi tietoturvapoikkeamiin vastaamisessa ja harjoitusten järjestämisessä.

Käsittelyvaihe: EU:n verkko- ja tietoturvavirasto ENISA:n määräaikainen mandaatti päättyy vuonna 2020. On ennakoitu, että komission ehdotus ENISA:n uudeksi mandaatiksi julkistetaan 14.–15. syyskuuta Virossa pidettävän kyberkonferenssin yhteydessä (alkuperäinen aikataulu syyskuun 2017 loppuun mennessä).

Vaikuttamissuunnitelma: Aktiivinen osallistuminen teletyöryhmän kokouksiin, NIS-yhteistyöryhmään sekä ENISA:n johtokunnan kokouksiin ja muuhun työskentelyyn. Tavataan ENISA:n pääjohtaja Helsingissä, osallistutaan Viron järjestämään kyberkonferenssiin syyskuussa. Osaston johto tekee vaikuttamismatkan Brysseliin tapaaman komission virkamiehiä. Valtioneuvoston kanslian kyberasioiden koordinaatioryhmässä sovitetaan yhteen eri ministeriöiden tiedot ja näkökulmat tietoturvallisten tuotteiden ja palveluiden kehittämisestä EU:n sisämarkkinoilla (mukaan lukien yhteydet ulkoministeriön toimialaan kuuluviin ulkosuhdeasioihin ja työ- ja elinkeinoministeriön toimialaan kuuluviin EU:n tutkimus ja innovaatio-ohjelmiin).

## 7. DSM-strategian toimenpide-ehdotukset LVM:n sektorilla

Komission vuonna 2015 antama digitaalisten sisämarkkinoiden strategia sisältää useita toimenpide-ehdotuksia LVM:n sektorilla: komissio on antanut tiedonannon tai lainsäädäntöehdotuksen muun muassa sähköisen viestinnän sääntelyyn, sähköisen viestinnän tietosuojaan, pakettijakeluun, audiovisuaalisiin mediapalveluihin ja pakettijakeluun liittyen. Keväällä 2017 annetussa väliarviossa ehdotetaan myös uusia toimia, muun muassa datavetoisen talouden ja kyberturvallisuuden alalla. Euroopan datavetoisen talouden rakentamista on kuvattu tarkemmin edellisessä kappaleessa. Lainsäädäntöehdotukset tulevat syksyllä 2017 ja keväällä 2018 tämän hetkisen tiedon mukaan.

*Sähköisen viestinnän säännöstöä koskeva direktiiviehdotus ja BEREC-asetusehdotus (nk. telepaketti)*

Tavoite: Komissio antoi syyskuussa 2016 osana digitaalisten sisämarkkinoiden strategiaa ehdotuksen direktiiviksi sähköisen viestinnän säännöstöstä sekä ehdotuksen asetukseksi sähköisen viestinnän viranomaisten yhteistyöelimestä (BEREC). Ehdotetuilla säädöksillä tarkoitus uudistaa voimassa olevaa, monelta osin vanhentunutta sähköisen viestinnän sääntelykehystä (vuoden 2009 ns. telepaketti-direktiivit). Ehdotusten keskeisenä tavoitteena on nopeiden datayhteyksien ja laadukkaiden digitaalisten palvelujen saatavuuden edistäminen. Ehdotukset sisältävät kiinteiden viestintäverkkojen tarjoamista, radiotaajuuksien käyttöä, yleispalveluvelvoitteita, sähköisiä viestintäpalveluja, numerointia sekä toimialan viranomaisia ja hallinnon rakennetta koskevia muutoksia. Voimassa olevan tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) säännöksistä merkittävä osa perustuu EU-sääntelyyn, ja kyseinen EU-hanke on siten merkittävä hallituksen kansallisen norminpurkutavoitteen kannalta. Suomi kannattaa lähtökohtaisesti sääntelyn keventämistä, yksinkertaistamista ja joustavoittamista. Suomen näkökulmasta merkittäviä neuvottelukysymyksiä ovat muun muassa viestintäpalvelujen loppukäyttäjien oikeuksia koskevan sääntelyn taso ja soveltamisala sekä nykyisellään verrattain raskaan ja joustamattoman verkkojen kilpailusääntelyn (ns. huomattavan markkinavoiman sääntely) uudistaminen. Lisäksi komission tavoitteena on keskittää merkittävästi radiotaajuuksia koskevaa toimivaltaa. Tämän osalta Suomi pitää tärkeänä, että verkkotoimilupien ehdot ja myöntämismenettelyt päätetään jatkossakin kansallisella tasolla. Suomen tulee edelleen voida toimia globaalina edelläkävijänä uusien taajuusalueiden ja teknologioiden käyttöönotossa. Suomi hakee neuvotteluissa ratkaisua, joka mahdollistaa tehokkaan EU-tason yhteistyön ja koordinoinnin lisäämättä hallinnollista taakkaa ja säilyttäen riittävän kansallisen toimivallan. Suomen kantoja komission ehdotuksiin on kuvattu tarkemmin valtioneuvoston kirjelmässä U 68/2016 vp, johon eduskunta on yhtynyt kannassaan SuVEK 13/2017 vp.

Käsittelyvaihe: Direktiiviehdotuksen käsittely neuvoston televiestintä- ja tietoyhteiskuntatyöryhmässä aloitettiin Maltan puheenjohtajuuskaudella marraskuussa 2016. Kesäkuun 2017 teleministerineuvostossa hyväksyttiin edistymisraportti ja heinäkuun 2017 epävirallisessa ministerikokuksessa 5G-teknologian edistämistä koskeva yleistasoinen poliittinen julistus. Tähän mennessä neuvoston työryhmässä on saatu valmiiksi koko direktiiviehdotuksen ensimmäinen lukeminen. Palveluita (”services”), verkkojen käyttöoikeuksia (”access”) ja radiotaajuuksia (”spectrum”) koskevista osioista on käsitelty myös puheenjohtajan kompromissiehdotuksia. Erityisesti radiotaajuuksien osalta useat merkittävät neuvottelukysymykset ovat kuitenkin edelleen avoinna. Direktiiviehdotukseen olennaisesti liittyvää sähköisen viestinnän viranomaisten yhteistyöelimestä (BEREC) annettua asetusehdotusta ei vielä ole käsitelty artiklatasolla. Viron puheenjohtajuuskauden tavoitteena on saavuttaa ehdotuksesta yleisnäkemys. Käsittely työryhmässä jatkuu syyskuussa, ja puheenjohtajan tavoitteena on esittää konsolidoitu kompromissiehdotus koko esityksestä saadakseen mandaatin trilogineuvotteluiden käynnistämiseen lokakuussa 2017. Euroopan parlamentin ITRE-valiokunnan esittelijän ehdotus annettiin keväällä ja siitä äänestetään syyskuussa 2017.

Vaikuttamissuunnitelma: Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu aktiivisesti ehdotuksista käytäviin virallisiin ja epävirallisiin keskusteluihin EU:ssa kansallisesti sovittujen kantojen mukaisesti.

Neuvoston kokouksiin osallistumisen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö käy säännöllistä suoraa vuoropuhelua ehdotuksen käsittelystä ja pyrkii yhteisten muotoiluehdotusten laatimiseen samanmielisten jäsenmaiden (esim. Saksa, Hollanti, Ruotsi) kanssa. Keskustelua käydään sekä EUE:n kautta että suoraan pääkaupunkien välillä. Suomi on vuoden 2017 aikana osallistunut jo useaan samanmielisten jäsenmaiden yhteiseen kannanottoon neuvoston työryhmän tasolla (esimerkiksi 15 jäsenmaan yhteiskannanottoon radiotaajuuksia koskien huhtikuussa 2017).

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa vuonna 2015 käynnistettyä pohjoismaiden (Suomi, Ruotsi, Tanska, Norja) ministeriötason asiantuntijayhteistyötä. Liikenne- ja viestintäministeriö järjestää seuraavan yhteistyökokouksen lokakuussa 2017.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Viestintävirasto jatkavat aktiivista yhteydenpitoa ITRE-valiokunnan suomalaisen varjoesittelijän sekä tarvittaessa muiden suomalaisten Euroopan parlamentin edustajien kanssa seuratakseen ja vaikuttaakseen parlamentin ehdotuksiin.

Viestintävirasto seuraa ja vaikuttaa asian käsittelyyn osaltaan sääntelyviranomaisten kokouksissa (esim. BERECin kokoukset sekä EU:n viestintäkomitea CoCom yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa).

## Komission työohjelma 2018 - tiivistelmä Suomen keskeisistä tavoitteista liikenteessä ja viestinnässä

1. *Liikenne palveluna ja älyliikenne*

Tavoitteena on liikkuminen palveluna –näkökulman (Mobility as a Service, MaaS) mukaisesti EU:n laajuinen liikkumisen ja logistiikan käyttäjälähtöinen, älykkäitä ratkaisuja hyödyntävä multimodaali liikenteen palvelumarkkina, joka ylittää valtioiden ja liikennemuotojen rajat. Ajankohtaisia tavoitteita:

- tuetaan liikenteen palvelumarkkinoiden kehittymistä sallivalla sääntelyllä ja rajat ylittävillä kokeiluilla (mm. ITS-direktiivi)
- toteutetaan tiedon laatua, saatavuutta ja käyttöoikeuksien hallintaa koskevat ratkaisut geneeristen mallien pohjalta ja kytkeydytään siten laajemmin datatalouden ja muiden sektoreiden digitaalisten palveluiden ratkaisuihin (mm. ITS-direktiivi)
- harmonisoidaan meriliikenteessä tietosisällöt ja ilmoitusmenettelyt
- selkeytetään matkustajanoikeuksien sääntelyä

2. *Liikenteen automatisaatio*

EU:n tulisi edistää voimakkaasti liikenteen automaatiota kaikissa liikennemuodoissa ja liikenteen automaatiolle tulisi asettaa kunnianhimoiset tavoitteet. Ajankohtaisia tavoitteita:

- tuetaan liikenteen automaation kehitystä sallivalla sääntelyllä ja rajat ylittävillä kokeiluilla
- vahvistetaan periaatteet tiedon jakamiseksi ja hyödyntämiseksi
- määritellään EU:ssa yhteisesti kytkeytyvän ja automaattisen ajamisen perustoiminnallisuudet
- huolehditaan toimintatapojen tietoturvallisuudesta ja käyttäjien tietosuojasta
- hyödynnetään liikenteen automaatiossa viestintäverkkoja ja mobiiliratkaisuja (mm. tarpeellinen määrä taajuuksia)

*3. Liikenteen ilmastotoimet*

Liikenteellä on erittäin keskeinen merkitys Suomen kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Liikenteen päästöjen vähentämisessä on kuitenkin huomioitava myös päästövähennystoimenpiteiden kustannukset sekä niiden vaikutukset liikkumisen ja kuljetusten kustannuksiin. Ajankohtaisia tavoitteita:

- hyödynnetään päästöjen vähentämisessä laajaa keinovalikoimaa; liikennejärjestelmän ja ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen, puhtaat käyttövoimat
- raja-arvojen asettaminen raskaan kaluston CO2-päästöille siten, että Suomessa on mahdollista edelleen hyödyntää muuta Eurooppaa suuremmat mitat ja massat raskaan liikenteen kuljetuksissa
- uusiutuvaa dieseliä käyttäviä kuorma-autoja valmistetaan riittävästi
- erilaisia biopolttoaineita voidaan valmistaa ja hyödyntää laajasti
- panostetaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) tehtävään työhön laivojen päästöjen vähentämiseksi

4. *Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja rahoitus*

Verkkojen Eurooppa (CEF) -asetusta (EU 1316/2013) tullaan uudistamaan vuonna 2021 alkavaa seuraavaa Euroopan unionin budjettikautta varten. Asetus koskee liikenne-, viestintä- ja energiaverkkojen rahoitusta. Komission ehdotus uudeksi asetukseksi on odotettavissa vuonna 2018, ja sen on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2021 alussa. Ajankohtaisia tavoitteita:

- nykyisen TEN-T ydinverkon säilyttäminen vuoden 2030 jälkeen
- Oulun lentoasemalle ydinverkkostatus
- mahdollisesti jollekin Perämeren satamalle ydinverkkostatus
- Pohjanmeren Itämeren ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä Tornioon

*5. Datatalous, datan vapaa liikkuvuus ja MyData*

EU-tason yhteistyö tulisi suunnata laajasti datan hyödyntämistä edistäviin toimiin ja sektorit ylittävään tarkasteluun, jotta digitaalisista sisämarkkinoista muodostuu tehokkaat, oikeudenmukaiset ja toimivat. Ajankohtaisia tavoitteita:

- tuetaan datatalouden kehittymistä sallivalla sääntelyllä
- edistetään innovatiivisia dataratkaisuja ja -alustojen käyttöönottamista
- huolehditaan tietosuojasta, tietoturvasta ja yksilöiden oikeuksista
- selkeytetään datan tuottajien ja käyttäjien asemaa (hallinta- ja käyttöoikeudet, vastuut)
- löydetään keinoja luotettavien IoT-laitteiden, -ohjelmistojen ja -palveluiden saatavuuden parantamiseksi EU:n sisämarkkinoilla
- EU:n verkko- ja tietoturvavirasto ENISA keskittyisi tulevaisuudessa sisämarkkinoiden toimivuuden vahvistamiseen (erit. turvallisten IoT- ja ICT-tuotteiden markkinat) ja EU:n kansalaisten ja yritysten tietoturvasta huolehtimiseen välttäen päällekkäisyydet kansallisten viranomaisten tehtävien kanssa

LIITTEET

| | |
|---|---|
| Asiasanat | Euroopan digitaalistrategia, liikennepolitiikka, sähköinen viestintä, sääntelyn parantaminen, tieliikenne, tietoliikenne, tietoyhteiskunta, viestintäpolitiikka, ympäristö, älyliikenne |
| **Hoitaa** | **LVM** |
| Tiedoksi | ALR, EUE, LIIK, MMM, OKM, OM, SM, STM, TEM, TRAFI, TULLI, UM, VM, VNK, YM |