Liikenne- ja viestintäministeriö MINVA LVM2018-00220

KOH Mäntyniemi Maaria(LVM), Koskinen Timo(LVM) 29.05.2018

Viite

Asia

Liikenne- ja televiestintäneuvosto 7.-8.6.2018

Liikenne- ja televiestintäneuvosto kokoontuu Luxemburgissa 7.-8.6.2018. Kokouksessa Suomea edustaa liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner.

Liikenneneuvostossa on tavoitteena neuvoston yleisnäkemys asetusehdotuksesta kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa (868-asetus). Suomi voi hyväksyä kompromissina yleisnäkemykseksi.

Satamien vastaanottolaitteita koskevasta direktiiviehdotuksesta tavoitteena on neuvoston yleisnäkemys. Suomi voi kompromissina hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen yleisnäkemykseksi. (Asiaa käsitellään vielä Coreper-kokouksessa 30.5.2018.)

Liikkuvuuspaketin markkinoille pääsyä ja sosiaalisia kysymyksiä koskevien ehdotusten osalta tavoitteena on puheenjohtajan tilanneselvitys. Suomi ottaa tiedoksi tilanneselvityksen (neuvostoasiakirja ei vielä saatavilla.) Suomi pitää jatkoneuvottelujen osalta tärkeänä, että esitysten vaikutuksia arvioidaan kokonaisuutena. Suomi on pitänyt neuvotteluissa tärkeänä, että kuljetusmarkkinoilla ilmenneisiin ongelmiin löydetään ratkaisut siten että markkinoiden toimivuus sääntöjä noudattavien yritysten osalta ei vaarannu. Markkinoillepääsyn osalta Suomi on pitänyt neuvotteluissa tärkeänä, että kevyitä hyötyajoneuvoja koskeva sääntely ei muodostu liian raskaaksi, tai muodosta sisämarkkinoiden toiminnalle ylimääräisiä esteitä.

Sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevasta direktiiviehdotuksesta (EETS) tavoitteena on neuvoston yleisnäkemys. Suomi voi hyväksyä ehdotuksen yleisnäkemykseksi. Ehdotus koskee maksujärjestelmiä, ei itse tiemaksuja. Direktiiviehdotuksella ei ole välittömiä vaikutuksia Suomelle, koska Suomessa ei ole käytössä tietulleja, eikä uusi ehdotus velvoita perustamaan tietulleja.

Kokouksessa on tavoitteena neuvoston yleisnäkemys ehdotuksesta koskien vuokrattujen ajoneuvojen käyttämistä tavaraliikenteessä. Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan kompromissiehdotuksen yleisnäkemykseksi.

Suomi ottaa tiedoksi tilanneselvitykset koskien direktiiviehdotuksia yhdistetyistä kuljetuksista ja puhtaista ajoneuvohankinnoista sekä rautatievastuuasetuksen uudistamisesta. Muissa asioissa Suomi tiedustelee komission jatkosuunnitelmista koskien kesäaikadirektiiviä sekä direktiivin mukaisen kellojen siirtelyn vaikutuksia.

Televiestinnän osalta tavoitteena on saavuttaa neuvoston yleisnäkemys kyberturvallisuutta koskevasta asetusehdotuksesta, joka koskee EU:n tietoturvavirasto ENISA:n mandaattia ja kyberturvallisuuteen liittyviä sertifiointeja. Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen yleisnäkemykseksi.
Lisäksi neuvosto käy periaatekeskustelun ja ottaa tiedoksi tilanneselvityksen sähköisen viestinnän tietosuojaa koskevasta asetusehdotuksesta sekä käy periaatekeskustelun julkisen sektorin tietojen uudelleenkäyttöä koskevan direktiivin uudistusehdotuksesta.

Asialista:

TORSTAINA 7. KESÄKUUTA 2018 (KLO 9.30)

Esityslistan hyväksyminen

(mahd.) A-kohtien hyväksyminen
a) Muiden kuin lainsäädäntöasioiden luettelo

b) Lainsäädäntöasioiden luettelo (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

Lainsäädäntökäsittelyt
(Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

LIIKENNE

Ilmailu

Asetus kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa 10146/17
Yleisnäkemys **s. 5**

Merenkulku

Direktiivi satamien vastaanottolaitteista 5454/18 + ADD 1
Tilanneselvitys / Yleisnäkemys **s. 8**

Maantieliikenne

Liikennepaketti I
a) Asetus ammattiin pääsystä 9668/17
b) Asetus tavaraliikenteen markkinoille pääsystä
c) Asetus lepoajoista ja ajopiirtureista 9670/17
d) Direktiivi sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnasta ja lähetettyjä kuljettajia koskevasta erityissäännöksestä 9671/17
Tilanneselvitys
s. 13
e) Sähköisiä tiemaksuja ja tietojen vaihtoa koskeva direktiivi 9673/17 + ADD 1
Yleisnäkemys

f) Direktiivi vuokratuista ajoneuvoista annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta
Yleisnäkemys 9669/17
s. 21

Liikennepaketti II
a) Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi 14213/1/17 REV 1
Tilanneselvitys **s. 24**

b) Direktiivi puhtaista ja energiatehokkaista tieliikenteen moottoriajoneuvoista annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta 14183/17
Tilanneselvitys **s. 27**

Asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista 12442/17 + ADD 1
Tilanneselvitys **s. 31**

Muut asiat

a) Käsiteltävänä oleva säädösehdotus
(Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

Liikennepaketti III
Komission tiedotusasia

b) Sotilaallisen liikkuvuuden toimintasuunnitelma
Komission tiedotusasia

c) Tilannekatsaus EU:n pyöräilystrategian täytäntöönpanosta
Komission tiedotusasia Belgian, Luxemburgin ja Alankomaiden valtuuskuntien pyynnöstä

d) Amsterdamin julistuksen jatkotoimet: Kolmas korkean tason vuoropuhelu automatisoidusta ja verkkoyhteydellä tuetusta ajamisesta
(Göteborg, 18.–19. kesäkuuta 2018)
Ruotsin valtuuskunnan tiedotusasia

e) Ilmailualan reilujen kilpailupuitteiden toiminta EU:ssa
Kreikan valtuuskunnan tiedotusasia

f) EU:n kesäaikasäännökset
Komission tilannetiedotus Suomen valtuuskunnan pyynnöstä **s. 34**

g) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma
Itävallan valtuuskunnan tiedotusasia

PERJANTAINA 8. KESÄKUUTA 2018 (KLO 10.00)

Lainsäädäntökäsittelyt
(Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

TELEVIESTINTÄ

Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetus 5358/17
Tilannekatsaus / Periaatekeskustelu **s. 32**

Kyberturvallisuusasetus 12183/2/17 REV 2
Yleisnäkemys **s. 41**

Julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäyttöä koskeva direktiivi 8531/18
Periaatekeskustelu **s. 44**

Muut asiat

a) Käsiteltävänä olevat säädösehdotukset
(Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

i) Sääntelykehys

a) Direktiivi eurooppalaisesta sähköisen viestinnän säännöstöstä (uudelleenlaatiminen)

b) Euroopan sähköisen viestinnän sääntelyviranomaisten yhteistyöelintä (BEREC) koskeva asetus

Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

ii) Asetus muiden kuin henkilötietojen vapaan liikkuvuuden kehyksestä Euroopan unionissa
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

b) Digitaaliset sisämarkkinat
Komission tilannekatsaus

c) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma
Itävallan valtuuskunnan tiedotusasia

Asia
Asetusehdotus kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa ja asetuksen (EY) N:o 868/2004 kumoamisesta; neuvoston yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 37/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; neuvoston yleisnäkemys.

Euroopan komissio antoi asetusehdotuksen 8.6.2017. Ehdotusta on käsitelty neuvoston ilmailutyöryhmässä. Liikenneneuvostossa 5.12.2017 käsittelystä otettiin tiedoksi puheenjohtajan edistymisraportti. Puheenjohtajan ehdotusta neuvoston yleisnäkemykseksi käsiteltiin Coreper I -kokouksessa 4.5.2018.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä kompromissina Coreperissa käsitellyn puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi. Suomi pitää tärkeänä, ettei tekstiin tehdä sen herkän tasapainon horjuttavia muutosehdotuksia.

On tärkeää turvata saavutettavuus avoimen ja markkinoita avaavan lentoliikennepolitiikan avulla sekä EU:n sisällä että suhteessa kolmansiin maihin.

Tuetaan asetusehdotuksen tavoitetta taata tasapuolinen kilpailu EU:n lentoliikenteen harjoittajien ja kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien välillä sellaisten olosuhteiden ylläpitämiseksi, mitkä edistävät yhteyksien hyvää toimivuutta.

Pääasiallinen sisältö

Asetuksella luodaan mekanismi tutkinnan aloittamiselle, toteuttamiselle ja sen perusteella vastatoimien asettamiselle, jos kolmansien maiden tai niiden lentoyhtiöiden toiminta vääristää kilpailua ja aiheuttaa haittaa EU:n lentoyhtiöille.

Tutkinta voidaan aloittaa jäsenvaltion, EU:n lentoliikenteen harjoittajan tai EU:n lentoliikenteen harjoittajien yhteenliittymän tekemän valituksen perusteella tai komission omasta aloitteesta. Päätöksen aloittamisesta tekee komissio.

Asetuksen perusteella voidaan komission päätöksellä asettaa rahallinen korvausvelvollisuus tai neuvoston päätöksellä muu vastaavan arvoinen korvaus- tai

toimintavelvollisuus kolmannen maan lentoyhtiölle, joka hyötyy epäreilusta kilpailutilanteesta, tasapuolisen kilpailutilanteen palauttamiseksi. Asetuksen perusteella ei voida puuttua jäsenvaltioiden kahdenvälisillä sopimuksilla EU:n ulkopuolisten maiden kanssa sovittuihin liikenneoikeuksiin. Tämä on positiivista saavutettavuuden näkökulmasta, kun lentoja ei estetä. Kilpailuasetelma voidaan tasoittaa taloudellisilla tai operationaalisilla vastatoimilla. Liikenneoikeuksien jättäminen soveltamisalan ulkopuolelle ja jäsenvaltioiden riittävät vaikutusmahdollisuudet korjaustoimenpiteistä päätettäessä estää, ettei ehdotuksen myötä pääse muodostumaan tilannetta, jossa Euroopan vaikutusvaltaisimmat lentoyhtiöt suojaavat markkinaosuuksiaan pienempien jäsenmaiden lentoyhtiöiden kilpailulta.

Ehdotus suhteesta kahdenväliseen sopimusjärjestelmään on hieman ongelmallinen. Vaikka yhtäaikainen tutkinta jäsenvaltion bilateraalin lentoliikennesopimuksen ja asetuksen perusteella ei ole oikeudellisesti ongelmallinen, voi se poliittisesti johtaa EU:n ulkopuolisten valtioiden halukkuuteen ratkaista riita kahdenvälisesti tai johtaa jopa mahdollisiin vastatoimiin. Tätä riskiä on pyritty rajoittamaan nimenomaisesti säätämällä, että asetuksen perusteella asetettavat toimet, eivät voi olla sellaisia, että ne olisivat jäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten vastaisia.

Ehdotuksen mukaan haitan uhka ei riittäisi perusteeksi tutkinnan aloittamiselle tai vastatoimien asettamiselle, vaan edellytettäisiin todellista haittaa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 100 artiklan 2 kohta. Ehdotus käsitellään SEUT 294 artiklan mukaisessa tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä ja hyväksymisestä päätetään neuvostossa määräenemmistöllä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

EP:n liikennevaliokunta äänesti raportista 20.3. Raportoija Pieperin kohtalaisen maltilliseen luonnokseen äänestettiin muutamia muutoksia. Ehdotukset unionin intressitestin määrittelemiseksi ja asetuksen kohdistaminen kilpailua vääristäviin käytäntöihin ovat Suomen kannan mukaisia. Ongelmallisia sen sijaan ovat väliaikaisten vastatoimien asettamisen mahdollisuus, mikä avaisi oven mahdollisille väärinkäytöksille. TRAN hyväksyi myös useita haitan uhkaa koskevia ehdotuksia, joista osa on Suomen kannan mukaisia pyrkien haitan uhan määrittelemiseen koskemaan vain välittömiä uhkia. Suomalaisista MEP:istä Virkkunen ja Kyllönen esittivät raporttiin hallituksen linjaa tukevia muutosehdotuksia ja ulkomaisista mm. MEP:istä Clune (Irlanti) ja Foster (UK). Ne eivät kuitenkaan suurelta osin menneet läpi.

Kansallinen valmistelu

Asetusehdotus sekä siihen liittyvä luonnos valtioneuvoston kirjelmäksi on ollut EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston (EU-22) kirjallisessa menettelyssä 20. – 23.6.2017.

MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaoston kokous 25.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetettiin eduskunnalle valtioneuvoston kirjelmä U 37/2017 vp, joka sisälsi Euroopan komission 8 päivänä kesäkuuta 2017 tekemän ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa (COM (2017) 289 final) ja ehdotuksesta laaditun muistion.

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetusehdotuksessa tarkoitetut toimenpiteet kuuluvat lainsäädännön alaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ilmailua. Asetusehdotus kuuluu siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksesta ei aiheudu sellaisenaan taloudellisia vaikutuksia matkustajille, lentoliikenteen harjoittajille tai valtiolle.

Tapauskohtaisesti määrättävien korjaustoimenpiteiden toteutumisesta aiheutuvia välillisiä tai välittömiä taloudellisia vaikutuksia ei voida tässä vaiheessa arvioida, mutta ne voivat olla lentoliikenteen harjoittajien kannalta merkittäviä. Suurimmat taloudelliset riskit liittyvät siihen, että kolmannet maat ryhtyvät vastatoimiin EU:n lentoliikenteen harjoittajia vastaan, jos EU ryhtyy yksipuolisiin toimiin niiden lentoyhtiöitä vastaan.

Riskinä voi olla, jos yleisnäkemyksen tasapainoa horjutetaan, että asetuksen soveltaminen vaikuttaa EU-yhtiöiden keskinäiseen kilpailuasetelmaan. Mikäli lentoliikenteen tarjonta vähenisi, nostaisi se lentolippujen hintoja sekä huonontaisi alueellista saavutettavuutta.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Luonnos yleisnäkemykseksi on tarkkaan punnittu kompromissi jäsenvaltioiden kantojen välillä. Muutokset asetuksen edellä kuvatuissa pääelementeissä horjuttaisivat tätä kompromissia ja voisivat johtaa tilanteeseen, jossa yleisnäkemystä ei saavuteta.

Asiakirjat

Puheenjohtajan ehdotus neuvoston yleisnäkemykseksi 8224/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Päivi Jämsä/ LVM, puh. +358 50 5767204, paivi.jamsa@lvm.fi

EUTORI-tunnus

EU/2017/1057

Liitteet

Viite

Asia
Direktiiviehdotus satamien vastaanottolaitteista; neuvoston yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 8/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; neuvoston yleisnäkemys

Direktiiviehdotuksen käsittely Euroopan parlamentissa on kesken, joten kolmikantaneuvottelut aloitetaan aikaisintaan Itävallan puheenjohtajuuskauden loppupuolella.

Liikenneneuvostossa 7.6.2018 tavoitteena on neuvoston yleisnäkemys. Puheenjohtajan ehdotusta yleisnäkemykseksi käsitellään vielä Coreper I –kokouksessa 30.5.2018 ennen liikenneneuvoston kokousta.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi. Vaikka yleisnäkemyksessä on yksityiskohtia, joita Suomi ei lähtökohtaisesti kannata, Suomi ei vastusta lopullista neuvoston kompromissitekstiä. [Puheenjohtajan ehdotusta yleisnäkemykseksi käsitellään vielä Coreper-kokouksessa 30.5.2018.]

Suomella on edelleen varauma 9 artiklan alaviitteessä 26. Artiklan säännöllisessä liikenteessä olevien alusten vapautusjärjestelmä mahdollistaisi sellaisen aluksen vapauttamisen, jolla on jätehuoltosopimus EU:n ulkopuolisen maan kanssa. Tämä jättää nämä vapautetut alukset täysin EU-kontrollin ulkopuolelle, eikä voida esimerkiksi varmistaa, että kolmannen maan jätehuollossa toteutuvat EU:n jätteenkäsittelytavoitteet. Suomi ymmärtää muiden jäsenvaltioiden esiin nostamat huolet Brexitiin liittyen, mutta näkee, että Brexitin aiheuttamat ongelmat olisi tullut ratkaista muulla tavoin kuin ehdotetulla ratkaisulla.

Suomi on kannattanut direktiiviuudistuksen keskeisiä tavoitteita, erityisesti merten roskaantumisen vähentämistä. Ehdotetun yleisnäkemyksen perusteella direktiivi ei merkittävästi parantaisi voimassaolevaa järjestelmää etenkään ympäristötavoitteiden osalta.

Suomi tukee ehdotettua ”ei erityismaksua” -maksujärjestelmää, joka kohdistuisi kiinteisiin jätteisiin. Ehdotetussa maksujärjestelmässä alukset maksaisivat niin sanotun epäsuoran maksun, joka antaa niille oikeuden toimittaa kaikki aluksella oleva kiinteä jäte

satamaan ilman jätteen määrän perusteella määräytyviä ylimääräisiä suoria maksuja. Jättöoikeus ei kuitenkaan ehdotuksen mukaan olisi rajoitukseton, ja Suomi ei lähtökohtaisesti tue sitä, että ”ei erityismaksua”-maksun piirissä jätettävän kiinteän jätteen määrää voitaisiin rajoittaa. Meressä olevien alusperäisten jätteiden vähentämiseksi alusjätteiden, ja etenkin kiinteiden jätteiden, tulisi lähtökohtaisesti olla jättöpakon piirissä. Lisäksi Suomi näkee ehdotetun rajoituksen sitomisen aluksen maksimivarastointikapasiteettiin ongelmallisena, koska kiinteän jätteen, erityisesti operatiivisen jätteen, varastointikapasiteetin määritteleminen voi olla tulkinnanvaraista.

Suomi pitää dynaamista viittausta MARPOL-yleissopimukseen tarkoituksenmukaisena. Suomi pitää yleisnäkemyksessä ehdotettua jakoa komissiolle myönnettävän täytäntöönpanovallan ja delegoidun säädösvallan välillä hyvänä kompromissina, mutta Suomi ei vastusta delegoidun säädösvallan myöntämistä komissiolle myös liitteiden 1 ja 4 muuttamiseksi.

Suomi tukee lähtökohtaisesti ehdotuksessa neuvoston yleisnäkemykseksi ehdotettuja aluksiin kohdistuvia tarkastuksia, mutta katsoo, että meriroskaongelman kannalta valvontaa voisi olla syytä kohdistaa säännellymmin myös pienempiin huvi- ja kalastusaluksiin suurempien alusten lisäksi.

Pääasiallinen sisältö

Ehdotus neuvoston yleisnäkemykseksi

Ehdotuksella pyritään linjaamaan EU:n järjestelmä mahdollisimman pitkälle Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMOn MARPOL-yleissopimuksen kanssa ja selkeyttämään direktiivin keskeisiä käsitteitä. Myös ehdotuksen liitteitä on pyritty selkeyttämään ja yhdenmukaistamaan IMOn lomakkeiden kanssa. Jotta direktiivin yhdenmukaisuus MARPOL-yleissopimuksen kanssa voidaan jatkossakin varmistaa, ehdotuksella annettaisiin komissiolle delegoitua säädösvaltaa muuttaa direktiivin liitteitä MARPOL-sääntelyn muuttuessa.

Ehdotuksessa ehdotetaan ”ei erityismaksua” -järjestelmää (”no special fee” -järjestelmä) kiinteiden jätteiden (MARPOL Annex V -jätteet) osalta. Yleisnäkemyksen mukaan jättöoikeus ei kuitenkaan olisi rajoitukseton, vaan se olisi sidottu aluksen maksimivarastointikapasiteettiin.

Ehdotuksella tehtäisiin kuitinanto jätteiden jättämisen yhteydessä velvoittavaksi. Kuitinantovelvollisuus ei kuitenkaan koskisi miehittämättömiä tai pieniä syrjäisiä satamia.

Ehdotuksessa pyritään säätämään säännöllisessä liikenteessä olevien alusten vapautusperusteiden yhdenmukaistamisesta. Ehdotuksella pyritään selkeyttämään vapautusten myöntämisen ehtoja ja siihen liittyviä keskeisiä käsitteitä. Ehdotuksella otettaisiin myös käyttöön vakiomuotoinen vapautustodistus.

Ehdotuksen tavoitteena on helpottaa direktiivin täytäntöönpanoa ja sen valvontaa lisäämällä sähköistä raportointia ja jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa. Ehdotuksella on sisällytetty vähintään 45 metrin pituiset kalastus- ja huvialukset jätteiden ennakkoilmoitusvelvollisuuden piiriin.

Komission direktiiviehdotuksessa ehdotettiin, että satamavaltiotarkastusten yhteydessä tarkastettaisiin, että alus on noudattanut ehdotetun direktiivin vaatimuksia. Lisäksi

ehdotettiin kohdistettavaksi ylimääräisiä satamavaltiovalvonnan ulkopuolisia tarkastuksia 20 % vähintään 100 GT kotimaan liikenteen aluksia, kalastusaluksia ja huvialuksia. Yleisnäkemyksen 12a artiklassa ehdotetaan alkuperäisestä komission ehdotuksesta eroavaa, satamavaltiovalvonnan ulkopuolista tarkastusjärjestelmää, joka on vastaava kuin rikkidirektiivin tarkastusjärjestelmä. Jäsenvaltioiden velvollisuudeksi tulisi ulottaa direktiivin mukaiset riskiperustaiset tarkastukset vähintään 10 % aluksista, jotka käyvät jäsenvaltion satamissa vuosittain. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi itse määriteltävä, miten direktiivin velvollisuuksien noudattamisen valvonta ulotetaan myös niihin aluksiin, jotka eivät kuulu valvontadirektiivin (2002/59/EC) soveltamisalaan.

Direktiiviehdotus

Euroopan komissio antoi 16 päivänä tammikuuta 2018 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista sekä direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta ja direktiivien 2009/16/EY ja 2010/65/EU muuttamisesta. Ehdotuksessa esitetään, että voimassa oleva alusjätedirektiivi 2000/59/EY kumottaisiin, ja se korvattaisiin uudella direktiivillä. Lisäksi ehdotus sisältää joitakin täydentäviä muutosehdotuksia satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettuun direktiiviin 2009/16/EY ja ilmoitusmuodollisuusdirektiiviin 2010/65/EY.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 100 artiklan 2 kohta (meri- ja lentoliikenne), johon sisältyy meriliikennettä koskevien yhteisten säännösten antaminen. Vaikka direktiivillä pyritään suojelemaan meriympäristöä mereen pääsevältä jätteeltä, sen yleisenä poliittisena tavoitteena on helpottaa meriliikennettä ja edistää liikenteen sisämarkkinoiden toteutumista.

Ehdotukseen sovellettaisiin SEUT 294 artiklan mukaista tavallista lainsäätämisjärjestystä. Ehdotukseen sovelletaan toissijaisuusperiaatetta, koska merenkulku ei kuulu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Ehdotus on esitelty Euroopan parlamentissa 5 päivänä helmikuuta 2018. Direktiiviehdotuksen käsittely on kesken. Vastuuvaliokunta Euroopan parlamentissa on liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) (raportööri Gesine Meissner (ALDE)). Lausuntovaliokuntina on ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI) (valiokunnan lausunnon raportööri Bas Eickhout (Greens/EFA)) ja kalatalousvaliokunta (PECH) (valiokunnan lausunnon raportööri Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP)).

Kansallinen valmistelu

Direktiiviehdotus ja asiasta eduskunnalle toimitettu valtioneuvoston U-kirjelmä ovat olleet EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston (EU 22) ja ympäristöjaoston (EU 23) kirjallisessa menettelyssä 31.1.–6.2.2018. Lisäksi U-kirjelmä on ollut kommenteilla merenkulun sidosryhmäverkostolla 1.2.–6.2.2018.

MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaoston kokous 25.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

Valtioneuvoston U-kirjelmä (U 8/2018 vp) on ollut liikenne- ja viestintävaliokunnan ja ympäristövaliokunnan käsiteltävänä, ja siitä on annettu liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto (LiVL 7/2018 vp) ja ympäristövaliokunnan lausunto (YmVL 8/2018 vp) 16 päivänä maaliskuuta 2018. Molemmat valiokunnat yhtyivät valtioneuvoston kantaan. Suuri valiokunta yhtyi erikoisvaliokuntien lausuntojen mukaisesti valtioneuvoston kantaan 21 päivänä maaliskuuta 2018 päätöksellään SuVEK 20/2018 vp.

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Direktiivi 2000/59/EY on Suomessa pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulailla (1672/2009). Uuden direktiivin täytäntöönpano vaatii muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Ehdotus kuuluu osittain Ahvenanmaan lainsäädäntövallan piiriin. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta koskevissa asioissa. Ehdotus kuuluu siten maakunnan toimivaltaan siltä osin kuin se koskee maissa olevia alusjätteiden vastaanottojärjestelyjä ja -laitteita. Huviveneitä koskeva sääntely kuuluu maakunnan toimivaltaan Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan. Kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä koskevissa asioissa. Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevissa asioissa, joten ehdotus kuuluu näiltä osin valtakunnan toimivaltaan.

Taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisten toimintaan

Komission vaikutustenarvioinnin mukaan ehdotuksesta aiheutuvien kustannusten odotetaan jäävän vähäisiksi. Erityisesti ehdotettu valvontajärjestelmä aiheuttaisi kuitenkin jonkin verran hallinnollisia kustannuksia ja vaikuttaisi viranomaisten toimintaan. Kuitinantovelvollisuus asettaisi satamille velvollisuuden antaa aluksille jätteiden jätöstä kuitti silloin, kun alus jättää satamien vastaanottolaitteisiin jätteitä.

Erilaisten velvoitteiden yhdenmukaisempi täytäntöönpano EU:n tasolla parantaisi merenkulun kilpailukykyä ja taloudellista tehokkuutta. Maksujärjestelmän yhdenmukaistamisella pyritään siihen, että jätteet toimitettaisiin satamaan säännöllisesti, eikä aluksella siis kerättäisi jätteitä ja toimitettaisi niitä vasta sellaiseen satamaan, jossa niiden jättäminen on taloudellisesti kannattavinta.

Alusten jätepäästöt ovat meriympäristölle yhä suurempi uhka, ja ne tulevat pitkällä tähtäimellä myös taloudellisesti kalliiksi.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Puheenjohtajan ehdotus neuvoston yleisnäkemykseksi 9011/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenne- ja viestintäministeriö / Verkko-osasto / Toimintavarmuusyksikkö / Vilja Klemola, p. 0295 34 2905

EUTORI-tunnus

EU/2018/0536

Liitteet

Viite

Asia
Liikennepaketti I; sosiaalikysymykset ja markkinoille pääsy; tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 39/2017 vp, U 41/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; tilanneselvitys

Komissio julkaisi 31 päivänä toukokuuta 2017 aikana laajan tieliikennettä koskevan säädöspaketin. Osana pakettia ovat yllämainitut tieliikenteen markkinoillepääsyä koskevat ehdotukset: Komission ehdotukset seuraavien Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten muuttamisesta: asetus (EY) N:o 1071/2009 ja asetus (EU) N:o 1072/2009; asetus (EY) N:o 561/2006, asetus (EU) N:o 165/2014.

Yksityiskohtainen käsittely neuvoston työryhmässä aloitettiin syyskuussa 2017. Liikenneneuvoston kokouksessa 7.6.2018 esillä on puheenjohtajan tilanneselvitys.

Suomen kanta

Suomi ottaa tiedoksi puheenjohtajan tilanneselvityksen. [Puheenjohtajan tilanneselvitys ei ole vielä saatavilla.]

Suomi on pitänyt neuvotteluissa tärkeänä, että kuljetusmarkkinoilla ilmenneisiin ongelmiin kuten laittomaan kabotaasiin löydetään ratkaisut siten että markkinoiden toimivuus sääntöjä noudattavien yritysten osalta ei vaarannu. Suomi pitää jatkoneuvottelujen osalta tärkeänä, että esitysten vaikutuksia arvioidaan kokonaisuutena.

Markkinoillepääsyn osalta Suomi on pitänyt neuvotteluissa tärkeänä, että kevyitä hyötyajoneuvoja koskeva sääntely ei muodostu liian raskaaksi, tai muodosta sisämarkkinoiden toiminnalle ylimääräisiä esteitä. Kabotaasin osalta Suomi pitää taas jatkoneuvotteluissa tärkeänä varmistaa, että säännöt ovat yksinkertaiset, jotta valvonta on mahdollista.

Ajo- ja lepoaikojen osalta Suomi pitää hyvänä, että päivittäisen ajoajan saisi jatkossa rajatuissa tapauksissa ylittää.

Tieliikenteen lähetettyjä työntekijöitä koskevan erityissääntelyn osalta Suomi pitää tärkeänä, että sääntöjen aiheuttama taakka on suhteessa sääntelystä saataviin hyötyihin, erityisesti kansainvälisten kuljetusten osalta.

Pääasiallinen sisältö

[Puheenjohtajan tilanneselvitys-luonnosta ei ole vielä saatavilla.]

1071/2009 (markkinoillepääsyn ehdot)

Komission alkuperäisen ehdotuksen mukaan markkinoillepääsyjä koskevat ehdot laajennettaisiin myös kevyisiin hyötyajoneuvoihin, kuitenkin siten että neljästä kriteeristä poiketen näihin sovellettaisiin vain kahta kriteeriä. Käsittelyn aikana vaatimusta on muokattu siten että markkinoillepääsyn edellytykset koskisivat komission ehdotuksesta poiketen vain kansainvälisessä liikenteessä olevia yli 2,5 kokonaispainotonnin autoja. Komission ehdotuksesta poiketen markkinoillepääsyn kriteerit olisivat samat kuin raskaammille autoille lukuun ottamatta vakavaraisuusvaatimusta, joka olisi vähän pienempi.

Ehdotuksia koskeva siirtymäaika on vielä avoinna, ja tämän ja kabotaasia koskevien sääntöjen siirtymäajaksi pakettiautoille on ehdotettu kahden vuoden siirtymäaikaa, osan valtioista tukiessa neljän vuoden siirtymäaikaa. Osa valtioista on tuonut myös esille, että ne haluaisivat rajoittaa markkinoille pääsyä siirtymäaikana.

1072/2009 (kansainvälinen tavaraliikenne ml. kabotaasi)

Komissio ehdotti kabotaasisääntöjen yksinkertaistamista siten että samalla ajoneuvolla saisi harjoittaa kabotaasia viiden päivän ajan, ilman erillistä rajaa kuljetusten määrälle. Neuvottelujen aikana esille on noussut myös ehdotus, jossa nykytila säilytettäisiin, eli kabotaasia saisi harjoittaa samalla ajoneuvolla 3 kuljetusta sen jälkeen, kun se on saapunut maahan kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä.

Neuvotteluissa on noussut esille myös ehdotus uudesta rajoituksesta ns. cooling off-ajaksi kabotaasikuljetusten välillä, eli aikaa jonka ajoneuvon olisi oltava poissa kabotaasikuljetuksen jälkeen kabotaasin tapahtumavaltiosta.

561/2006 (ajoajat)

Neuvotteluissa on käsitelty ehdotusta, jonka mukaan autossa saisi viettää viikkolevon, mikäli viikkolepo vietettäisiin tietyt lisävaatimukset täyttävällä pysäköintipaikalla. Pöydällä on ollut myös ehdotus, jonka mukaan autossa saisi viettää viikkolevon myös muualla kuin liitteen mukaiset vaatimukset täyttävällä parkkipaikalla, jos jäsenvaltioissa ei ole riittävästi pysäköintipaikkoja. Ehdotuksen tarkoituksena on ollut varmistaa, että jäsenvaltiot eivät voi luoda kiertoteitse kieltoa autossa nukkumiselle sillä, etteivät ne ilmoita Komissiolle vaatimukset täyttäviä pysäköintipaikkoja.

Puheenjohtajamaa on ehdottanut kuuden viikon ajanjaksoa, jonka päätteeksi kuljettajan on palattava kotiin. Tämä velvoite ei vaikuttaisi kuljettajan oikeuteen valita missä viettää leponsa. Lisäksi puheenjohtaja on tehnyt ehdotuksen viikkolepojaksojen muuttamisesta täyden viikkolevon myöhentämiseksi komission ehdotuksesta. Pidempi jakso saattaisi mahdollistaa pidemmän lepoajan kotona tai kuljettajan valitsemalla muulla lepopaikalla.

165/2014 (ajopiirturi)

Neuvotteluissa on käsitelty ehdotusta älykkäiden ajopiirtureiden jälkiasennusvelvoitteesta. Jälkiasennusvelvoite koskisi paikannuksella varustettuja, toisen sukupolven älypiirtureita. Jälkiasennusvaatimus kohdistuisi neljän vuoden kuluttua teknisten vaatimusten antamisesta (arviolta 2024) sellaisiin ajoneuvoihin, joissa on analoginen tai ensimmäisen sukupolven digitaalinen ajopiirturi. Myöhemmin, seitsemän vuotta teknisten vaatimusten antamisesta (arviolta 2027) velvoite kohdistuisi myös sellaisiin ajoneuvoihin jotka on varustettu ensimmäisen sukupolven älypiirtureilla.

2006/1/EY (lähetettyjen työntekijöiden erityssäätely, lex specialis)

Neuvotteluissa on käsitelty ehdotuksia päivämääriksi, joiden kuluttua lähettämistä koskevia minimipalkkaa ja vuosilomaa koskevia vaatimuksia sovelletaan. Jäsenvaltioiden kannat vaihtelevat voimakkaasti, kansainvälisten kuljetusten osalta n. 3-9 päivän välillä, ja kabotaasissa 0-5 päivän välillä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 91 artikla 1-kohta

Käsittely Euroopan parlamentissa

Käsittely Euroopan parlamentin valiokunnissa on alkanut.

Kansallinen valmistelu

Asiaa koskevat U-kirjelmäluonnokset on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen EU22-liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä.

MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaoston kokouksessa 28.5.2018 suullinen esittely ja liikennejaoston kirjallinen menettely 29.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

U kirjeet: U 39 ja 41/2017 vp

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Laki liikenteen palveluista 320/2017, tulee voimaan 1.7.2018

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 § 21-kohdan nojalla tieliikenne ja 22 –kohdan nojalla elinkeinotoiminta kuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Kevyiden, 2,5 – 3,5 kokonaispainotonnin ajoneuvojen markkinoillepääsyn vaatimukset kansainväliseen liikenteeseen nostavat niiden ajoneuvojen kustannuksia ja luovat kynnyksen kansallisen liikenteen markkinoillepääsyn ja kansainvälisen liikenteen markkinoillepääsyn välille.

Kabotaasimääräysten, eli nykyisin kuljetusten enimmäismääräsäätelyn, ulottaminen pakettiautokuljetuksiin ei vaikuttaisi kovin paljoa Suomen kuljetusmarkkinoihin. Toistaiseksi pakettiautojen käyttö kansainvälisissä kuljetuksissa on ollut pientä. Vaikutus myös riippuu muista kabotaasia koskevien ehdotusten voimaan tulosta kuten esimerkiksi lähetettyjä kuljettajia koskevista komission tieliikennealoitepaketissa tekemistä ehdotuksista.

Pakollinen maastapoistumisaika sallitun kabotaasin aikaikkunan välillä tekisi kabotaasia koskevista säännöistä monimutkaisempia ja saattaisi hankaloittaa kuljetusten järjestelyä. Vaikutuksen laajuus riippuu mahdollisesti asetettavan aikarajan pituudesta.

Lähettämistä koskevan sääntelyn ulottaminen kansainvälisiin kuljetuksiin lisäisi Suomalaisten kuljetusyritysten hallinnollista taakkaa, erityisesti mikäli vaatimusten soveltamisen aikaraja muodostuisi lyhyeksi.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Komissio on julkaissut näiden ensimmäisten liikennealoitteiden lisäksi toiset ja kolmannet liikennealoitteet. Toisten aloitteiden osalta yhdistettyjä kuljetuksia koskeva ehdotus sisältää kabotaasin osalta yhteisiä elementtejä näiden aloitteiden kanssa.

Asiakirjat

[Neuvostoasiakirja ei saatavilla (29.5.2018)]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Hallitusneuvos Jorma Hörkkö, LVM, jorma.horkko@lvm.fi p. 0295342503
Erityisasiantuntija Erik Asplund, LVM, erik.asplund@lvm.fi p. 0295342277

EUTORI-tunnus

EU/2017/1019

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00215

TIO Lehtilä Olli(LVM) 24.05.2018
JULKINEN

Asia
EETS (Sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuus)-direktiiviehdotus; yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 38/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; neuvoston yleisnäkemys

Euroopan komissio esitteli 31.5.2017 direktiiviehdotuksen sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the interoperability of electronic road toll systems and facilitating cross-border exchange of information on the failure to pay road fees in the Union (2017/0128(COD)). Direktiiviehdotusta on käsitelty talven ja kevään 2018 aikana neuvoston maaliikennetyöryhmässä. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan TRAN:in raportoija antoi ehdotuksesta kommentit 22. tammikuuta 2018.

Neuvoston on tarkoitus hyväksyä puheenjohtajan ehdotus yleisnäkemykseksi liikenneneuvoston kokouksessa 7.6.2018. Ennen neuvostoa yleisnäkemysehdotusta on käsitelty Coreper-kokouksessa 25.5.2018.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

EETS:iin liittyvällä direktiiviehdotuksella ei ole välittömiä vaikutuksia Suomelle, koska Suomessa ei ole käytössä tietulleja, eikä uusi ehdotus myöskään velvoita perustamaan tietulleja. Suomen intressissä on kuitenkin edistää EETS:n toteutumista, koska yhteentoimivat tietullijärjestelmät helpottavat liikkumista ja parantavat tienkäyttäjien palveluita Euroopan tieverkossa. Uusien EETS-palveluiden toteutumisen katsotaan myös madaltavan maksujen perimiskustannuksia.

EETS-direktiiviehdotus on laajennettu koskemaan myös maksamattomiin tietulleihin liittyvää rajojen ylittävää tiedonvaihtoa. Käytännössä jäsenmailta edellytettäisiin kansallinen yhteyspisteen nimeämistä, josta voitaisiin tietyillä ehdoilla hakea automaattisesti rekistereistä tietoa ajoneuvoista ja niiden omistajista niissä tilanteissa, joissa tietulleja koskevat maksut ovat jääneet suorittamatta.

Teknisten vaatimusten osalta sallitut teknologiat on aikaisemmasta ehdotuksesta poiketen tuotu artiklaan 3. Aikaisemmassa ehdotuksessa sallitut teknologiat oli lueteltu direktiivin liitteessä IV, ja sallittujen teknologioiden muuttaminen olisi muutettavissa komission päätöksellä, mikäli teknologian kehitys sitä edellyttäisi. Suomi vastusti neuvoston maaliikennetyöryhmässä sallittujen teknologioiden sisällyttämistä artiklatekstiin, koska teknologioiden muuttaminen tavallisessa säätämisjärjestyksessä on turhan hidasta. Suomi myös esitti, että teknologioita tulisi voida muuttaa täytäntöönpanosäädöksellä, mikäli ne sisällytetään liitteiden sijaan artiklaan. Suomi voi kuitenkin hyväksyä teknologioiden sisällyttämisen 3 artiklaan, koska esitetyt teknologiat mahdollistavat laajasti ainakin toistaiseksi sähköisen tiemaksujärjestelmän eri toteutustapoja.

Ehdotukseen sisältyy lukuisia muutoksia liittyen EETS-palveluntarjoajan oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Suurin osa näistä uusista artikloista on tuotu suoraan Komission päätöksestä, joka on aikaisemmin nimenomaisesti täydentänyt aikaisempaa EETS-direktiiviä. Merkittävä muutos aikaisempaan EETS-sääntelyyn on palveluntarjoajia koskevan peittovaatimuksen lieventäminen aikaisemmasta. Aikaisemmasta 24 kuukauden kuluessa saavutettavasta täyspeittovaatimuksesta ollaan siirtymässä 4 jäsenvaltiota käsittävään peittovaatimukseen. Suomi katsoo, että esitetty muutos on kannatettava, koska se kannustaa uusien EETS-palveluiden syntymiseen nykyistä tehokkaammin.

Pääasiallinen sisältö

EETS-direktiivi on siis laajennettu koskemaan myös maksamattomiin tietulleihin liittyvää rajat ylittävää tiedonvaihtoa. Soveltamisalan osalta on katsottu, että direktiivin keskeisin sisältö ei koskisi ei-sähköisiä tietullijärjestelmiä ja korostuneen pieniä ja paikallisia tietulliratkaisuja. Direktiivi ei koskisi myöskään parkkimaksuja. Kansalliselle tasolle jätettäisiin myös mahdollisuus pitää EETS-palveluille rinnakkaisia kansallisia sähköisiä tietullijärjestelmiä. Direktiiviä voitaisiin tietyissä tapauksissa soveltaa myös henkilön ja ajoneuvon tunnistamista koskeviin tarkoituksiin.

Direktiivin 2 artiklassa esitetään direktiivin kannalta keskeiset määritelmät. Määritelmiä on täydennetty aikaisemman direktiivin nähden, koska uuteen ehdotukseen on tuotu laajoja osioita EETS-palveluita koskevasta komission päätöksestä (2009/750/EY). Tietullijärjestelmissä käytettävät teknologiat on listattu direktiiviehdotuksen 3 artiklassa. Näitä teknologioita ovat satelliittipaikannus, matkaviestinnän yhteydet, 5,8 GHz mikroaaltotekniikka ja automaattinen rekisterikilvenlukija. Tarkoituksena on siis, että käytössä olevien teknologioiden ja yhden ajoneuvolaitteen (OBE), jota voidaan käyttää kaikissa tietullikohteissa, on voitava maksaa kaikki tietullit Euroopan tieverkoston EETS-tietullikohteissa. Mainitut teknologiat kattavat nykyisen kehityksen kattavasti, mutta sääntelyteknisistä syistä annetun listan täydentäminen tulee olemaan hidastaa.

Direktiivin 4 artiklassa säädettäisiin muun muassa EETS-palveluntarjoajia koskevista vaatimuksista, oikeuksista ja velvollisuuksista. Merkittävin muutos velvollisuuksien kohdalla on aikaisemmin mainitusti luopuminen palveluntarjoajia koskevasta täyspeittovaatimuksesta kaikissa EETS-tietullikohteissa 24 kuukauden kuluessa rekisteröinnistä. Palveluntarjoajien lisäksi 4 artiklassa säädettäisiin tietullioperaattoria ja palvelun käyttäjiä koskevista oikeuksista ja velvollisuuksista. Tietulleista kerättävien korvausten osalta 4 artiklassa on myös oma kohtansa. 4 artiklan lukuisat kohdat ovat muodoltaan hyvinkin yksityiskohtaisia ja teknisiä, koska niiden sisältö on otettu suoraan komission päätöksestä.

Tiedonvaihtoa koskevista asioista säädetään direktiivin 5 artiklassa. Huomioitavaa on, että tiedonvaihto on rajattu vain niihin tilanteisiin, joissa tiemaksu on jäänyt suorittamatta. Tiedonvaihtoa varten jäsenvaltioiden on nimettävä kansalliset yhteyspisteensä. Rekisteritietoja koskevassa tiedonvaihdossa kanavana tulisi käyttää EUCARIS-järjestelmää. Neuvoston työryhmien aikana on käyty aktiivista keskustelua tietosuojasta. Osittain tämän johdosta 8 artiklaan on pyritty kirjoittamaan mahdollisimman yksityiskohtaisesti vaihdettavan tiedon sisällöstä ja sen käyttötarkoituksista.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Päätös tehdään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan perusteella noudattaen tavallista lainsäädäntömenettelyä. Päätös tehdään määräenemmistöllä neuvostossa.

Komissiolla on valtuudet antaa 11 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla päivitetään liitettä II. Päivitykset ovat tarpeellisia, jotta voidaan ottaa huomioon kaikki neuvoston päätöksiin 2008/615 / YOS ja 2008/616 / YOS tehtävät muutokset tai jos asiassa tulee huomioida jotain muita asiaa koskevia unionin säädöksiä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentti antoi direktiiviehdotuksesta ensimmäiset kommenttinsa 22. tammikuuta 2018. Direktiiviehdotus osoitettiin Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnalle, joka nimitti Massimiliano Salini (Italia) esittelijäksi. Esittelijän mietintöluonnos esiteltiin komitean kokouksessa 22. tammikuuta 2018. Esittelijä korosti erityisesti yhteentoimivuuden merkitystä epäreilun kilpailun ja tarpeettomien kustannusten välttämiseksi ja korosti, että teknologian valinta on välttämätöntä, joten ne tulisi mainita artiklatekstissä toisin kuin komission ensimmäisessä ehdotuksessa. Keskustelu muutoksista käytiin 20. maaliskuuta ja valiokunnan pitäisi äänestää mietinnöstä toukokuun lopussa 2018.

Kansallinen valmistelu

Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta laadittiin U-kirje U 38/2017 vp 5.7.2017.

MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaoston kokous 25.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

U 38/2017 vp, liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL142017 vp

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Euroopan laajuisista sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta säädetään Suomessa lailla sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta (21/2014).

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 36 kohdan mukaan maakunnalla ei ole lainsäädäntövaltaa veroja ja maksuja koskevissa asioissa.

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon. Esityksellä ei ole myöskään välittömiä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia Suomeen, koska esitys ei edellytä muuttamaan Suomen nykyisiä käytäntöjä millään lailla.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

8856/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Olli Lehtilä, ylitarkastaja, liikenne- ja viestintäministeriö, p. 0503212806, olli.lehtila@lvm.fi

EUTORI-tunnus

EU/2017/1024

Liitteet

Viite

Asia
Liikennepaketti I; Direktiivi vuokratuista ajoneuvoista annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta; neuvoston yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 40/2017 vp, UJ 18/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; neuvoston yleisnäkemys

Komissio julkaisi 31 päivänä toukokuuta 2017 aikana laajan tieliikennettä koskevan säädöspaketin. Osana pakettia on vuokrattujen ajoneuvojen käyttämistä tavaraliikenteessä koskeva ehdotus.

Yksityiskohtainen käsittely neuvostossa aloitettiin syyskuussa 2017. Puheenjohtajan tavoitteena on saavuttaa liikenneneuvostossa 7.6.2018 neuvoston yleisnäkemys.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan kompromissiehdotuksen yleisnäkemykseksi.

Suomen kanta puheenjohtajan esille nostamiin avainkohtiin on seuraava:

<u>Ajoneuvojen verotuksen tulojen väheneminen</u>
Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdottaman kompromissin, jossa ulkomaille rekisteröidyn vuokratun ajoneuvon käyttö voidaan rajata 30 päivään. Suomi voi kompromissina hyväksyä myös ehdotettua pidemmän aikarajan.

<u>Omiin kuljetuksiin vuokratut ajoneuvot</u>
Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen jonka mukaan jäsenvaltiot eivät voi enää rajoittaa kokonaispainoltaan yli 6 tonnin ajoneuvojen vuokrausta yritysten omiin kuljetuksiin.

<u>Laittoman kabotaasin valvonta ja tiedonvaihto</u>
Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdottaman resitaalin, jossa kabotaasin valvontaan ja jäsenvaltioiden väliseen tiedonvaihtoon kiinnitetään huomiota.

Pääasiallinen sisältö

Vuokrattuja ajoneuvoja koskevaan ehdotukseen neuvoston maaliikennetyöryhmässä on käsittelyssä puheenjohtajan kompromissiehdotus. Keskeisin ehdotus on, että jäsenvaltiot saisivat rajoittaa ulkomailla vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omien operaattoreidensa toimesta, kuitenkin niin että aikarajan on oltava vähintään 30 päivää. Komissio ehdotti alun perin neljää kuukautta. Nykyisin jäsenvaltiot saavat kieltää omilta operaattoreiltaan ulkomaille vuokrattujen ajoneuvojen käytön kokonaan.

Lisäksi komission olisi seurattava muutoksen vaikutuksia ja tehtävä siitä raportti, jossa epäkohtien korjaamiseksi voitaisiin ehdottaa lisätoimenpiteitä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 91artikla 1-kohta

Käsittely Euroopan parlamentissa

Käsittely Euroopan Parlamentin valiokunnissa on alkanut. Vastuuvaliokunta TRAN, raportöörinä Cláudia Monteiro de Aguiar.

Kansallinen valmistelu

U 40 2017 vp ja UJ 18/2017 vp; EU22-liikennejaosto

MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaoston kokouksessa 25.5.2018 suullinen esittely ja kirjallinen menettely 29.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

U kirje: U 40/2017 vp ja U-jatkokirje UJ 18/2017 vp.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto: LiVL 16/2017 vp

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ajoneuvolaki 1090/2002, valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 893/2007, autoverolaki 1482/2002, ajoneuvoverolaki 1281/2003.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 § 21-kohdan nojalla tieliikenne ja 22 –kohdan nojalla elinkeinotoiminta kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan

Taloudelliset vaikutukset

Vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisellä voi olla vaikutusta vuokra-autojen markkinaan niin, että vuokraus suuntautuu Suomesta sellaisiin maihin, joissa ajoneuvojen verotaso on alempi. Käytön rajaaminen enimmillään yhteen kuukauteen vuodessa rajaa kuitenkin vaikutusta merkittävästi.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Komission liikennemarkkinoihin kohdistuvat tieliikennealoitteet käsiteltäneen yhtenä kokonaisuutena. Eduskunnalle on lähetetty näistä tieliikennealoitteista U kirjeet U 39 ja 41/2017 vp ja U 68 ja 69/2017 vp.

Asiakirjat

8387/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Hallitusneuvos Jorma Hörkkö, LVM, jorma.horkko@lvm.fi p. 0295342503
Erityisasiantuntija Erik Asplund, LVM, erik.asplund@lvm.fi p. 0295342277

EUTORI-tunnus

EU/2017/1030

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00224

PMA Asplund Erik(LVM) 28.05.2018

Asia
Liikennepaketti II; Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi; tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 68/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; tilanneselvitys

Euroopan komissio julkaisi 8 päivänä marraskuuta 2017 toisen osan laajasta maantieliikennettä koskevasta paketista. Osana pakettia komissio antoi ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tietynlaisista jäsenvaltioiden välisistä yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin N:o 92/106/ETY muuttamisesta (COM(2017) 648 final).

Ehdotusta on käsitelty neuvoston intermodaali-työryhmässä. Kesäkuun liikenneneuvostossa 7.6.2018 käsittelyssä on puheenjohtajan tilanneselvitys.

Suomen kanta

Suomi ottaa tiedoksi puheenjohtajan tilanneselvityksen.

Suomi pitää positiivisena, että neuvotteluissa terminaalien tukemista koskeva sääntely on muuttunut selkeästi vapaaehtoiseksi. Suomen kannalta jatkoneuvotteluissa tulisi pyrkiä siihen, että yhdistetyn kuljetuksen määritelmää ei rajoitettaisi nykyisestä.

Pääasiallinen sisältö

Direktiivillä pyritään vaikuttamaan siihen, että lisätään ympäristön kannalta parempia kuljetuksia siirtämällä tavaran kuljetuksia maanteiltä rautateille tai merikuljetuksiin. Keinoina on vapaa kuljetusoikeus kabotaasisäännöksistä riippumatta toisen valtion sisällä ja verohelpotus ajoneuvon rekisteröintivaltiossa siellä tapahtuviin rautatiekuljetuksiin.

Puheenjohtajan ehdotuksessa on poistettu komission ehdottama velvollisuus tukea yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi tarkoitettuja uudelleen lastausterminaaleja. Valtioneuvosto (U 68/2018 vp) suhtautui tähän kriittisesti, mikäli se tarkoittaisi terminaalien tukemista. Velvollisuuden sijasta säädöksessä annetaan valtioille mahdollisuus tukea terminaaleja.

Komission ehdotuksessa yhdistettyjen kuljetusten määritelmää ehdotettiin muotoiltavaksi uudelleen, ja laajennettavaksi myös jäsenvaltioiden sisäisiin kuljetuksiin, sekä kolmansien maiden ja EU-maiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin. Uudelleenmuotoilu puolestaan rajaisi jonkin verran EU-maiden välisien yhdistettyjen kuljetusten määrää. Määritelmää koskevat neuvottelut ovat vielä kesken, osan maista tukiessa määritelmän laajentamista jäsenvaltion sisäisiin ja kolmansien maiden kuljetuksiin, ja osan taas vastustaessa soveltamisalan rajausta Komission ehdottamalla tavalla.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohta

Käsittely Euroopan parlamentissa

Käsittely Euroopan parlamentissa on alkanut. Vastuuvaliokuntana on liikenne- ja matkailu (TRAN).

Kansallinen valmistelu

Ehdotusta on käsitelty EU-liikennejaoston (EU 22) kokouksessa 24.11. 2017 ja jaoston kirjallisessa menettelyssä.

MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaoston kokouksessa 25.5.2018 suullinen esittely ja kirjallinen menettely 29.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

U-kirje 68/2017 vp, Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 2/2018.

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Verohelpotus on Suomessa toteutettu ajoneuvoverolain 1281/2003 34 §:ssa säädetyllä tuella. Muilta osin direktiivi on pantu täytäntöön laissa eräistä yhdistetyistä kuljetuksista (440/2000).

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaalla on lainsäädäntövalta tieliikenteeseen kuuluvissa asioissa. Lain 27 §:n 36 kohdan mukaan verot kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Direktiivillä ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Yhdistettyjen kuljetusten tuki voisi jonkin verran kasvaa soveltamisalan laajentuessa. Terminaalien tuki voisi aiheuttaa taloudellisia vaikutuksia, toteutuksesta riippuen.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Ehdotus liittyy komission liikennepaketin I ja II osana oleviin aloitteisiin. Erityisesti ehdotus liittyy komission ehdotukseen markkinoillepääsyä koskevan asetuksen 1072/2009 kabotaasia koskeviin säännöksiin.

Asiakirjat

8347/2018

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Hallitusneuvos Jorma Hörkkö, LVM, jorma.horkko@lvm.fi p. 0295342503
Erityisasiantuntija Erik Asplund, LVM, erik.asplund@lvm.fi p. 0295342277

EUTORI-tunnus

EU/2017/1630

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00204
9011/18
VEO Jääskeläinen Saara 22.05.2018
JULKINEN

Asia
Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta; tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 70/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; tilanneselvitys

Komissio antoi ehdotuksen 8. marraskuuta 2017 osana toista liikkuvuuspakettia. Ehdotus ja siihen liittyvät vaikutusten arvioinnit esiteltiin neuvoston liikennetyöryhmässä ensimmäisen kerran 9. maaliskuuta 2018. Esitystä on käsitelty yksityiskohtaisemmin kolmessa neuvoston työryhmän kokouksessa. Kansallinen kannan muodostus on monessa jäsenvaltiossa edelleen kesken.

Suomen kanta

Suomi ottaa tiedoksi tilanneselvityksen.

Suomi pitää direktiiviehdotusta lähtökohtaisesti hyvänä. Ottaen huomioon Suomen taakanjakovelvoitteen vuodelle 2030 sekä kansallisella tasolla asetetun liikenteen -50 % päästövähennystavoitteen, nolla- ja vähäpäästöisten autojen osuuden kasvattaminen julkisten hankintojen kautta on tärkeää.

Direktiiviehdotuksen jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin pyrkiä siihen, että biokaasun ja erilaisilla korkeaseosbiopolttoaineilla toimivat autot huomioitaisiin puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä. Erityisen tärkeää tämä olisi raskaan kaluston kohdalla.

Pääasiallinen sisältö

Edistymisraportin mukaan jäsenmaat suhtautuvat ehdotuksen päätavoitteeseen, lisätä puhtaiden ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa, myönteisesti. Jäsenmaat ovat suhtautuneet myönteisesti myös nykyisen direktiivin soveltamisalan laajentamiseen, puhtaan ajoneuvon määritelmän käyttöönottoon ja vähimmäishankintatavoitteiden asettamiseen. Lisäneuvotteluita vaativat sen sijaan muun muassa ”puhtaan ajoneuvon” määritelmä sekä kansallisten minimiosuuksien taso ja toteutumisen seuranta.

Direktiiviehdotuksen yleisenä tavoitteena on lisätä puhtaiden eli vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuutta julkisissa hankinnoissa ja siten vähentää liikenteen kokonaispäästöjä ja parantaa kilpailukykyä ja kasvua liikenteen alalla.

Direktiivin tarkistuksella laajennettaisiin direktiivin soveltamisalaa. Direktiivin soveltamisala ulotettaisiin koskemaan muitakin hankintamuotoja kuin ostaminen eli ajoneuvon leasing-vuokraaminen, vuokraaminen tai osamaksukauppa. Soveltamisalaan otettaisiin mukaan myös julkiset palveluhankintasopimukset, jotka koskevat maanteitse suoritettavia joukkoliikennepalveluita, matkustajien erikoismaantiekuljetuksia, tilausmatkustajaliikenteen palveluita sekä linja-autojen ja linja-autojen kaukoliikenteen vuokrausta kuljettajan kanssa näitä koskevien direktiivin liitteessä lueteltujen yhteisen hankintasanaston koodien mukaisesti.

Direktiivissä määriteltäisiin jäsenvaltiokohtaiset vähimmäistavoitteet koskien niitä ajoneuvohankintoja, jotka kuuluvat direktiivin soveltamisalan piiriin. Kevyille hyötyajoneuvoille ja raskaille hyötyajoneuvoille määritellään direktiivissä erilliset vähimmäistavoiteosuudet. Raskaiden hyötyajoneuvojen (ajoneuvoluokat M3, N2 ja N3) osalta määritellään erillinen vähimmäistavoiteosuus kuorma-autoille ja linja-autoille.

Suomea koskeva vähimmäistavoiteosuus kevyiden hyötyajoneuvojen (ajoneuvoluokat M1, M2 ja N1) kokonaishankinnoista olisi 35 % sekä vuonna 2025 että 2030.

Suomea koskeva vähimmäistavoiteosuus kuorma-autojen kokonaishankinnoista on 9 % vuonna 2025 ja 15 % vuonna 2030. Suomea koskeva vähimmäistavoiteosuus linja-autojen kokonaishankinnoista on 46 % vuonna 2025 ja 69 % vuonna 2030.

Kevyiden ajoneuvojen osalta ajoneuvot, joiden pakokaasupäästöt ovat tasoltaan nolla, vastaavat vähimmäistavoitteen kerryttämisessä 1 ajoneuvoa. Kaikki muut ajoneuvot, jotka täyttävät direktiivin mukaisen puhtaan kevyen ajoneuvon määritelmän, vastaavat vähimmäistavoitteen kerryttämisessä 0,5 ajoneuvoa.

Raskaiden ajoneuvojen osalta ajoneuvot, joiden pakokaasupäästöt ovat tasoltaan nolla ja ajoneuvot, jotka käyttävät polttoaineenaan biokaasua, vastaavat 1 ajoneuvoa tavoitteen kerryttämisessä. Laskentatapaa ei käytetä siltä osin, kun vähimmäistavoitteen laskeminen ylittää 50 % kokonaishankinnoista. Kaikki muut ajoneuvot, jotka täyttävät direktiivin mukaisen puhtaan kevyen ajoneuvon määritelmän (direktiivin 2 taulukon vaatimukset), vastaavat vähimmäistavoitteen kerryttämisessä 0,5 ajoneuvoa.

Kevyiden hyötyajoneuvojen (ajoneuvoluokat M1, M2 ja N1) osalta puhdas ajoneuvo määritellään päästörajoin (direktiivin liitetaulukko 2). Puhtaan kevyen hyötyajoneuvon päästörajat olisivat 25 CO2 g/km (ajoneuvoluokat M1 ja M2) sekä 40 CO2 g/km (ajoneuvoluokka N1) vuodesta 2025. Lisäksi kevyiden hyötyajoneuvojen RDE-epäpuhtauspäästöt saisivat vuonna 2025 olla enintään 80 % päästörajoista. Puhtaan kevyen hyötyajoneuvojen päästörajat olisivat 0 CO2 g/km vuodesta 2030 alkaen (ajoneuvoluokat M1, M2 ja N1).

Raskaiden hyötyajoneuvojen (ajoneuvoluokat M3, N2 ja N3) osalta puhtaalla ajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvoa, joka käyttää direktiivissä määriteltävää vaihtoehtoista polttoainetta. Ajoneuvoluokkien M3, N2 ja N3 osalta puhdas ajoneuvo olisi ajoneuvo, joka käyttää polttoaineenaan sähköä, vetyä tai maakaasua (myös biometaani, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nestemäisessä muodossa

(nesteytetty maakaasu, LNG)). Sähköä käyttävän ajoneuvon tulee käyttää sähköä merkityksellisessä osassa ajoneuvon varsinaista käyttöä, jotta ajoneuvo täyttää puhtaan ajoneuvon määritelmän.

Direktiivissä annettaisiin lisäksi komissiolle viideksi vuodeksi valtuus muuttaa raskaiden hyötyajoneuvojen puhtauden määritelmää lisäämällä määritelmään raskaiden hyötyajoneuvojen CO2-päästöjä ja epäpuhtauspäästöjä koskevat kynnysarvot, kun asiaan liittyvät raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit ovat tulleet voimaan EU:n tasolla.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 192(1)

Tarkistetun direktiivin nojalla olisi mahdollista antaa delegoituja säädöksiä raskaan kaluston CO2-raja-arvoihin liittyen.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Asian esittelijänä Euroopan parlamentissa on Andrzej GRZYB (PPE, PL) (ENVI).

Raportti on tarkoitus hyväksyä syksyllä.

Kansallinen valmistelu

Asiaa on käsitelty EU-22 liikenne- ja viestintäjaoston ja EU-23 ympäristöjaoston kirjallisessa menettelyssä 4.-8.12.2017. U-kirje on esitelty valtioneuvoston yleistunnossa 17.12.2017.

Asiasta on valmisteltu jatko-U-kirje keväällä 2018. Luonnos on käsitelty EU-22 liikenne- ja viestintäjaoston ja EU-23 ympäristöjaoston kirjallisessa menettelyssä 15.-18.5.2018.

MINVA-paketti:
- EU22- liikennejaoston kokous 25.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

U 70/2017 vp

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Alkuperäinen direktiivi 2009/33/EY on Suomessa pantu täytäntöön lailla 1509/2011 (laki ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa). Laki tulee uudistaa päivitetyn direktiivin mukaiseksi.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta tieliikennettä koskevissa asioissa.

Taloudelliset vaikutukset

Komission vaikutusarvioinnin mukaan uudistettu direktiivi tulee jonkin verran lisäämään julkisen sektorin ajoneuvojen ja liikennepalveluiden hankintakustannuksia. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole olemassa eksaktia tietoa siitä, mikä tulee olemaan sähkö-, vety- tai kaasukäyttöisten bussien hinta vuonna 2025 tai 2030.

On myös huomattava se, että entistä energiatehokkaammat ajoneuvot kuluttavat entistä vähemmän polttoainetta, jolloin säästöjä syntyy niiden käyttökuluissa.

Vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn jäävät kevyiden hyötyajoneuvojen osalta suhteellisen vaatimattomiksi. Raskaiden hyötyajoneuvojen kohdalla hyötyvät vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen pienet ja keskisuuret valmistajat, kun taas tavanomaisia ajoneuvoja toimittavat pk-yritykset joutuvat mukauttamaan toimintaansa.

Raskaan kaluston osalta (paikallisen) biokaasun käytön kasvaminen voi vaikuttaa positiivisesti alueen elinkeinoelämään, talouteen ja työllisyyteen.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Puheenjohtajan tilanneselvitys 8916/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö, saara.jaaskelainen@lvm.fi, 0400 153745

EUTORI-tunnus

EU/2017/1627

Liitteet

Viite

Oikeusministeriö PERUSMUISTIO OM2018-00164

LAVO Kummoinen Katri 25.05.2018
JULKINEN

Asia
Rautatievastuuasetuksen uudistaminen; tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 63/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; tilanneselvitys

Neuvostolle annetaan asetusehdotusehdotuksen käsittelystä tilanneselvitys. Tiedossa ei ole vielä, mitkä tulevan puheenjohtajavaltion Itävallan tavoitteet ja käsittelyaikataulu ehdotuksen osalta ovat.

Suomen kanta

Suomi ottaa tilanneselvityksen tiedoksi.

Ehdotuksen ensimmäinen lukeminen työryhmässä on saatu päätökseen. Tilanneselvityksessä todetun mukaisesti käsittelyssä ilmeni runsaslukuinen määrä jatkoneuvotteluissa lisätarkastelua edellyttäviä seikkoja.

Pääasiallinen sisältö

Euroopan komissio antoi 27 päivänä syyskuuta 2017 ehdotuksen Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (uudelleenlaadittu; KOM(2017) 548 lopullinen). Ehdotus kumoaa toteutuessaan voimassa olevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007.

Ehdotus sisältää joukon muutosehdotuksia verrattuna voimassa olevaan rautatievastuuasetukseen. Merkittävimmät niistä liittyvät soveltamisalaa koskevien poikkeusmahdollisuuksien supistamiseen sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien parantamiseen.

Komissio ehdottaa poistettavaksi jäsenvaltioiden oikeuden olla soveltamatta asetusta kotimaan kaukoliikennepalveluihin vuoteen 2020 mennessä. EU:n ulkopuolella toteutettavien liikennepalvelujen osalta jäsenvaltio saisi ehdotuksen mukaan myöntää poikkeuksia ainoastaan, jos se voi osoittaa, että matkustajilla on sen alueella riittävä suoja. Lisäksi komissio ehdottaa, että kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa

liikenteessä asetusta olisi sovellettava täysimääräisesti, jos tällaiset palvelut ovat valtioiden rajat ylittäviä.

Muilta osin komissio ehdottaa muun muassa seuraavia muutoksia:

- Ehdotus sisältää uutena säännöksenä syrjintäkiellon. Ehdotuksen mukaan rautatieyrityksen ja lipunmyyjien on tarjottava lippuja ilman lopullisen asiakkaan kansalaisuuteen tai asuinpaikkaan taikka rautatieyrityksen tai lipunmyyjän sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.

- Ehdotuksella pyritään parantamaan myös matkustajien oikeuksia matkaketjutilanteissa. Jos matkustajalle annetaan erilliset liput yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöimistä peräkkäisistä rautatiematkoista muodostuvaa yhtä matkaa varten, hänen oikeutensa saada tietoa, apua, huolenpitoa ja korvausta on oltava vastaavat kuin suoran lipun omaavalla matkustajalla, jollei matkustajalle ole muu-ta tiedotettu kirjallisesti.

- Rautatieyrityksellä ei enää ehdotuksen mukaan olisi velvollisuutta maksaa asetuksen mukaista viivästyskorvausta tapauksissa, joissa se voi osoittaa, että viivästys johtuu palvelun turvallisen toiminnan vaarantavista ankarista sääolosuhteista tai merkittävistä luonnonmullistuksista eikä viivästystä olisi voitu ennakoida eikä estää siitä huolimatta, että kaikki kohtuulliset toimenpiteet oli toteutettu.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Asetuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohta.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Liikenne- ja matkailuvaliokunta TRAN on vastuuvaliokunta, jolle lausunnon antavat sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta IMCO ja oikeudellisten asioiden valiokunta JURI (uudelleenlaatimistekniikasta). Tarkoituksena on, että liikenne- ja matkailuvaliokunta äänestää mietinnöstä 21.6.2018.

Kansallinen valmistelu

U-kirjeluonnos on käsitelty liikennejaostossa kirjallisessa menettelyssä 31.10. – 2.11.2017. Lisäksi oikeusministeriö järjesti ehdotuksesta kuulemistilaisuuden keskeisille etutahoille 27.10.2017.

MINVA-paketti:
- EU22- liikennejaoston kokous 25.5.2018 ja kirjallinen menettely 25.-28.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

LiVL 29/2017 vp

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Rautatievastuuasetuksen säännökset ovat valtaosin suoraan sovellettavaa oikeutta. Rautatievastuuasetuksen soveltamisalaa koskevien poikkeusten käyttämisestä Suomessa säädetään rautatiekuljetuslain (1119/2000) 8 a §:ssä. Todennäköistä on, että poikkeuksista voitaisiin jatkossakin säätää samalla tavalla kuin nykyisin, mutta tämä on asetusehdotusta koskevien neuvottelujen kuluessa pyrittävä vielä varmistamaan asetuksen tekstiä selkeyttämällä.

Taloudelliset vaikutukset

Suomessa asetusehdotus ei toteutuessaan todennäköisesti olennaisesti lisäisi rautatieyrityksille (tällä hetkellä ainoastaan VR-Yhtymä Oy:lle) esitettyjä korvausvaatimuksia, koska nykyisin voimassa oleviin soveltamisalapoikkeuksiin ei ole todennäköisesti tarpeen tehdä muutoksia ja asetuksen soveltaminen jatkuisi siten pitkälti ennallaan. Ehdotetun sääntelyn mukaisista esteettömyys-, koulutus- ja tiedottamisvelvollisuuksista aiheutuisi lisäkustannuksia rautatieyrityksille ja aseman haltijoille. Matkustajansuojan tasoon asetusehdotus ei toisi Suomessa yleisesti ottaen olennaisia parannuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

8721/18 (tilanneselvitys)
12442/17 (komission ehdotus)

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

LsN Katri Kummoinen/OM, etunimi.sukunimi@om.fi; puh. 02951 50266

EUTORI-tunnus

EU/2017/1479

Liitteet

Viite

Asia
EU:n kesäaikasääntely; Suomen ehdotus AOB-kohdaksi

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
E 123/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 7.6.2018; Komission tilannetiedotus Muut asiat –kohdassa Suomen pyynnöstä

Suomen kanta

Suomi pyrkii vaikuttamaan komissioon ja muihin jäsenvaltioihin, että komissio tekisi ehdotuksen EU:n kesäaikasääntelyn kumoamiseksi tai muuttamiseksi siten, että kellojen siirtelystä kahdesti vuodessa luovuttaisiin. Lisäksi Suomi tiedustelee, kuinka etenee komission selvitys kellojen siirtelyn lopettamisen vaikutuksista, jollaisen tekemiseen Euroopan parlamentin täysistunto on kehottanut komissiota.

Pääasiallinen sisältö

Voimassa oleva ns. kesäaikadirektiivi on Euroopan parlamentin ja neuvoston 19.1.2001 antama direktiivi kesäaikasäännöksistä (2000/84/EY). Direktiivin muuttaminen tai kumoaminen edellyttäisi Euroopan komissiolta aloitetta.

Euroopan parlamentin täysistunto käsitteli kesäaikaa 8.2.2018. Parlamentti päätti kehottaa komissiota selvittämään kellojen siirtämisen lopettamisen vaikutukset.

Suomi on luonnostellut komissiolle toimitettavaksi non-paperin, jossa esitetään kesäaikajärjestelystä luopumista ja pyydetään komissiota ryhtymään toimenpiteisiin asiassa. Slovenia ja Liettua tukevat Suomea.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Voimassa oleva direktiivi on annettu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 114 artiklan nojalla (aiempi Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 95 artikla), jonka mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto toteuttavat tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa kuultuaan sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa koskevat toimenpiteet jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämiseksi.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentin oikeudellisten asioiden valiokunta (JURI) tilasi 27.6.2017 arvioinnin direktiivistä 2000/84/EC, joka säätelee talvi- ja kesäaikoja EU:ssa.

Lokakuussa 2017 parlamentin tutkimuspalvelut (EPRS) julkaisi tutkimuksen ”EU summer-time arrangements under Directive 2000/84/EC” (PE 611.006 – October 2017). Tutkimuksessa esitetään erilaisia etenemistapoja direktiivin osalta, muttei oteta kantaa mahdollisiin toimenpiteisiin.

Euroopan parlamentin täysistunto käsitteli kesäaikaa 8.2.2018. Parlamentti päätti kehottaa komissiota selvittämään kellojen siirtämisen lopettamisen vaikutukset.

Kansallinen valmistelu

E 123/2017 vp:
- Liikennejaoston (EU22) kirjallinen käsittely 23.-24.1.2018
- EU-ministerivaliokunta 26.1.2018

Minva-paketti:
- EU22-liikennejaoston kokous 25.5.2018
- EU-ministerivaliokunnan kokous 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on hylännyt kansalaisaloitteen ”kellojen kesäaikaan muuttamisen lopettaminen” (KAA 4 /2017). Liikenne- ja viestintävaliokunta on 26.10.2017 laatinut aiheesta mietinnön LiVM 19/2017vp – KAA 4/2017 vp. Valiokunta suhtautui myönteisesti kellojen kesäaikaan siirtämisestä luopumiseen ja korosti, että valtioneuvoston tulee ryhtyä vaikuttamaan EU-tasolla siten, että kellojen kesäaikaan siirtämistä koskevasta kesäaikadirektiivin velvoitteesta luovutaan. Ensisijaisena tavoitteena on, että kellojen kesäaikaan siirtämisestä luovutaan yhtenäisesti koko Euroopan unionin alueella.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on 26.10.2017 laatinut aiheesta mietinnön LiVM 19/2017vp – KAA 4/2017 vp.

E-kirje E 123/2017 vp

Minva-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Suomessa kesäajasta on säädetty valtioneuvoston asetuksella (753/2001). Tämä voimassa oleva asetus vastaa sisällöltään EU:n kesäaikadirektiiviä. Kesäaika on käytössä myös Ahvenanmaalla ja asia kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Neuvostossa ei ole käsittelyssä lainsäädäntöaloitetta, joten taloudellisia vaikutuksia ei ole.

Kuitenkin kesäaikajärjestelmään liittyen useat tutkimustulokset kellojen siirtämisen haitoista puoltavat sitä, että kesäaikadirektiivillä tavoitellut hyödyt suhteessa siitä aiheutuviin haittoihin voidaan perustellusti kyseenalaistaa.

Kesäaikaa on perusteltu erityisesti energiansäästöillä, mutta eräiden tuoreiden tutkimusten mukaan saavutetut säästöt ovat olleet suhteellisen pieniä. On myös esitetty, että kesäajalla ei olisi ainakaan merkittäviä hyötyjä liikenteen ja maatalouden sektoreilla. (Euroopan parlamentin raportti 2017).
Joidenkin tahojen mukaan kellojen siirtämisen on koettu myös hankaloittavan erilaisen yritystoiminnan ja muun muassa liikenteen järjestämistä (LiVM 19/2017 vp).

Kellojen siirtämisen on useissa tutkimuksissa todettu vaikuttavan haitallisesti kansalaisten terveyteen, koska se voi aiheuttaa häiriöitä ihmisten luontaiseen vuorokausirytmiin ja aiheuttaa ainakin lyhytkestoisia uniongelmia. Koska kellojen siirtäminen koskee kaikkia kansalaisia, asialla on kansanterveydellinen vaikutus.

- Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön (LiVM 19/2017 vp) mukaan asiantuntijakuulemisessa tuotiin vaikutuksista esiin, että ihmisen sisäisen kellon tahdittama vuorokausirytmi ei pysty mukautumaan ongelmattomasti ja ilman viiveitä kellonaikojen siirtämiseen. Kesäaikaan siirtyminen aiheuttaa monille ainakin lyhytkestoisia uniongelmia, vaikuttaa ihmisten vireyteen sekä työtehon ja työn laadun heikkenemiseen ja voi johtaa vakaviin terveyshaittoihin. Nuorilla kesäaikaan siirtyminen saattaa olla muita vaikeampaa.

- Suomalaisten unitutkijoiden mukaan ajan siirto voi aiheuttaa häiriöitä ihmisten luontaiseen vuorokausirytmiin ja vaikuttaa haitallisesti unen kestoon ja laatuun katkonaistamalla unta (Ks. esim. T. Lahti et al. ”Transition to daylight saving time reduces sleep duration plus sleep efficiency of the deprived sleep).

- Suomalaisen tutkimuksen mukaan ajan siirrolla on yhteys myös aivoverenkiertohäiriöiden lisääntymiseen” (Jussi O. Sipilä, [et al.], ”Daylight saving time transitions: incidence and in-hospital mortality of ischemic stroke”).

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Komission lainsäädäntöohjelmassa ei tällä hetkellä ole direktiivin kumoamista tai muuttamista koskevaa hanketta. Komissio kertoi Euroopan parlamentille esittävänsä päivitetyn selvityksen kesäaikajärjestelystä vuoden 2017 aikana, mutta selvitystä ei ole toistaiseksi annettu.

Euroopan parlamentin täysistunto käsitteli kesäaikaa 8.2.2018. Parlamentti päätti kehottaa komissiota selvittämään kellojen siirtämisen lopettamisen vaikutukset.

Asiakirjat

9390/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Leif Beilinson, Liikenne ja viestintäministeriö, leif.beilinson@mintc.fi, 029 534 2572

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asia
Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetusehdotus (ePrivacy); tilanneselvitys/periaatekeskustelu

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 19/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 8.6.2018; tilanneselvitys ja periaatekeskustelu.

Komissio antoi ehdotuksen sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivin 2002/58/EY uudelleentarkastelusta 10.1.2017 (COM/2017/010) osana digitaalisten sisämarkkinoiden edistämisstrategiaa. Ehdotuksen mukaan sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi kumotaan ja jatkossa sähköisen viestinnän tietosuojasta säädettäisiin yleistä tietosuoja-asetusta täydentävällä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella.

Asetusehdotuksen käsittely on kesken neuvoston työryhmässä (televiestintä ja tietoyhteiskunta). Televiestintäneuvosto käsittelee 8.6.2018 puheenjohtajamaa Bulgarian tilanneselvityksen sähköisen viestinnän tietosuoja-asetuksen valmistelusta ja käy periaatekeskustelun.

Suomen kanta

Suomi ottaa tilanneselvityksen tiedoksi.

Neuvotteluissa asetusehdotuksesta Suomelle on tärkeää, että sääntelyssä yhteensovitetaan digitaalisen yksityisyyden suojan toteutuminen sekä digitaalisen liiketoiminnan kasvun ja kehityksen mahdollistaminen. Sääntelyn soveltamisalan muotoilun ja rajauksen tulee turvata viestinnän luottamuksellisuuden toteutumista.

Puheenjohtajan kysymys 1 periaatekeskusteluun: Onko suunta oikea viestinnän metadatan käsittelyn osalta ja millaisia muutoksia toivotaan?

- Sähköisen viestinnän tietojen käsittelyn osalta on tärkeää huolehtia siitä, että sääntely ei rajoita tietoturvan varmistamiseksi ja palauttamiseksi tarpeellisten toimien toteuttamista käyttäjän tai tilaajan lukuun.

Kysymys 2: Onko ehdotettu ratkaisu päätelaitteiden suojaamisen ja yksityisyysasetusten osalta sopiva perusta edetä?

- Sääntelyn tulee edistää läpinäkyvyyden toteutumista ja mahdollistaa käyttäjän yksilöity suostumus päätelaitteiden tietojen käsittelyssä. Ohjelmistojen yksityisyysasetuksia koskevan säännöksen (10 artikla) mahdollinen lisäarvo on arvioitava tarkemmin, sillä se voi vaikuttaa 8 artiklan soveltamiseen (yksilöity suostumus käsittelyperusteena).

Kysymys 3: Mahdollistaako Bulgarian kompromissiesitys eurooppalaisen teollisuuden kilpailukyvyn innovatiivisten palvelujen tarjonnassa ja suojaako se samalla kansalaisten viestinnän luottamuksellisuutta ja käyttäjien tietoja.

- Työryhmässä ja sidosryhmien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella on käynyt ilmeiseksi, että on tarpeen selvittää, voitaisiinko koneiden välinen viestintä sulkea ePrivacy-sääntelyn soveltamisen ulkopuolelle. Arviointi on tarpeellista, jotta voidaan välttää ylisääntelemästä kehittyvää teknologiaa, johon ei liity samanlaista suojaamisen tarvetta kuin henkilöiden sähköisessä viestinnässä. Tässä yhteydessä on huomioitava, että henkilötietoja suojataan EU:n yleisellä tietosuoja-asetuksella myös silloin, kun niitä käsitellään koneiden välisessä viestinnässä.

Sääntelyn viranomaisvalvonnan osalta on tärkeää, että valvonta voidaan järjestää Suomessa tarkoituksenmukaisimmalla tavalla läheisyysperiaatteen mukaisesti.

Pääasiallinen sisältö

Bulgarian puheenjohtajuuskaudella Bulgaria on vienyt keskusteluja eteenpäin seuraavista kokonaisuuksista:

- ePrivacyn ja GDPR:n yhteyttä on pyritty selventämään soveltamisalan määrittelyssä.
- Sähköisen viestinnän sallittuja käsittelyperusteita on selvennetty erityisesti turvallisuustoimien osalta.
- Päätelaitteen tietojen suojaamisessa on pyritty hakemaan tasapainoa käyttäjän yksityisyyden ja digitaalisen liiketoiminnan harjoittamisen välillä mm. lisäämällä selvennyksiä perustelukappaleisiin.
- Yksityisyysasetuksia koskevaa säännöstä on pyritty tasapainottamaan, mutta puheenjohtajan mukaan säännöksen lisäarvoa on vielä arvioitava. Kyse on siitä, millä tasolla käyttäjä voi antaa suostumuksen tai kieltäytyä evästeistä (eli mikä ohjelmistojen kuten selainten asetusten rooli tulee olla).
- Soveltamaisalasta on ehdotettu suljettavaksi ulos kansallinen turvallisuus ja puolustus. Tämä muuttaisi komission esitystä, joka perustuu nykytilaan, jossa vastaavaa rajausta ei ole tehty. Keskustelu liittyy sähköisen viestinnän tietojen säilyttämisvelvoitteisiin viranomaistarpeisiin (data retention).
- Hätäpuhelujen osalta tekstiä on muokattu siten, että sääntely ei estä hätäpuhelujen toteuttamista.
- Yhteystietojen luettelopalvelujen sääntelyyn on ehdotettu tuotavan liikkumavaraa jäsenmaille (ns. opt-in ja opt-out –mallit, jotka määrittävät pitääkö suostumus tietojen lisäämiseen luetteloon saada etukäteen vai riittääkö jälkikäteinen oikeus saada kieltää tietojen käsittely luetteloissa).
- Suoramarkkinoinnin osalta sääntelyä on ”virtaviivaistettu” ja mukaan on tuotu uusi lisäsuojamekanismi (aikaraja markkinointiin myytyjen tuotteiden ja palvelujen perusteella), josta säätäminen jäisi jäsenvaltioiden harkintaan.
- Viranomaisvalvonnan osalta ei ole tehty juurikaan muutoksia Viron puheenjohtajuuskaudella tehtyihin muokkauksiin. Koska osa jäsenmaista edellyttää laajempaa liikkumavaraa, on työtä jatkettava.

Suuntaviivakeskustelussa puheenjohtajamaa toivoo otettavan kantaa edellä Suomen kannassa esitettyihin kysymyksiin.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 16 ja 114 artikla; tavallinen lainsäätämisjärjestys Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 294 artiklan mukaisesti.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentti on äänestänyt LIBE-valiokunnan 19.10.2017 vahvistamien kantojen puolesta täysistunnossa 26.10.2017.

Parlamentin kantojen mukaan vahvistettaisiin käyttäjän oikeuksia ja käyttäjän suostumuksen merkitystä. Parlamentti on perustanut kantansa komission ehdotukseen ja tehnyt muutoksia pääasiassa sen yksityiskohtiin tavalla, joka korostaa käyttäjän oikeuksia ja suostumuksen merkitystä käsittelyperusteena. Lisäksi parlamentti on pitänyt tärkeänä, että voidaan toteuttaa tietoturvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia toimia.

Sidosryhmät liiketoiminnan puolelta ovat arvostelleet parlamentin kantoja voimakkaasti siitä, ettei kannoissa huomioida liiketoiminnan harjoittamisen mahdollisuuksia.

Entisen raportöörin Marju Lauristin (EE) tilalle on tullut raportööriksi Birgit Sippel (DE).

Kansallinen valmistelu

Komission ehdotuksesta on annettu U-kirjelmä U 19/2017 vp.

U-kirjelmää on käsitelty kansallisesti EU-valmistelujaostoissa (viestintäjaostossa ja oikeus- ja sisäasioiden jaostossa) 31.1.2017-7.2.2017.

MINVA-paketti:
- EU19-viestintäjaoston kokous 28.5.2018.
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

Eduskunta on lausunut edellä mainitusta U-kirjelmästä ja komission ehdotuksesta valiokuntalausunnoissaan PeVL 9/2017 vp ja LiVL 6/2017 vp.

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Sähköisen viestinnän tietosuojasta säädetään tietoyhteiskuntakaaressa, jonka nimike on 1.6.2018 alkaen laki sähköisen viestinnän palveluista.

Taloudelliset vaikutukset

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

9079/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Neuvotteleva virkamies Johanna Tuohino, liikenne- ja viestintäministeriö (puh. 029 534 2018, johanna.tuohino@lvm.fi)

EUTORI-tunnus

EU/2017/0457

Liitteet

Viite

Asia
Kyberturvallisuusasetus; neuvoston yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus
U 58/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 8.6.2018; neuvoston yleisnäkemys

Komissio antoi ehdotuksen kyberturvallisuusasetukseksi (COM(2017)477) 13.9.2017 osana ”*Cybersecurity package*” -toimenpidepakettiaan. Ehdotuksella säädettäisiin ENISA:lle pysyvä mandaatti ja luotaisiin puitteet tieto- ja viestintäteknologiatuotteiden ja -palveluiden tietoturvasertifioinnille EU:ssa. Ehdotusta on käsitelty neuvoston horisontaalisessa kybertyöryhmässä lokakuusta 2017 alkaen.

Televiestintäneuvostossa 8.6.2018 on tarkoitus hyväksyä kyberturvallisuusasetusta koskevasta ehdotuksesta neuvoston yleisnäkemys.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Suomi voi tarvittaessa tuoda esille seuraavia kantoja:

Suomi pitää hyvänä sitä, että asetuksella annettaisiin ENISAlle pysyvä mandaatti. ENISAlla on tärkeä rooli jäsenvaltioiden välisen yhteistyön ja tiedonvaihdon mahdollistamisessa.

Tieto- ja viestintäteknologiatuotteiden ja -palveluiden tietoturvasertifioinnilla tulisi pystyä parantamaan erityisesti tietoturvallisten digitaalisten tuotteiden ja palveluiden saatavuutta EU:n sisämarkkinoilla. Sertifioinnilla tulisi pyrkiä kasvattamaan erityisesti kuluttajamarkkinoille suunnattujen tuotteiden, kuten internetiin kytketyt nk. IoT-laitteet, tietoturvallisuuden tasoa. Sertifiointijärjestelmän tulisi olla läpinäkyvä ja tehokas ja sen tulisi taata yhtäläiset mahdollisuudet kaiken kokoisille yrityksille ja muille kiinnostuneille sidosryhmille osallistua sertfiointiohjelmien valmisteluun. Suomi katsoo, että näiltä osin puheenjohtajan ehdotus yleisnäkemykseksi voisi olla vielä kunnianhimoisempi.

Pääasiallinen sisältö

Ehdotuksella säädettäisiin ENISA:lle pysyvä mandaatti ja luotaisiin puitteet tieto- ja viestintäteknologiatuotteiden ja -palveluiden tietoturvasertifioinnille EU:ssa. Ehdotuksen tavoitteena on turvata sisämarkkinoiden toiminta vahvistamalla kyberturvallisuutta, sietokykyä ja luottamusta EU:ssa. Ehdotuksen yksityiskohtainen sisältö on kuvattu valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle U 58/2017 vp.

Neuvoston työryhmässä asetusehdotukseen on tehty lukuisia tarkentavia muutoksia. Asetuksen pääasiallinen sisältö ei ole kuitenkaan merkittävästi muuttunut. ENISAn mandaattia koskien merkittävimmät muutokset ovat koskeneet ENISAn ja jäsenvaltioiden roolien selkeyttämistä kyberturvallisuuteen liittyvässä operatiivisessa yhteistyössä. Ehdotus on näiltä osin mennyt Suomen kannalta kannatettavaan suuntaan.

Sertifioinnin osalta muutokset ovat koskeneet mm. jäsenvaltioiden yhteistyöryhmän roolin kasvattamista sertifiointiohjelmien valmistelussa, mahdollisuutta tehdä valituksia kansallisen sertifiointiviranomaisen päätöksistä sekä pidempää siirtymäaikaa koskien kansallisia lainsäädäntötoimenpiteitä vaativia artikloja. Lisäksi tekstiin on otettu uutena kokonaisuutena mm. mahdollisuus tuotteiden valmistajille ja palveluiden tarjoajille vaatimuksenmukaisuuden itsearviointiin kolmannen tahon tekemän sertifioinnin sijasta matalimmalla varmuustasolla. Muutokset tekstiin ovat Suomen kannalta hyväksyttävissä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (SEUT) 26 ja 114 artikla; tavallinen lainsäätämisjärjestys Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 294 artiklan mukaisesti.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Käsittely Euroopan parlamentissa on kesken. Vastuuvaliokuntana on teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta (ITRE) ja raportöörinä toimii Angelika Niebler.

Kansallinen valmistelu

Komission ehdotuksesta on annettu U-kirjelmä U 58/2017, jota on käsitelty EU-valmistelujaostoissa (viestintäjaosto, liikennejaosto, sisämarkkinajaosto) 25.–28. syyskuuta 2017.

MINVA-paketti:
- EU19-viestintäjaoston kokous 28.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

Eduskunta on lausunut edellä mainitusta U-kirjelmästä ja komission ehdotuksesta valiokuntalausunnossaan LiVL 25/2017 vp.

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta unionin jäsenvaltioissa.

Komission ehdotus kansallisesta sertifiointiviranomaisesta voi edellyttää muutoksia viranomaisten tehtäviä ja toimivaltaa koskeviin säännöksiin. Suomessa on tällä hetkellä voimassa laki tietoturvallisuuden arviointilaitoksista (1405/2011), jossa säädetään menettelystä, jonka avulla yritykset voivat osoittaa luotettavasti ulkopuolisille, että niiden toiminnassa on toteutettu määrätty tietoturvallisuuden taso. Lain mukaan Viestintävirasto hyväksyy arviointilaitokset sekä ohjaa ja valvoo niiden toimintaa.

Taloudelliset vaikutukset

Taloudellisia vaikutuksia on kuvattu valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle U 58/2017 vp.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Suurin osa jäsenvaltioista on todennäköisesti valmis hyväksymään puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Asiakirjat

Puheenjohtajan ehdotus neuvoston yleisnäkemykseksi 9350/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Neuvotteleva virkamies Maija Rönkä, liikenne- ja viestintäministeriö, p. 0295 34 2039

EUTORI-tunnus

EU/2017/1435

Liitteet

Viite

Valtiovarainministeriö
Tele
JulkICT Autere Riitta(VM)

PERUSMUISTIO VM2018-00299

25.05.2018
JULKINEN

Asia
Julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäyttöä koskeva direktiivi; periaatekeskustelu

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 08.06.2018

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 8.6.2018; periaatekeskustelu.

Komissio antoi ehdotuksen julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäyttöä koskevan direktiivin 2013/37/EU (”PSI-direktiivi”) muuttamisesta 25.4.2018 (COM/2018/234) osana *Kohti yhteistä eurooppalaista data-aluetta* -tiedonantoa. Samassa yhteydessä komissio julkaisi päivitetyn suosituksensa tieteellisen tiedon saatavuudesta ja säilyttämisestä ja ohjeet yksityisen sektorin tietojen jakamisesta. Lisäksi komissio käynnistää keskustelut yksityisen sektorin tietojen saatavuudesta yleisen edun perusteella.

Ehdotuksen käsittely on aloitettu neuvoston televiestintätyöryhmässä vaikutusarvion osalta 22.5.2018. Televiestintäneuvostossa 8.6.2018 käydään periaatekeskustelu tiedosta sosio-ekonomisen kasvun mahdollistajana.

Suomen kanta

Puheenjohtajan taustapaperissa esitetyt kysymykset:

Kysymys 1: Oletteko samaa mieltä siitä, että Euroopan kilpailukyky edellyttää julkisen datan saatavuutta innovaatioiden, uusien tuotteiden ja tekoälysovellusten keskeisenä voimavarana?

Julkisen hallinnon data on merkittävä ja parhaimmillaan tasalaatuinen tiedonlähde tekoälyn ja sen ympärille syntyvien tuotteiden ja palveluiden kehittämisessä. Tekoäly mahdollistaa aiempaa enemmän erilaisia, kokonaan uusia mahdollisuuksia yhdistellä eri lähteistä saatavaa dataa ja erityisesti julkisen hallinnon perusrekisterien sisältämä data toimii tiedonyhdistelyssä tasalaatuisena erilaisten tietolähteitä ja -elementtiä yhdistelmiä mahdollistavana tietoaineistona kehitettäessä asiakaslähtöisiä tekoälypohjaisia palveluita yleinen tietosuoja-asetus huomioon ottaen.

Kysymys 2. Oletteko samaa mieltä siitä, että julkisen sektorin tietoa hyödynnettäessä innovaatioiden ja teknologisen muutoksen lähteenä eurooppalaisen avoimen datan politiikan tulisi edistää, erityisesti tarkastelussa olevien toimijoiden ja toimialojen osalta, dynaamisen tiedon sekä korkean jalostusasteen / laajalti hyödynnettävien tietoaineistojen (high-value datasets) uudelleenkäytön mahdollisuuksia?

Eurooppalaisen avoimen datan politiikan tulisi edistää laajalti hyödynnettävien tietoaineistojen uudelleenkäyttöä datan, tekoälyn ja eettisten valintojen viitoittamalla yhteistyöllä.

Valtioneuvosto päätti tammikuun 2018 lopussa antaa syksyllä 2018 eduskunnalle selonteon tekoälystä ja tietopolitiikasta. ”Eettistä tietopolitiikka tekoälyn aikakaudella” -selonteko on suomalaisia askelia kohti datan, tekoälyn ja etiikan yhteisvaikutuksia, eettistä tiedon hyödyntämistä yhteiskunnassa.

Pääasiallinen sisältö

Periaatekeskustelu koskee PSI-direktiivin muutosehdotukseen liittyvää näkökulmaa datasta sosio-ekonomisen kehityksen mahdollistajana ja EU:n datatalouden ja digitaalisten sisämarkkinoiden kasvun vauhdittajana.

PSI-direktiivi rakentuu perusperiaatteelle, jonka mukaan kaikki julkisen sektorin hallussa oleva tieto, johon ei nimenomaisesti sovelleta jotakin direktiivin sisältyvistä poikkeuksista, on uudelleenkäytettävissä kaupallisiin ja ei-kaupallisiin tarkoituksiin.

Keskeiset direktiiviin nyt ehdotetut muutokset ovat seuraavat:

1. Laajennetaan direktiivi koskemaan dynaamista tietoa sekä lisäämällä jakelutavaksi koneiden väliseen tiedonvaihtoon tarkoitetut ohjelmointirajapinnat (API). Dynaamisen, jatkuvasti muuttuvan tiedon käyttäjä saa suoraan sen lähteestä. Tällaisia tietoa ovat esim. säätiedot ja muiden erilaisten mittalaitteiden tuottamat tiedot.

2. Tiukennetaan säännöksiä julkisen sektorin toimielinten tietoaineistojen luovuttamisesta veloittamien rajakustannuksista.

3. Annetaan delegoitu toimivalta komissiolle laatia lista keskeisistä huomattavan jalostusarvon (high-value) tietoaineistoista, joiden tulee olla maksutta saatavilla kaikissa jäsenmaissa. Vastaava järjestely on käytössä paikkatiedon INSPIRE-direktiivissä.

4. Laajennetaan direktiivin soveltamisalaa liikenteen ja liiketoiminnan tuottamaan yleishyödylliseen tietoon, kuitenkin niin, että soveltamisalan piirissä ovat vain julkisen hallinnon omistamat tai suorassa ohjauksessa olevat yritykset, eivät yksityiset osakeyhtiöt. Direktiiviehdotuksen soveltamisala on määritelty Erityisalojen hankintadirektiivin (2014/25/EU) mukaiseksi.

5. Jäsenmaat velvoitetaan kehittämään julkisin varoin rahoitetun tutkimuksen avoimen julkaisemisen periaatteet. Tekijänoikeudella suojattu aineisto jää soveltamisen ulkopuolelle.

6. Rajoitetaan yksinoikeussopimusten ehtoja ja käyttöä.

Lisäksi direktiivissä on tarkoitus selkeyttää direktiivin suhdetta tietokantadirektiiviin (96/9/EY) sekä INSPIRE-direktiiviin (2007/2/EY).

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Muutosehdotuksen oikeusperustana on voimassa olevaa direktiiviä vastaavasti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 114 artikla. Ehdotuksen katsotaan koskevan sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja palveluiden vapaata liikkuvuutta.

Muutosehdotuksessa esitetään komissiolle siirrettäväksi säädösvaltaa. Delegoituja säädöksiä koskeva oikeusperusta on vastaavasti Europan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 114 artikla; tavallinen lainsäätämisjärjestys Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 294 artikla. Euroopan parlamentti ei ole vielä käsitellyt asiaa.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentti ei ole vielä käsitellyt asiaa.

Kansallinen valmistelu

Valtioneuvosto on antanut eduskunnalle 2 päivä toukokuuta 2018 selvityksen komission tiedonannosta yhteisestä eurooppalaista data-alueesta (E 27/2018 vp). PSI-direktiivin muuttamista koskeva aloite on osa tätä kokonaisuutta.

Kansallista valmistelua ehdotuksen osalta on tehty yhteistyönä valtiovarainministeriön, oikeusministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä työ- ja elinkeinoministeriön kesken. Komission ehdotuksesta on valmisteilla U-kirjelmä. U-kirjelmää käsitellään kirjallisessa menettelyssä 28.5.-30.5.2018 seuraavissa jaostoissa: Sisämarkkinat (EU 8), Viestintä (EU 19), Tutkimus- ja innovaatio (EU 20), Energia ja Euratom (EU 21), Liikenne (EU 22), Ympäristö (EU 23), Koulutus (EU 30).

MINVA-paketti:
- EU19-viestintäjaoston kokous 28.5.2018
- EU-ministerivaliokunta 1.6.2018

Eduskuntakäsittely

Komission ehdotusta tai U-kirjelmää ei vielä ole käsitelty eduskunnassa.

MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 1.6.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 1 ja 4 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta maakunnan hallitusta sekä sen alaisia viranomaisia ja laitoksia sekä maakunnassa sijaitsevien kuntien hallintoa koskevissa asioissa. Maakuntalakien itsehallintolain 19 §:ssä tarkoitetussa lainsäädäntövalvonnassa
on katsottu, että edellä mainittujen viranomaisten hallussa olevien asiakirjojen julkisuus on maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluva asia.

Taloudelliset vaikutukset

Direktiiviehdotuksen artiklatekstit samoin kuin johdantokappaleet ovat taloudellisten vaikutusten arvioimiseksi vielä varsin tulkinnanvaraisia. Komission tekemä vaikutusten arviointi on hyvin yleispiirteinen eikä sisällä esimerkiksi analyysiä vaikutuksista julkisen hallinnon omistamiin yhtiöihin.

Kustannusvaikutuksia arvioidaan syntyvän

- tiedon anonymisoinnin yleistymisestä ja laajenemisesta,
- dynaamisen tiedon ja ohjelmointirajapintojen (API) käytöstä,
- standardien uudesta sääntelystä ja käyttöönotosta,
- tieteellisen tutkimustiedon pitkäaikaissäilytyksestä sekä
- julkisen hallinnon ja julkisten yhtiöiden datan irrottamis- ja rajakustannusten hinnoittelumuutosten seurauksena.

Näihin liittyy myös tukitoimien järjestämistä. Tiedon anonymisoinnin, dynaamisen tiedon ja ohjelmointirajapintojen käytön edistämiseen sekä tieteellisen tutkimustiedon pitkäaikaissäilytykseen liittyvät julkisen hallinnon tukitoimien kustannukset on myös huomioitava kustannuksissa. Lisäksi direktiivillä voi olla vaikutuksia kansallisiin tutkimusrahoittajiin.

Asiakirjat

Komission ehdotus COM(2018) 234 final
Puheenjohtajan tausta-asiakirja periaatekeskusteluun 9090/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Riitta Autere, neuvotteleva virkamies, valtiovarainministeriö (puh. 02955 30436, riitta.autere@vm.fi),
Maarit Huotari, lainsäädäntöneuvos, valtiovarainministeriö (puh. 029 553 0491, maarit.huotari@vm.fi)
Olli-Pekka Rissanen, erityisasiantuntija, valtiovarainministeriö (puh. 2955 30364, olli-pekka.rissanen@vm.fi)

EUTORI-tunnus

EU/2018/0958

Liitteet

Viite

LIITTEET

Asiasanat	Euroopan digitaalistrategia, ilmailu, kesäaika, lentoliikenne, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, matkustajien oikeudet, päästöt, rautatieliikenne, sähköinen viestintä, tieliikenne, tiemaksut, tietosuoja, tietoturva, tietoyhteiskunta, ympäristö, julkiset hankinnat, merenkulku
Hoitaa	**LVM, OM, TEM, VM, YM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIK, MAVI, MMM, OKM, PLM, SM, STM, TRAFI, TULLI, UM, VNK, VTV