Liikenne- ja viestintäministeriö MINVA LVM2018-00519

KOO Kekäläinen Maria(LVM), Mäntyniemi Maaria(LVM)

26.11.2018

JULKINEN

Viite

Asia

Liikenne- ja televiestintäneuvosto 3. - 4.12.2018

Liikenne- ja televiestintäneuvosto kokoontuu Brysselissä 3.-4.12.2018. Kokouksessa Suomea edustaa liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner.

Liikenneneuvostossa on tavoitteena saavuttaa neuvoston yleisnäkemys liikkuvuuspaketin ehdotuksista koskien markkinoille pääsyä ja sosiaalisia kysymyksiä sekä yhdistettyjä kuljetuksia. Lopulliset neuvostoasiakirjat eivät ole vielä saatavilla. Suomi kannattaa tavoitteita, joita ovat muun muassa liikenteen päästöjen vähentäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, yrityksille koituvan hallinnollisen taakan minimoiminen, työntekijöiden sosiaalisten oikeuksien turvaaminen ja kilpailukyvyn edistäminen. Suomi korostaa, että toimivilla sisämarkkinoilla on vahva kytkös Suomelle tärkeisiin kansainvälisiin kuljetuksiin sekä ilmastotavoitteisiin. Suomelle on tärkeää, että paketissa saavutetaan järkevä kokonaisratkaisu. Sosiaali- ja markkinapilaria tulee käsitellä yhtenä kokonaisuutena, jonka hyväksyminen riippuu kokonaisarviosta Suomelle tärkeiden kohtien toteutumiseksi. Myös yhdistettyjä kuljetuksia koskeva ehdotus kuuluu kokonaisuuteen. Suomi hakee ratkaisua, mutta tarvittaessa Suomi voi lopullinen kokonaisuus huomioiden äänestää myös vastaan molempien yleisnäkemysten osalta.

Suomi voi hyväksyä yleisnäkemyksen ehdotuksesta tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta. Teiden turvallisuuden parantaminen on tärkeää. Suomelle on keskeistä, että jäsenvaltioille jää riittävä liikkumavara pääteiden määrittelyyn ja toimenpiteiden kohdentamiseen. Suomi voi hyväksyä yleisnäkemyksen ehdotuksesta merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta. Suomi suhtautuu myönteisesti ehdotuksen tavoitteisiin ja tukee EU-lainsäädännön yhdenmukaistamista kansainvälisten sääntöjen kanssa. Suomi voi hyväksyä myös yleisnäkemyksen ehdotuksesta merenkulkualan yhdennetystä palveluympäristöstä. Suomi pitää tärkeänä tavoitteita satamakäynteihin liittyvien ilmoitusten harmonisoinnista ja korostaa ilmoitusmenettelyiden toteuttamista tietoteknisesti ja kustannusten kannalta kevyesti. Suomi voi kompromissina hyväksyä osittaisen yleisnäkemyksen Verkkojen Eurooppa -välineestä. Ehdotukseen sisältyy Suomelle tärkeä Pohjanmeren-Itämeren ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä pohjoiseen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan.

Kokouksessa on tavoitteena myös sisävesiliikennettä koskevien päätelmien hyväksyminen. Suomi voi hyväksyä päätelmät, joita sovelletaan lähinnä Keski-Euroopan sisävesiliikenteeseen, eivätkä ne koske Suomen sisävesiliikennettä.

Suomi ottaa kellonajan siirrosta luopumista koskevan tilanneselvityksen tiedoksi. Selvityksessä tuodaan esille lisäajan tarve eri jäsenmaiden kansalliselle käsittelylle, ja puheenjohtajan ehdotus, jonka mukaan direktiivi tulisi voimaan vuonna 2021. Suomi kannattaa ripeää etenemistä, kuitenkin huomioiden muutosten edellyttämän kansallisen käsittelyajan ja vaikutukset liikennejärjestelyjen sujuvuudelle, ja voi siten kannattaa puheenjohtajamaan ehdotusta pidemmäksi siirtymäajaksi.

Suomi ottaa kokouksessa tiedoksi myös tilanneselvitykset rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista, TEN-T-verkon toteuttamista edistävästä yhdenmukaistamisesta, puhtaiden ajoneuvojen edistämisestä sekä sähköisistä tavaraliikennetiedoista.

Televiestinnän osalta tavoitteena on saavuttaa neuvoston osittainen yleisnäkemys Digitaalinen Eurooppa -ohjelman perustamista koskevasta ehdotuksesta. Suomi voi hyväksyä ehdotuksen osittaiseksi yleisnäkemykseksi. Suomi suhtautuu myönteisesti ehdotuksen tavoitteisiin, mutta pitää tärkeänä, että eri ohjelmien muodostaman kokonaisuuden tulee olla johdonmukainen, avoin ja ymmärrettävä. Lopullinen neuvostoasiakirja ei ole vielä saatavilla. Lisäksi Suomi ottaa tiedoksi tilanneselvitykset asetuksesta koskien Euroopan kyberturvallisuuden osaamiskeskusta ja koordinaatiokeskuksia sekä sähköisen viestinnän tietosuoja-asetusehdotuksesta, josta käydään myös keskustelu. Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetuksen osalta Suomelle on tärkeää, että sääntely on osa eheää kokonaisuutta, turvaa perus-ja ihmisoikeuksien toteutumista sekä on yhteensopivaa kehittyvän teknologian hyödyntämisen kanssa.

Asialista:

MAANANTAI 3. JOULUKUUTA 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)

LIIKENNE

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

Maantieliikenne

Liikennepaketti I

a) Asetus ammattiin pääsystä ja maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä	9668/17 9670/17
b) Asetukset lepoajoista ja ajopiirtureista	9671/17
c) Direktiivi sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnasta ja lähetettyjä kuljettajia koskevasta erityissäännöksestä	
Yleisnäkemys	**s. 7**

Liikkuvuuspaketti II Direktiivi yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin 92/106 muuttamisesta	14213/1/17 REV 1
Yleisnäkemys	**s. 13**

Liikkuvuuspaketti III Direktiivi tieinfrastruktuurin turvallisuusjohtamisesta	9040/18 + ADD 1
Yleisnäkemys	**s. 16**

Direktiivi vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luopumisesta	12118/18
Tilanneselvitys	**s. 21**

Asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista	12442/17 + ADD 1
Tilanneselvitys	**s. 25**

Merenkulku

Direktiivi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta 9123/18 + ADD 1
Yleisnäkemys
s. 29

Liikkuvuuspaketti III 9051/18 + ADD 1
Asetus eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta
Yleisnäkemys **s. 32**

Horisontaaliset asiat

Asetus Verkkojen Eurooppa -välineestä 9951/18 + ADD 3
Osittainen yleisnäkemys
s. 37

Liikkuvuuspaketti III 9075/18
Asetus toimenpiteiden yksinkertaistamisesta Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamiseksi
Tilanneselvitys **s. 42**

Liikkuvuuspaketti II 14183/17 + ADD 1
Direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä
Tilanneselvitys **s. 45**

Liikkuvuuspaketti III 9060/18 + ADD 1
Asetus sähköisistä tavaraliikennetiedoista (eFTI)
Tilanneselvitys **s. 49**

Muut kuin lainsäädäntöasiat

Merenkulku

Sisävesiliikennettä koskevat päätelmät
Hyväksyminen **s. 55**

Muut asiat

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

i) Direktiivi sähköisistä tiemaksuista ja tietojenvaihdosta 9673/17 + ADD 1
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

ii) Asetus kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa 10146/17
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

iii) Asetus unionin avaruusohjelman perustamisesta 9898/18 + ADD 1
Puheenjohtajavaltion tilannetiedotus

iv) Ilma-aluksen vuokraamista miehistöineen koskevan asetuksen tarkistaminen 15777/16
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

b) Liikenne- ja ympäristöministerien epävirallinen kokous (Graz, 29.–30. lokakuuta 2018)
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

c) Ilmailun sosiaalinen toimintaohjelma
Luxemburgin valtuuskunnan tiedotusasia

d) ASEAN-neuvottelut
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

e) Kestävä liikenneinfrastruktuuri: maksut ja liikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin
Komission tiedotusasia

f) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma
Romanian valtuuskunnan tiedotusasia

TIISTAI 4. JOULUKUUTA 2018 (klo 10.00)

TELEVIESTINTÄ

Lainsäädäntökäsittelyt

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

Asetus Digitaalinen Eurooppa -ohjelman perustamisesta vuosiksi 2021–2027.	10167/18 + ADD 1
Osittainen yleisnäkemys	**s. 57**
Asetus Euroopan kyberturvallisuuden osaamiskeskuksen ja kansallisten koordinointikeskusten verkoston perustamisesta	12104/18
Tilanneselvitys	**s. 62**
Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetus	5358/17
Tilanneselvitys ja keskustelu	**s. 66**

Muut asiat

a) Käsiteltävänä olevat säädösehdotukset

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

i) Julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäyttöä koskeva direktiivi	5831/18 + ADD 5
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia	
ii) Asetus aluetunnuksen ".eu" perustamisen täytäntöönpanosta	8468/18 + ADD 1
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia	
iii) Kyberturvallisuusasetus	12183/2/17 REV 2
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia	

b) Digitaalisten sisämarkkinoiden strategian täytäntöönpanon tilanne

Puheenjohtajavaltion ja komission tiedotusasia

c) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma

Romanian valtuuskunnan tiedotusasia

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00515

PAO Syrjänen Veli-Matti(LVM), Hörkkö Jorma(LVM) 22.11.2018

Asia

Liikkuvuuspaketti I, a) Markkinoille pääsy ja kabotaasi b) Ajo- ja lepoajat ja ajopiirturit c) Lähetetyt kuljettajat (Lex specialis); yleisnäkemys

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus

U 39/2017 vp, U 40/2017 vp, U 41/2017 vp, UJ 7/2018 vp, UJ 8/2018 vp, UJ 9/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; neuvoston yleisnäkemys.

Komissio on 31.5.2017 antanut ehdotukset liikkuvuuspaketti I:n Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi ja asetuksiksi:

a) Asetus ammattiin pääsystä ja maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä (1071/2009, 1072/2009).
b) Asetukset lepoajoista ja ajopiirtureista (165/2014, 561/2006).
c) Direktiivi sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnasta ja lähetettyjä kuljettajia koskevasta erityissäännöksestä (2006/22/EY, 96/71/EY, 2014/67/EU).

Käsittelyn tarkoituksena on saada aikaan neuvoston yleisnäkemys liikkuvuuspaketti I:stä. Avoinna on muutamia kysymyksiä, joihin nyt pyritään löytämään ratkaisu.

Ehdotusta yleisnäkemykseksi käsiteltiin Coreperissa 23.11.2018. Lopullinen neuvostoasiakirja ei ole vielä saatavilla. Puheenjohtajavaltio Itävalta voi tehdä vielä uuden kompromissiehdotuksen.

Suomen kanta

Suomi kannattaa liikkuvuuspaketin tavoitteita, joita ovat muun muassa liikenteen päästöjen vähentäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, yrityksille koituvan hallinnollisen taakan minimoiminen, työntekijöiden sosiaalisten oikeuksien turvaaminen ja kilpailukyvyn edistäminen. Paketti liittyy keskeisesti myös ilmastotavoitteisiin ja Suomen ajamat tarkennukset ovat askel kohti ympäristötehokkuutta.

Liikkuvuuspaketti kytkeytyy vahvasti yhteismarkkinoiden toimintaan. Kansainväliset kuljetukset ovat yksi keskeisistä Euroopan unionin perusvapauksien käytännön toteutumisen edellytyksistä, mistä syystä Suomelle on tärkeää, että paketissa saavutetaan järkevä kokonaisratkaisu. Liikkuvuuspaketissa on yhteismarkkinoiden kannalta kysymys neljän vapauden perusperiaatteista; varmistaa ihmisten, tavaroiden, palvelujen ja

pääoman vapaa liikkuvuus Euroopan Unionin alueella. Suomelle on valvonnan parantumisen lisäksi tärkeää kuljetusalan yhteismarkkinoiden edistäminen.

Ehdotuksessa on säännöksiä, joiden vaikutus sääntöjä nykyisinkin noudattaviin yrityksiin on negatiivinen. Ehdotus saattaa hankaloittaa suomalaisia liiketoimintamalleja, jotka eivät ole osa tiettyjen jäsenvaltioiden esillä pitämiä ongelmia esimerkiksi sosiaalisen dumppauksen tai systemaattisen kabotaasin osalta. Erityisesti lähetettyjä kuljettajia koskeva ehdotus (lex specialis) ei paranna suomalaisten kuljettajien sosiaalisia olosuhteita, mutta lisää suomalaisten kuljetusyritysten hallinnollista taakkaa kasvattaen kuljetuskustannuksia.

Liikkuvuuspaketti I:n sosiaali- ja markkinapilaria tulee käsitellä yhtenä kokonaisuutena, jonka hyväksyminen riippuu kokonaisarviosta Suomelle tärkeiden kohtien toteutumiseksi. Suomi etsii ratkaisua yhdessä samanmielisten kanssa ja äänestystilanteessa pyritään ratkaisuun, mutta tarvittaessa Suomi voi lopullinen kokonaisuus huomioon ottaen äänestää myös yleisnäkemyksen hyväksymistä vastaan.

Suomen kanta avoinna oleviin avainkysymyksiin on seuraava:

a) Asetus ammattiin pääsystä ja maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä (1071/2009, 1072/2009)

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen kabotaasin nykysääntelyn säilyttämisestä (7 päivää / 3 operaatiota). Suomi voi hyväksyä myös muut kompromissiratkaisut jotka eivät rajoita kabotaasin suorittamista nykyisestä.

Suomi ei ensisijaisesti kannata cooling-off -aikaa, joka tarkoittaa ajanjaksoa, jonka jälkeen samalla ajoneuvolla voi aloittaa uuden kabotaasin kyseisessä jäsenvaltiossa. Cooling-off lisää tyhjänä ajoa, joka on haitallista kuljetustehokkuuden ja ympäristön kannalta. Cooling-off –ajalla tavoitellaan systemaattisen kabotaasin estämistä, mikä vääristää kilpailua erilaisten palkkakustannusten vuoksi. Lähettämistä koskevaa sääntelyä sovelletaan aina ensimmäisestä päivästä, joten sama palkka samasta työstä –periaate toteutuu, jolloin cooling-off –aikaa ei tarvita. Suomi on kompromissina ehdottanut usean muun samanmielisen jäsenvaltion kanssa kahden päivän cooling-off –jaksoa, jonka on nähty olevan merkittävä parannus puheenjohtajan ehdotukseen. Osana kokonaiskompromissia Suomi voi hyväksyä lyhyen cooling-offin tai sellaiset kompromissiratkaisut, jotka lieventävät cooling-offin vaikutusta.

Suomi pitää ehdotettua velvoitetta ajoneuvojen pakollisesta asemapaikalle paluusta haitallisena sekä kuljetusten järjestämisen, liiketoiminnan että ympäristön kannalta. Suomi voi kuitenkin hyväksyä osana kokonaiskompromissia puheenjohtajan ehdottaman asemapaikalle paluuvelvoitteen kuuden viikon välein (23.11.2018 Coreper I).

b) Asetukset lepoajoista ja ajopiirtureista (165/2014, 561/2006)

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdottaman velvollisuuden kuljetusyritykselle järjestää kuljetukset siten, että kuljettaja voi palata kotiin. Suomi pitää parempana pidempää aikamäärää kuljettajan kotiinpaluuseen kuin ehdotetut 3-4 viikkoa. Suomi voi hyväksyä myös kuljettajan tekemän ilmoituksen muusta paikasta jossa hän viettää levon.

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen mukaisesti kahden peräkkäisen lyhennetyn viikkolevon pitämisen ajoneuvossa nykyisen kiellon sijaan, kun kuljettaja palaa kotiin kolmen viikon kuluttua.

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen ajoneuvossa vietettävän normaalin viikkolevon ja turvallisten parkkipaikkojen sääntelyyn. Suomi voi hyväksyä myös tiukemmatkin säännökset ajoneuvossa vietettävään viikkolepoon. Siirtymäkauden ajaksi Suomi voi hyväksyä myös kuljettajan yöpymisen tavallisella parkkipaikalla, mikäli ajoneuvo täyttää kuljettajan kannalta tarvittavat sosiaaliset varustevaatimukset.

Suomi kannattaa puheenjohtajan 2. version älypiirturin jälkiasennuksen takarajaksi kansainvälisessä liikenteessä tämän hetkistä ehdotusta 2024 lopussa. Suomi voi tarvittaessa kompromissin osana hyväksyä myös pidemmän siirtymäajan jälkiasennukselle.

c) Direktiivi sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnasta ja lähetettyjä kuljettajia koskevasta erityissäännöksestä (2006/22/EY, 96/71/EY, 2014/67/EU)

Suomi kannattaa lähettämistä koskevan lainsäädännön soveltamista siten, että bilateraalikuljetukset ovat ulkona soveltamisalasta. Samalla Suomi kannattaa joustoja (2 purkua / 2 lastausta) bilateraalikuljetusten yhteydessä tehtäviin operaatioihin. Ensisijaisesti Suomi kannattaa korkeampaa operaatioiden määrää, mutta osana kokonaiskompromissia Suomi voi hyväksyä myös puheenjohtajan ehdottamaa kahta operaatiota pienemmän määrän.

Suomi pitää tärkeänä, että bilateraalikuljetusten poikkeus koskee kaikkia bilateraalikuljetuksia, sekä meno- että paluusuuntaan. Suomi ei kannata ehdotusta ajoneuvon paluusta samaa reittiä pitkin, jotta kuljetus pysyy edelleen bilateraalikuljetuksena.

Suomi suhtautuu varauksellisesti puheenjohtajan ehdotukseen linja-autoilla tehtävien kuljetusten sääntelystä. Osana kokonaiskompromissia Suomi voi kuitenkin tässä vaiheessa neuvotteluja hyväksyä ehdotuksen osana yleisnäkemyksen saavuttamista.

Suomi kannattaa lähetettyjä kuljettajia koskevan säädöksen soveltamisen aloittamisen 18 kuukautta säädöksen voimaantulosta eli alustavasti vuonna 2021. Vaihtoehtona olevaa voimaantuloaikaa, jossa säädös tulisi voimaan samaan aikaan 2. version älykkään ajopiirturin kanssa vuonna 2024 lopussa, voidaan lähtökohtaisesti pitää liian pitkänä. Suomi pitää tärkeänä, että bilateraalikuljetuksen välissä tehtävien purkausten ja lastausten osalta noudatetaan aikaisempaa soveltamisen ajankohtaa. Suomi pitää IMI-järjestelmää tarkoituksenmukaisena lähetettyjen kuljettajien valvontaan liittyvien tietojen vaihdossa.

Pääasiallinen sisältö

Asetus ammattiin pääsystä ja maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä (1071/2009, 1072/2009)

Yksimielisyytteen on päästy komission ehdottamista tiukennuksista kuljetusyritysten sijoittautumisedellytyksiin. Erityisesti niin sanottujen postilaatikkoyritysten pois kitkemiseksi säädettäisiin vaatimuksiksi, että yrityksellä on oltava toimipaikka siinä valtiossa, jossa sille on myönnetty liikennelupa ja siinä oltava viranomaisten saatavilla tärkeimmät liiketoiminnan dokumentit, joita on jonkin verran lisätty. Lisäksi vaadittaisiin uutena edellytyksenä, että yrityksellä on tarvittava hallinnolliseen ja kaupalliseen toimintaan tarvittava välineistö, joiden on oltava suhteessa siihen toimintaan, jota asianomaisessa valtiossa kuljetustoimintaan tarvitaan. Yksimielisyyteen on päästy myös

komission ehdottamista valvontaviranomaisten yhteistyöstä, esimerkiksi IMI-järjestelmän avulla, ja että toisen jäsenvaltion pyynnöstä on tehtävä tarkastus yrityksen sijoittautumisvaltion toimipaikassa.

Uutena ehdotuksena kabotaasin rajoittamiseksi on puheenjohtajan ehdotuksessa tullut niin sanottu cooling-off –periaate. Nykyistä kabotaasirajoitusta 3 operaatiota 7 päivässä halutaan rajoittaa cooling-off –ajalla, mikä tarkoittaa että ajoneuvon on poistuttava määräajaksi jäsenvaltiosta, jossa kabotaasia on harjoitettu (nykyinen cooling-off –ehdotus on 7 päivää). Nykyinen määritelmä on, että ”kabotaasiliikenne” on kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa, jätetään voimaan sellaisenaan eikä sitä rajoiteta esim. rahtikirjakohtaiseksi.

Tavaraliikenteen markkinoillepääsyn edellytysten soveltamisrajaa ehdotetaan laskettavaksi niihin kansainvälisessä liikenteessä oleviin ajoneuvoihin, joiden kokonaispaino on 2,5 – 3,5 tonnia. Nykyinen raja on 3,5 tonnia, joka on rajana liikennelupavaatimuksissa Suomessa 1.7.2018 lukien. Suomi on jäänyt yksin vastustamaan rajan laskua. Komission ehdotuksesta poiketen rajausta on kuitenkin lievennetty poistamalla siitä kotimaan liikenteen ajoneuvot ja asettamalla em. alaraja kokonaispainolle.

Puheenjohtajan ehdotuksessa postilaatikkoyritysten toimintaa halutaan rajoittaa mm. asettamalla ajoneuvolle pakollinen asemapaikalle paluu kuuden viikon välein. Monet jäsenvaltiot katsovat tämän edistävän tyhjänä ajoa ja olevan ristiriidassa päästövähennystavoitteiden kanssa. Kabotaasin lisäksi tällä olisi vaikutusta yleisemmin rajan ylittäviin kuljetuksiin.

b) <u>Asetukset lepoajoista ja ajopiirtureista (165/2014, 561/2006)</u>

Ajo- ja lepoajoista puheenjohtajan ehdotuksessa poiketaan komission ehdotuksesta siinä, että lyhennetyn viikkolevon lyhennykset saataisiin nykyiseen tapaan liittää myös muihin lyhennettyihin viikkolepojaksoihin, eikä vain niin sanottuun normaaliin viikkolepoon, joka on 48 tuntia. Tätä ovat Suomen työmarkkinajärjestöt pitäneet tärkeänä. Samoin puheenjohtajan ehdotus sisältää komission ehdotuksesta poiketen mahdollisuuden pidentää ajoaikaa yhdellä tunnilla kotiinpaluun yhteydessä normaalin viikkolevon pitämiseksi. Myös tämän tyyppinen joustomahdollisuus oli Suomen neuvottelutavoitteena.

Ehdotuksessa velvoitetaan kuljetusyritys järjestämään kuljettajalle mahdollisuus palata kotiin vähintään 3-4 viikon välein pitämään normaali viikkolepo. Erimielisyyttä on jäsenmailla aikajakson pituudesta, osa tukee komission ehdotusta kolmen viikon välein ja osa haluaa pidempää aikajaksoa 6-8 viikon välein. Esityksessä ehdotetaan, että nykyisestä poiketen normaalin viikkolevon voisi viettää ajoneuvossa. Tällöin parkkipaikkojen sekä ajoneuvojen tulee sisältää tietyt vähimmäisvaatimukset. Ehdotuksessa esitetään, että siirtymäajalle 18 kuukauden aikana voimaantulosta ei parkkipaikalle ole asetettuja vaatimuksia.

Viimeisimmän puheenjohtajan ehdotuksen mukaan kuljettaja voi pitää kaksi lyhennettyä viikkolepoa peräkkäisinä viikkoina, mikä nykyisin on kielletty. Tällöin lyhennysjaksot tulee korvata kolmannen viikkolevon yhteydessä.

Uudet etäluettavat versio 1 –älykkäät ajopiirturit asennetaan uusiin kesäkuussa 2019 uusina rekisteröitäviin yli 3,5t kuorma-autoihin sekä linja-autoihin. Vuonna 2022 ehdotetaan uutena rekisteröitäviin yli 3,5t kuorma-autoihin sekä linja-autoihin

pakolliseksi versio 2. Vuoden 2024 lopussa ehdotetaan kansainvälisessä liikenteessä pakollisiksi jälkiasennettuina versio 2 –älykkäät ajopiirturit myös vanhempiin. Versio 2 –ajopiirturiin tulee uusina ominaisuuksina mm. rajanylitysten automaattinen kirjaaminen. Useat jäsenmaat pitävät vuoden 2024 jälkiasennusvaadetta liian aikaisena.

c) Direktiivi sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnasta ja lähetettyjä kuljettajia koskevasta erityissäännöksestä (2006/22/EY, 96/71/EY, 2014/67/EU)

Uuden lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin (2018/957), voimaan 30.7.2020, mukaan tieliikenteen kuljettajiin sovelletaan toistaiseksi vielä direktiiviä (96/71/EY), kunnes tämän ehdotuksen mukainen erityissäännös (Lex specialis) on tullut voimaan. Komissio ja eräät jäsenvaltiot, mm. Saksa, on katsonut, että nykyiset säännökset koskevat kaikkea kansainvälistä liikennettä. Suomessa, ja useimmissa muissa jäsenvaltioissa katsotaan, että lähettämistä koskevat säännöt koskevat vain kabotaasia.

Työnantajan velvollisuutena on tehdä lähetetystä kuljettajasta lähettämisilmoitus työntekomaan viranomaiselle, esimerkiksi kabotaasissa. Lähetettyjen työntekijöiden valvonnassa käytettäisiin sisämarkkinoiden IMI-tietojenvaihtojärjestelmää, joka on suojattu monikielinen verkkojärjestelmä, jolla eri maiden viranomaiset voivat vaihtaa tietoja EU-lainsäädännön täytäntöönpanon yhteydessä.

Puheenjohtajan ehdotuksessa lähetettyjen säännön piirissä olisivat kaikki kansainväliset kuljetukset, paitsi bilateraali- ja transitokuljetukset. Bilateraalikuljetuksina pidetään kuljetusyrityksen sijoittautumisvaltion ja toisen maan välisiä kuljetuksia. Ehdotuksessa bilateraalikuljetuksen sisällä voisi tehdä 2 purkua ja 2 lastausta, ei kuitenkaan kabotaasina. Samat säännöt koskisivat myös linja-autokuljetuksia. Lex specialiksen bilateraalikuljetusten joustoja ryhdyttäisiin puheenjohtajan ehdotuksen mukaisesti soveltamaan samaan aikaan, kun versio 2- ajopiirturin jälkiasennus tulee pakolliseksi vuoden 2024 lopussa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 91 artikla 1-kohta.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentin raportöörit TRAN-valiokunnassa:

Mr. Ismail Ertug, S&D, DE (1071/2009, 1072/2009)
Mr. Wim Van De Camp, EPP, NL (561/2006, 165/2014)
Ms. Merja Kyllönen, EUL/NGL, FI (2006/22/EY, Lex Specialis)

Asian käsittely jatkuu TRAN-valiokunnassa.

Kansallinen valmistelu

U 39/2017 vp, U 40/2017 vp, U 41/2017 vp, UJ 7/2018 vp, UJ 8/2018 vp, UJ 9/2018 vp; EU22-liikennejaosto.

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018.
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on antanut näihin liittyvät lausuntonsa 27.9.2017 LiVL 16/2017 vp, LiVL 17/2017 vp ja LiVL 18/2017.

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Laki liikenteen palveluista (320/2017)
Laki työntekijöiden lähettämisestä (447/2016)

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. Lisäksi lain 18 §:n 22 kohdan mukaan Ahvenanmaalla on lainsäädäntövalta elinkeinotoiminta-asioissa.

Ahvenanmaan itsehallintolain mukaan työoikeusasiat kuuluvat valtakunnan toimivaltaan. Työoikeusasiat sisältävät työturvallisuus- ja työterveyslainsäädäntöasiat.

Taloudelliset vaikutukset

Säädösten voimaantulo aiheuttaa jonkin verran hallinnollisia kustannuksia yrityksille muun muassa lähettämisilmoituksista ja kuljetusten tarkemmasta suunnittelusta, minkä lisäksi kustannuksia aiheutuu uusista ajopiirtureista, ajopiirturipäivityksistä ja ajoneuvon asemapaikalle paluun velvoitteesta.

Myös valvontaviranomaisille tulee jonkin verran hallinnollisia kustannuksia uusista valvontalaitteista sekä mahdollisesti lisääntyneestä kansainvälisestä yhteistyöstä.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

13922/1/18 REV 1
13203/3/18 REV 3
13204/3/18 REV 3
13205/3/18 REV 3
13206/3/18 REV 3
[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

LVM/Hallitusneuvos Jorma Hörkkö, jorma.horkko@lvm.fi p. 0295342503
LVM/Johtava asiantuntija Erik Asplund, erik.asplund@lvm.fi p. 0295342277
LVM/Erityisasiantuntija Veli-Matti Syrjänen, veli-matti.syrjanen@lvm.fi p. 0295342124

EUTORI-tunnus

EU/2017/1019, EU/2017/1026, EU/2017/1020, EU/2017/1030

Liitteet

Viite

PAO Syrjänen Veli-Matti(LVM), Hörkkö Jorma(LVM) 22.11.2018

Asia
Liikkuvuuspaketti II, Yhdistetyt kuljetukset; yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

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

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; neuvoston yleisnäkemys.

Komissio on 8.11.2017 antanut ehdotuksen neuvoston direktiiviksi liikkuvuuspaketti II:n Euroopan parlamentin ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin (92/106) muuttamisesta.

Käsittelyn tarkoituksena on saada aikaan yleisnäkemys liikkuvuuspaketti II:n yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamisesta. Avoinna on muutamia kysymyksiä, joihin nyt pyritään löytää ratkaisu.

Asiaa käsiteltiin Coreperissa 23.11.2018. Lopullinen neuvostoasiakirja ei ole vielä saatavilla. Puheenjohtajavaltio Itävalta voi tehdä vielä uuden kompromissiehdotuksen.

Suomen kanta

Liikkuvuuspaketti II:n yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä käsitellään yhdessä liikkuvuuspaketti I:n sosiaali- ja markkinapilarin kanssa. Näitä arvioidaan yhtenä kokonaisuutena, jonka hyväksyminen riippuu kokonaisarviosta Suomelle tärkeiden kohtien toteutumiseksi. Äänestystilanteessa pyritään ratkaisuun, mutta tarvittaessa Suomi voi lopullinen kokonaisuus huomioon ottaen äänestää myös yleisnäkemyksen hyväksymistä vastaan.

Suomen näkökulma on, että mikäli lähettämisessä koskevassa erityissääntelyssä edetään ehdotetulla tavalla, ovat yhdistettyjen kuljetusten kansalliset osuudet lähettämisen piirissä.

Puheenjohtajan ehdotus rajoittaisi tuettujen yhdistettyjen kuljetusten soveltamisalaa nykyisestä, mikä saattaisi vähentää siirtymää maanteiltä rautateille tai sisävesikuljetuksiin. Tämä olisi ristiriidassa ehdotuksen tavoitteiden kanssa, erityisesti liikenteen päästöjen vähentämisen osalta.

Suomi ei ensisijaisesti kannata mahdollisuutta jäsenvaltioille rajata mittoja ja massoja koskevan direktiivin (96/53/EY) poikkeusten piiristä sellaisia yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksia, jotka kulkevat kyseisen jäsenvaltion läpi (transito). Osana kokonaiskompromissia Suomi voi kuitenkin hyväksyä myös ehdotetun rajauksen.

Suomi ei kannata yhdistettyjen kuljetusten kabotaasin rajoittamista jäsenmaan päätöksellä, kuten puheenjohtajan ehdottama muutos 4 artiklaan tarkoittaisi.

Pääasiallinen sisältö

Direktiivillä pyritään vaikuttamaan siihen, että ympäristön kannalta parempia kuljetuksia lisätään siirtämällä tavaran kuljetuksia maanteiltä rautateille tai merikuljetuksiin. Keinoina on vapaa kuljetusoikeus kabotaasisäännöksistä riippumatta toisen valtion sisällä ja verohelpotus ajoneuvon rekisteröintivaltiossa siellä tapahtuviin rautatiekuljetuksiin.
Direktiiviä muutettaisiin niin, että yhdistettyjen kuljetusten määritelmänä olisi jatkossa, että yhdistetty kuljetus on vain sellainen kuljetus mille on kaupallisesti kannattava maantiekuljetusvaihtoehto. Nykyinen vähintään 100 kilometrin meri- tai rautatiekuljetusmatka ei enää jatkossa olisi riittävä vaatimus yhdistettyjen kuljetusten säädösten noudattamiseksi. Uusi määritelmä on saamassa jäsenvaltioiden enemmistön kannatuksen.

Nykyisin yhdistetyissä kuljetuksissa sovelletaan lähetettyjä työntekijöitä koskevaa direktiiviä kabotaasikuljetuksissa. Tässä asiassa osa jäsenvaltioista on eri mieltä, eivätkä he haluaisi yhdistetyissä kuljetuksissa sovellettavan lähetettyjä koskevaa direktiiviä.

Nykysäännöt sallivat 15 senttimetrin lisäyksen ajoneuvon kokonaispituuteen sekä kahden tonnin kokonaispainon ylityksen yhdistetyissä kuljetuksissa. Puheenjohtaja ehdottaa, että jäsenvaltiot voisivat kieltää näiden poikkeusten hyödyntämisen omalla alueellaan transito-kuljetuksissa, mikäli jäsenvaltio näin päättää.

Puheenjohtaja ehdottaa muutosta artiklaan 4, jonka mukaan jäsenvaltio voi rajoittaa kabotaasia alueellaan viiteen päivään siitä asti, kun ajoneuvon maahan tulon jälkeen viimeinen kuorma on purettu.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohta.

Käsittely Euroopan parlamentissa

TRAN-valiokunnan raportööri:
Daniela Aiuto, EFDD, Italia (92/106/ETY)

TRAN-valiokunnan raportööri on ehdottanut muutoksia tukitoimenpiteiden lisäämiseksi.

Kansallinen valmistelu

U 68/2017 vp
EU22-liikennejaosto 24.11.2017 ja kirjallinen menettely

MINVA-paketti:

EU22-liikennejaosto 26.11.2018.
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 2/2018.

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ajoneuvoverosta annetun lain (1281/2003) 34 §
Laki 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

Ehdotuksen muutoksilla voi olla vaikutuksia yhdistettyjen kuljetusten tukimääriin. Tuen määrä jäisi riippumaan kansallisesta päätöksestä.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

13871/1/18 REV 1
[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Hallitusneuvos Jorma Hörkkö, LVM, jorma.horkko@lvm.fi p. 0295342503
Johtava asiantuntija Erik Asplund, LVM, erik.asplund@lvm.fi p. 0295342277
Erityisasiantuntija Veli-Matti Syrjänen / LVM veli-matti.syrjanen@lvm.fi p. 029342124

EUTORI-tunnus

EU/2017/1630

Liitteet

Viite

Asia
Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttaminen; yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus
U 52/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; neuvoston yleisnäkemys.

Komissio antoi 17.5.018 ehdotuksen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta (COM(2018) 274 final) osana kolmatta liikkuvuuspakettiaan. Ehdotusta on käsitelty neuvoston maaliikennetyöryhmässä kesällä ja syksyllä 2018.

Neuvostossa 3.12.2018 on hyväksyttävänä neuvoston puheenjohtajan ehdotus neuvoston yleisnäkemykseksi. Ehdotusta käsiteltiin Coreperissa 23.11.2018.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Suomi pitää tärkeänä pyrkiä parantamaan tieinfrastruktuurin ja liikenteen turvallisuutta. Suomi kannattaa ehdotusta suojattomien tienkäyttäjien järjestelmällisestä huomioinnista tieinfrastruktuurin turvallisuudenhallintamenettelyissä.

Direktiivimuutoksen osalta Suomelle on keskeistä, että jäsenvaltioille jätetään riittävästi liikkumisvaraa laajentuvaan soveltamisalaan liittyen pääteiden määrittelyyn. Jatkokäsittelyssä on kuitenkin vielä tärkeää huolehtia soveltamisalaa koskevan sääntelyn ja sen käytännön toimeenpanon osalta tasapuolisuudesta ja riittävästä yhtenäisyydestä koko unionin alueella.

Keskeistä Suomelle on myös jäsenmaiden riittävä liikkumavara resurssien ja toimenpiteiden kohdentamiseen tarkoituksenmukaisella ja turvallisuushyötyjä parhaiten aikaansaavalla tavalla. Lisäksi seurantaa ja raportointivelvoitteita koskevat velvoitteet eivät saa muodostua hallinnollisesti liian raskaiksi saavutettaviin hyötyihin nähden.

Suomi pitää tiemerkintöjen ja liikennemerkkien suorituskykyvaatimuksien määrittelyä tarpeellisena, mutta kiinnittää huomiota turhan harmonisoinnin välttämiseen ja muilla kansainvälisillä foorumeilla tehtävään työhön. Tiemerkintöjen ja liikennemerkkien näkyvyyden ja tunnistettavuuden sääntelyyn automaatio huomioiden tulisi jatkokäsittelyssä kiinnittää vielä huomiota. Suomi on tehnyt kompromissiehdotuksen asiaan.

Pääasiallinen sisältö

Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetussa direktiivissä säädetään tieturvallisuusvaikutusten arvioinneista, tiehankkeiden turvallisuusauditoinneista, tieverkon turvallisuustarkastuksiin liittyvistä menettelyistä ja tieosuuksien luokittelusta niiden onnettomuusalttiuden ja parantamismahdollisuuksien mukaan. Nykyisin direktiivin soveltamisala on rajoitettu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon eli TEN-verkkoon kuuluviin teihin.

Direktiivin soveltamisala laajennettaisiin TEN-verkosta kaikkiin moottoriteihin ja pääteihin sekä kaikkiin kaupunkialueiden ulkopuolisiin teihin, jotka on rakennettu EU:n rahoituksella. Komission ehdotuksen mukaan päätiet määriteltäisiin EuroRegionalMap-aineiston kautta. Puheenjohtaja ehdottaa kohtaa muutettavaksi niin, että päätiet määriteltäisiin jäsenmaiden nimeämiksi teiksi, jotka yhdistävät suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia, ja pääteiden nimeämisessä olisi huomioitava kunkin maan olemassa olevat luokitukset.

Direktiivissä säädettäisiin uudesta ”verkon laajuisesta tiearvioinnista”, joka korvaisi nykyisen direktiivin mukaisen tieverkon turvallisuuden luokittelun ja siihen pohjautuvan turvallisuuden hallinnan. Tarkoituksena on tuottaa arvio onnettomuuksien ja vaikutusten vakavuuksien riskistä direktiivin alaan kuuluvalla tieverkolla ja luokitella tieosuudet tämän perusteella jatkotoimien priorisoimiseksi. Puheenjohtajan ehdotuksen mukaan arvioinnin sisältö täsmennettäisiin koostumaan ”proaktiivisesta” teiden ominaisuuksien tarkastelusta ja ”reaktiivisesta” onnettomuusmääriä suhteessa liikennemäärään koskevasta analyysistä. Verkon laajuista arviointia koskisi lisäksi uusi raportointivelvoite.

Komission ehdotuksen mukaan nykyisistä määräajoin suoritettavista tieturvallisuustarkastuksista siirryttäisiin verkon laajuisen arvioinnin pohjalta suoritettaviin kohdennettuihin tieturvallisuustarkastuksiin. Puheenjohtaja ehdottaa kuitenkin säilytettäväksi sekä nykyisen direktiivin kaltainen vaatimus määräaikaistarkastuksista, että uusi vaatimus kohdennetuista tarkastuksista, jotta ei menetettäisi toimivaksi koetun nykyisen lähestymistavan hyötyjä. Uutta olisivat myös yhteiset tarkastukset tunneliturvallisuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien tunnelien ja tieturvallisuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien teiden välisillä siirtymäalueilla.

Komission ehdotuksen mukaan direktiiviin myös lisättäisiin sääntelyä verkon laajuisessa arvioinnissa ja kohdennetuissa tarkastuksissa tehtävien löydösten seurannasta ja niiden seurauksena vaadittavista toimenpiteistä ja niiden priorisoinnista. Löydösten pohjalta tehtävien toimenpiteiden priorisointia koskevia kirjauksia väljennettäisiin puheenjohtajan ehdotuksessa.

Komission ehdotuksen mukaisesti säädettäisiin pakolliseksi suojattomien tienkäyttäjien (pyöräilijät, jalankulkijat ja kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttävät) huomioiti kaikissa direktiivin mukaisissa turvallisuudenhallintamenettelyissä.

Komission ehdotuksen mukaan direktiiviin lisättäisiin vaatimus tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta. Komissio valtuutettaisiin täytäntöönpanoasetuksella asettamaan tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevia yleisiä suorituskykytavoitteita, millä tavoitellaan vuorovaikutteisen, verkkoon liitetyn ja automatisoidun liikkumisen järjestelmien käyttöönoton helpottamista. Puheenjohtajan ehdotuksessa valtuus poistettaisiin ja korvattaisiin vaatimuksella komissiolle laatia yhteistyössä jäsenmaiden kanssa asiaa käsittelevä raportti.

Komissiolle annettaisiin toimivalta antaa delegoituja säädöksiä direktiivin liitteiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen. Ns. PRAC-mukautuspaketeissa (osittainen yleisnäkemys 3/2018) on käsitelty tämän kanssa päällekkäisiä muutoksia, jotka puheenjohtaja on ehdottanut toteutettavaksi tämän muutoksen yhteydessä.

Komission ehdotuksessa edellytettäisiin raportointia joka kolmas vuosi verkon laajuisessa tiearvioinnissa arvioidun tieverkon prosenttiosuudesta sekä arvioitujen tieosuuksien turvallisuusluokituksesta tienkäyttäjäryhmittäin. Puheenjohtajan ehdotuksessa raportointiväli olisi verkon laajuisen arvioinnin laatimissyklin kanssa yhdenmukaisesti viisi vuotta, eikä vaatimusta luokittelusta tienkäyttäjäryhmittäin olisi, vaan raportoitava olisi verkon laajuisen arvioinnin tuloksena syntyvästä luokittelusta yleisesti.

Liitteitä uudistettaisiin liittyen direktiivin muutoksiin ja uusiin menettelyihin.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 4 artiklan nojalla EU:lla on liikenneturvallisuuden alalla jaettu toimivalta. Ehdotus perustuu SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohtaan (toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi). Asiassa noudatetaan tavallista lainsäätämisjärjestystä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentin vastuuvaliokunnan liikenne- ja turismivaliokunnan (TRAN). äänestys ja ensimmäinen/ainoa lukeminen on merkitty tapahtuvaksi 3.12.2018. Julkaistujen luonnosten mukaisissa raportöörin (Daniela Aiuto) ja valiokunnan jäsenten kommenteissa korostuvat: pääteiden määrittely ja soveltamisala, elektronisten ja digitaalisten välineiden käyttö, tieinfran rakenteellista suorituskykyä koskevat asiat (tunnelit, sillat; ei nykyisin soveltamisalaan kuuluvaa), anteeksiantava tieinfrastruktuuri, suojattomien tienkäyttäjien huomiointi, tiemerkinnät ja liikennemerkit sekä kaupunkialueiden sisäpuoliset päätiet (ei nykyisin soveltamisalassa).

Kansallinen valmistelu

Valmistelussa tehdään yhteistyötä etenkin Liikenneviraston ja Trafin kanssa.

U-kirjelmäluonnos:
EU22-liikennejaoston kirjallinen menettely 12.6.2018-15.6.2018 (LVM2018-00247).
Ahvenanmaan maakunnan hallitusta on informoitu direktiivin muutoksesta.

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaoston kokous 26.11.2018
EU-ministerivaliokunnan kokous 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Eduskunnalle on toimitettu U-kirjelmä (U 52/2018 vp), jonka käsittelyssä eduskunta on yhtynyt asiassa valtioneuvoston kantaan (LiVL212018 vp, SuVP 42/2018 vp).

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Direktiivin muutokset aiheuttaisivat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 3 a luvun päivittämistarpeen. Luvussa säädetään muun muassa nykyisen direktiivin mukaisista tieturvallisuusarvioinneista ja tieosuuksien luokittelusta, ja sen soveltamisala on rajoitettu koskemaan TEN-T-verkkoon kuuluvia teitä. Liikennevirasto on antanut tieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat yleiset määräykset, jotka tulisivat direktiivin muutosten myötä päivittää.

Teitä ja tieliikennettä koskevat asiat kuuluvat Ahvenmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon. Koko verkon laajuista arviointia voitaisiin kuitenkin käyttää perusteena EU:n menojen kohdentamiselle. Aloitteen kustannukset katetaan kansallisista talousarvioista ja hallinnosta. Komission mukaan arviolta 9 444 miljoonaa euroa tarvittaisiin menettelyjen toteuttamiseen ja tieverkon parantamiseen unionin tasolla. Komissio katsoo, että aloitteen sosiaaliset hyödyt kuitenkin kompensoivat reilusti siitä aiheutuvat kustannukset.

Suomessa direktiivin soveltamisalaan kuuluvan tieverkon laajentaminen nykyisestä tarkoittaa sitä, että rahoitusta ja resursseja tulee mahdollisesti kohdentaa nykyistä enemmän direktiivin sidottavalle tieverkolle. Myös tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavaa tunnistamista koskeva ehdotus lisäisi kustannuksia hoitourakoissa ja tiestötietojärjestelmissä. Tarkkaa arviota kustannusvaikutuksista Suomessa ei ole vielä käytettävissä. Merkittävä muutos tulee todennäköisesti olemaan direktiivin mukaisten toimien todentaminen, seuranta ja esimerkiksi tieturvallisuustarkastukseen perustuvan suosituksen perusteella tehtyjen päätösten käsittely, analysointi ja raportointi. Verkon laajuiseen tiearviointiin voidaan käyttää ainakin suurimmaksi osaksi nykyisin olemassa olevia työkaluja. On mahdollista, että ehdotettavan raportoinnin lisäyksen ja seurannan tarpeen hoitamiseksi niin kansallisesti kuin Euroopan laajuisessa yhteistyössä (tiedon ja käytäntöjen vaihtoa) tarvittaisiin lisäresursseja.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Komission aloitteen taustalla vaikuttavat unionin liikenneturvallisuuden parantamista koskevat tavoitteet.

Neuvoston maaliikennetyöryhmässä on keskusteltu eniten direktiivin soveltamisalasta ja pääteiden määritellystä, reaktiivisista ja toisaalta proaktiivista lähestymistavoista sekä tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevista ehdotuksista.

Asiakirjat

Komission ehdotus COM(2018) 274 final
Puheenjohtajan ehdotus neuvoston yleisnäkemykseksi 14109/1/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Hallitussihteeri Eeva Ovaska, liikenne- ja viestintäministeriö, eeva.ovaska@lvm.fi, puh. 0295342354

EUTORI-tunnus

EU/2018/1060

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00484

TTU Stenius Oskari(LVM) 15.11.2018
JULKINEN

Asia
Direktiiviehdotus vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luopumisesta ja direktiivin 2000/84/EY kumoamisesta; tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus
U 92/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; tilanneselvitys.

Euroopan komissio on 12. syyskuuta 2018 antanut ehdotuksensa vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luopumisesta (COM(2018) 639 final). Ehdotetulla uudella direktiivillä kumottaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston 19.1.2001 antama direktiivi (niin sanottu *kesäaikadirektiivi*, 2000/84/EY). Mainitussa voimassa olevassa direktiivissä asetetaan kaikille jäsenvaltioille velvoite siirtyä kesäaikaan maaliskuun viimeisenä sunnuntaina ja takaisin normaali- eli talviaikaan lokakuun viimeisenä sunnuntaina. Aikavyöhykkeen valinta kuuluu jäsenvaltioiden kansalliseen toimivaltaan, ja komission ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot päättäisivät nytkin itse siitä, minkä ajan (talvi-, kesä- tai jokin muu aika) ne ottaisivat pysyvästi käyttöön, mikäli kellonajan siirrosta luovutaan.

Komission direktiiviehdotusta on käsitelty maaliikennetyöryhmässä syyskuusta alkaen. Itävalta esitteli lokakuussa maaliikennetyöryhmän kokouksessa ehdotuksen, jonka mukaan vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luovuttaisiin vuonna 2021 komission alkuperäisessä esityksessä ehdotetun vuoden 2019 sijasta. Ehdotus sai myönteisen vastaanoton. Liikenneneuvoston jälkeen ehdotusta ei käsitellä työryhmässä enää Itävallan puheenjohtajakaudella.

Ehdotusta luopua kellonajan siirrosta käsiteltiin epävirallisessa ympäristö- ja liikenneministerikokouksessa 29.–30.10.2018 Grazissa. Useat jäsenmaat ilmaisivat kannattavansa nykyjärjestelystä luopumista. Lähes kaikki jäsenmaat painottivat tarvetta teettää sisäisiä konsultaatioita, ennen kuin asiassa voidaan tehdä lopullinen päätös. Jäsenmaat ovat myös korostaneet tarvetta koordinoida pysyvän ajan valintaa jäsenvaltioiden kesken EU-tasolla muun muassa sisämarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi.

Puheenjohtaja on laatinut 19. marraskuuta tilanneselvityksen, jossa kuvataan kellonajan siirrosta luopumista koskevan ehdotuksen valmisteluvaiheet. Raportin loppupäätelminä tuodaan esille, että lisää aikaa tarvitaan ehdotuksen kansalliseen käsittelyyn eri jäsenmaissa, ennen kuin ne pystyvät ottamaan ehdotukseen lopullisen kannan.

Liikenneneuvostossa keskustellaan kellonajan siirrosta luopumisesta ja sen mahdollisesta aikataulusta.

Suomen kanta

Suomi ottaa tilanneselvityksen tiedoksi.

Suomi kannattaa ripeää etenemistä vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luopumiseksi, kuitenkin huomioiden muutosten edellyttämän kansallisen käsittelyajan ja vaikutukset liikennejärjestelyjen sujuvuudelle. Neuvotteluissa Suomi voi kannattaa puheenjohtajamaan ehdotusta pidemmäksi siirtymäajaksi direktiivin voimaantuloon, sillä pidemmällä siirtymäajalla voidaan huomioida muutosten edellyttämä kansallinen käsittelyaika ja vaikutukset liikennejärjestelyjen sujuvuudelle.

Suomi pitää hyvänä, että direktiiviehdotuksessa jätetään jäsenvaltioiden itsensä päätettäväksi se, mitä aikavyöhykettä tai aikavyöhykkeitä ne soveltavat. Suomi pitää myös hyvänä, että EU-tasolla jäsenvaltioiden kesken käydään keskustelua ja koordinoidaan aikavyöhykkeisiin liittyviä kysymyksiä. Yhteistyö jäsenvaltioiden kesken on tärkeää, jotta voidaan varmistaa muun muassa sisämarkkinoiden, elinkeinoelämän ja liikenteen toimivuus. Suomi toivoo, että jäsenvaltioiden välisissä keskusteluissa edettäisiin ripeästi ehdotuksen sujuvan käsittelyn varmistamiseksi.

Pääasiallinen sisältö

Alkuperäinen ehdotus

Ehdotetulla direktiivillä kumottaisiin nykyisiä kesäaikasäännöksiä koskeva direktiivi 2000/84/EY. Direktiiviehdotuksessa ehdotetaan, että kahdesti vuodessa tapahtuvasta kellonajan siirrosta luovuttaisiin EU:ssa vuonna 2019. EU-maat voisivat kuitenkin edelleen itse valita, mitä aikavyöhykettä niiden alueeseen tai sen osiin sovelletaan.

Komission ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot eivät enää 1. huhtikuuta 2019 alkaen tekisi normaaliaikaansa tai -aikoihinsa muutoksia, jotka ovat sidoksissa vuodenaikoihin. Jäsenvaltiot siirtyisivät kesäaikaan direktiivin 2000/84/EY mukaisesti vielä 31. maaliskuuta 2019. Tämän jälkeen jäsenvaltiot voisivat valintansa mukaan tehdä vielä yhden vuodenajoittaisen muutoksen normaaliaikaansa tai -aikoihinsa sunnuntaina 27. lokakuuta 2019. Jos jäsenvaltio päättäisi muuttaa normaaliaikaansa tai -aikojaan jollakin lainkäyttövaltaansa kuuluvalla alueella, sen olisi annettava asia komissiolle tiedoksi viimeistään kuusi kuukautta ennen muutoksen voimaantuloa. Tällä pyritään ehkäisemään sellaisia häiriöitä, jotka saattaisivat haitata sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.

Jäsenvaltioiden olisi annettava ja julkaistava direktiiviehdotuksen noudattamisen edellyttämät lait viimeistään 1. huhtikuuta 2019 sekä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle. Jäsenvaltioiden olisi sovellettava mainittuja säännöksiä 1. huhtikuuta 2019 alkaen.

Ehdotukseen esitetyt keskeisimmät muutokset

Itävalta esitteli maaliikennetyöryhmän kokouksessa 22. lokakuuta 2018 kompromissiehdotuksen, jonka mukaan vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luovuttaisiin vuonna 2021 komission alkuperäisessä esityksessä ehdotetun vuoden 2019 sijasta. Muutokset kohdistuisivat ehdotuksen 1, 4 ja 5 artiklaan.

Toiseksi Itävalta ehdotti muutosta komission ehdotuksen 2 artiklaan: jos jäsenvaltio päättää muuttaa normaaliaikaansa tai -aikojaan jollakin lainkäyttövaltaansa kuuluvalla alueella, sen on annettava asia komissiolle tiedoksi viimeistään 18 kuukautta ennen muutoksen voimaantuloa. Komission alkuperäisessä ehdotuksessa määräaika oli kuusi kuukautta.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luopumisesta ja direktiivin 2000/84/EY kumoamisesta annetun ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artikla.

Komissio on valinnut säädösinstrumentiksi direktiivin. Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät direktiivin yhdessä noudattaen niin sanottua tavallista lainsäätämisjärjestystä. Direktiivi on pantava täytäntöön kansallisesti. Jäsenvaltio valitsee itse, miten se panee täytäntöön direktiivin määräykset.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan unionin neuvostossa komission ehdotusta on käsitelty maaliikennetyöryhmässä ja Euroopan parlamentissa liikenne- ja matkailuvaliokunnassa (TRAN). Parlamentin raportööri on Marita Ulvskog. Euroopan parlamentti ja neuvosto päättävät yhteisesti direktiivin hyväksymisestä.

Kansallinen valmistelu

U-kirjelmä U 92/2018 vp komission direktiiviehdotuksesta:
EU22-liikennejaoston, EU19-viestintäjaoston, EU33-terveysjaoston ja EU13-elinkeinopolitiikkajaoston kirjallinen menettely sekä EU18-maatalousjaoston kokous 4.10.2018.
EU-ministerivaliokunnan kokous 12.10.2018

Suomen tavoitteista ja toimista EU:n kesäaikajärjestelystä luopumiseksi on toimitettu eduskunnalle tammikuussa 2018 E-kirje (E 123/2017 vp).

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Suomessa tehtiin 10. huhtikuuta 2017 kansalaisaloite ”Kellojen kesäaikaan muuttamisen lopettaminen” (KAA 4 /2017), jossa ehdotettiin, että valtioneuvosto ryhtyy valmistelemaan asetusta tai lakia siitä, että kellonajan siirrosta luovutaan. Liikenne- ja viestintävaliokunta laati 26.10.2017 aiheesta mietinnön LiVM 19/2017 vp – 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 oli, että kellojen kesäaikaan siirtämisestä luovutaan yhtenäisesti koko Euroopan unionin alueella.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa E-kirjettä (E 123/2017 vp) koskevassa kannanotossaan (pöytäkirja LiVP 5/2018 vp), että se pitää asiaa edelleen tärkeänä ja viittaa asiasta aiemmin antamaansa mietintöön (LiVM 19/2017 vp).

Liikenne- ja viestintävaliokunta on antanut suurelle valiokunnalle marraskuussa 2018 lausunnon (LiVL 35/2018 vp – U 92/2018 vp), joka koskee valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (kellonajan siirrosta luopuminen). Valiokunta lausuu, että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan. Valiokunnan mukaan asian valmistelussa tulee erityisesti huomioida kellonajan siirrosta aiheutuvat mahdolliset terveyshaitat, riittävä siirtymäaika, taloudellisten vaikutusten selvittäminen sekä varmistaa, että kellonajan siirrosta luovutaan koordinoidusti koko Euroopan unionin alueella.

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Suhde kansalliseen lainsäädäntöön ja Ahvenanmaan asema kuvataan tarkemmin U-kirjelmässä U 92/2018 vp.

Taloudelliset vaikutukset

Vaikutuksia on kuvattu tarkemmin U-kirjelmässä 92/2018 vp.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Komission ehdotus COM(2018) 639 final
Tilanneselvitysluonnos 14224/1/18 REV 1
[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Elina Thorström / LVM, elina.thorstrom@lvm.fi, 0295342393
Oskari Stenius / LVM, oskari.stenius@lvm.fi, 0295342056

EUTORI-tunnus

EU/2018/1526

Liitteet

Viite

Oikeusministeriö PERUSMUISTIO OM2018-00469

LAVO Haapasaari Riitta(OM) 16.11.2018

Asia
Ehdotus Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista; tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

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

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; tilanneselvitys.

Komissio antoi 27.9.2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista. Ehdotus kumoaa toteutuessaan voimassa olevan asetuksen (EY) N:o 1371/2007.

Maaliikennetyöryhmässä ehdotuksen ensimmäinen käsittely saatiin valmiiksi maaliskuussa 2018 ja edistymisraportti esiteltiin Coreperissa 25.5.2018. Itävallan puheenjohtajuuskaudella ehdotuksen kolmea ensimmäistä lukua käsiteltiin yhdessä vajaan puolen päivän kokouksessa lokakuussa 2018 puheenjohtajan kompromissiehdotuksen perusteella. Uusi edistymisraportti käsiteltiin Coreperissa 23.11.2018 ja esitellään liikenneneuvoston kokouksessa 3.12.2018.

Suomen kanta

Suomi ottaa tilanneselvityksen tiedoksi.

Suomen kansallisesta näkökulmasta ei ole tullut esiin sellaisia olennaisia puutteita voimassa olevan asetuksen säännöksissä, joiden vuoksi asetus olisi matkustajansuojan sisällön kannalta tarpeen uudistaa.

Matkustajansuojan pidemmälle meneväksi yhtenäistämiseksi jäsenvaltioissa ja tasapuolisten kilpailuedellytysten luomiseksi rautatieyritysten välille asetuksen uudistamista voidaan kuitenkin pitää perusteltuna. Asetusta on perusteltua päivittää myös rautatiealaa koskevassa muussa unionilainsäädännössä tapahtuneiden muutosten johdosta.

Suomi pitää ehdotettuja muutoksia pääpiirteissään tarkoituksenmukaisina. Lukuisiin yksittäisiin säännöksiin liittyy kuitenkin kysymyksiä, joita tulee selvittää. Soveltamisalapoikkeusten osalta on muun muassa pyrittävä varmistamaan se, että Suomen ja Venäjän välisen valtiosopimuksen määräykset riittävällä tavalla turvaavat

matkustajien suojan Suomen rataverkolla tapahtuvassa liikenteessä. Kaupunki-, esikaupunki- ja alueellista liikennettä koskevan poikkeuksen suhteen on pyrittävä varmistamaan se, että kaikkeen rautatieliikenteeseen pakollisina sovellettavat säännökset ovat yhteensopivia tällaisen liikenteen erityispiirteiden kanssa. Selvitettävä on myös se, onko ylivoimaisia esteitä koskevan poikkeuksen käyttöönotto tarkoituksenmukaista.

Suomelle on tärkeää, että säännökset olisivat selkeitä ja toimivia ja että ne turvaisivat kohtuullisen tasapainon rautatieyritysten ja muiden toimijoiden velvollisuuksien ja matkustajien oikeuksien välillä.

Pääasiallinen sisältö

Asetusehdotuksen tavoitteena on päivittää rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskeva lainsäädäntö vastaamaan toimintaympäristössä ja unionilainsäädännössä tapahtuneita muutoksia, kun rautatiemarkkinat on avattu kilpailulle.

Ehdotus sisältää joukon muutosehdotuksia verrattuna voimassa olevaan asetukseen. Uutena säännöksenä ehdotus sisältää asiakkaan kansalaisuuteen tai asuinpaikkaan taikka rautatieyrityksen tai lipunmyyjän sijoittautumispaikkaan perustuvan syrjinnän kiellon. Matkustajien mahdollisuuksia saada matkaa koskevia tietoja ehdotetaan parannettaviksi erityisesti suoralippujen osalta. Uudelleenreititystä koskevia säännöksiä ehdotetaan täsmennettäviksi. Viivästystilanteissa rautatieyrityksen korvausvastuuta ehdotetaan rajoitettavaksi, jos 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 olisi toteutettu. Ehdotuksella pyritään myös parantamaan vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

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

Ehdotuksen mukaan komissio valtuutetaan päivittämään liitteitä I – III Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) yhtenäisiin CIV –oikeussäännöksiin (CIV, COTIF –sopimuksen liite rautateiden kansainvälisestä henkilöliikenteestä) tehtyjen muutosten sekä teknologian kehityksen huomioon ottamiseksi.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Vastuuvaliokuntana on TRAN ja raportoijana Boguslaw Liberadzki (SD, PL). JURI on ottanut kantaa säädöstekniikkaan (28.2.2018) ja IMCO ehdotuksen sisältöön 85.6.2018). Parlamentti äänesti 15.11.2018 TRANin raportista ja hyväksyi sen.

Kansallinen valmistelu

Oikeusministeriö järjesti ehdotuksesta 27.10.2017 kuulemistilaisuuden, johon oli kutsuttu keskeiset viranomaiset ja elinkeinoelämän ja kuluttajien järjestöt.

U-kirjeluonnos:
EU22-liikennejaoston kirjallinen menettely 31.10.-2.11.2017.

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Eduskunta on käsitellyt asetusehdotusta tunnuksella U 63/2017 vp.

Ehdotusta on käsitelty liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Valiokunta yhtyi lausunnossaan LiVL 29/2017 vp valtioneuvoston kantaan asiassa, mutta painotti sitä, että asetusehdotus on tulkinnanvarainen ja sitä tulisi jatkokäsittelyssä selkeyttää. Liikennejärjestelmien ja eri liikennemuotojen osalta tulisi pyrkiä mahdollisimman yhdenmukaiseen ja liikennemuotoneutraaliin sääntelyyn. Valiokunta painotti lausunnossaan myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien vahvistamista, korvausten määräytymisen yhdenmukaistamista lähemmäksi lentoliikenteen vastaavaa asetusta sekä poikkeusmahdollisuuksien varmistamista.

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Rautatievastuuasetuksen säännökset ovat valtaosaltaan suoraan sovellettavaa oikeutta. Asetuksen soveltamisalaa koskevien poikkeuksien käyttämisestä Suomessa säädetään rautatiekuljetuslain (1119/2000) 8 a §:ssä. Sen mukaan asetusta ei sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä eikä eräitä asetuksen säännöksiä sovelleta taajamajunaliikenteessä laissa luetelluilla reiteillä. Suomen ja Venäjän välillä on tehty suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä valtiosopimus (SopS 84/2016), johon sisältyy määräyksiä muun muassa esteettömyydestä sekä rautatieyrityksen korvausvastuusta myöhästymis- ja junavuoron peruuntumistapauksissa. Todennäköisesti Suomi voi jatkossakin käyttää asetuksen sallimaa poikkeusmahdollisuutta Suomen ja Venäjän väliseen suoraan rautatieliikenteeseen. Komission ehdotukseen liittyy eräitä uusia tiedottamiseen ja henkilökunnan kouluttamiseen liittyviä säännöksiä, joita vastaavia ei voimassa olevassa valtiosopimuksessa ole. Näiden osalta on arvioitava tarkemmin, voidaanko tällaiset vaatimukset jatkossa täyttää Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä, jotta asetuksen mukaista poikkeusmahdollisuutta voitaisiin käyttää. Taajamaliikennettä koskeva poikkeus voitaisiin säilyttää nykyisellään. Eräät uudet substanssisäännökset tulisivat kuitenkin sovellettaviksi taajamajunaliikenteeseen.

Asetusehdotus koskee kuluttajien ja muiden matkustajien suojaa, joten se kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 10 ja 41 kohdan mukaisesti.

Taloudelliset vaikutukset

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

COM(2017) 548 final (komission ehdotus)
8721/18 (1. edistymisraportti)
14277/18 (2. edistymisraportti)
14052/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Riitta Haapasaari, oikeusministeriö, riitta.haapasaari@om.fi, puh. 0295150139

Hallitusneuvos Irja Vesanen-Nikitin, liikenne- ja viestintäministeriö, irja.vesanen-nikitin@lvm.fi, puh. 0295342544

EUTORI-tunnus

EU/2017/1479

Liitteet

Viite

Asia
Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta; yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus
U 50/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; neuvoston yleisnäkemys.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Suomi suhtautuu myönteisesti ehdotukseen ja sen tavoitteisiin sekä tukee ehdotuksen tavoitetta unionin lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi kansainvälisten sääntöjen kanssa. Suomi tukee tavoitetta uudistaa EU:n keskitettyä järjestelmää, jolla tunnustetaan kolmansien maiden merenkulkijoiden pätevyystodistuksia.

Direktiivin muutosehdotukseen sisältyy säännös, jossa esitetään, että komissiolle annettaisiin toimivalta antaa delegoituja säädöksiä direktiivin mukauttamiseksi tulevien STCW-yleissopimuksen muutosten kanssa. Tämän toimivallan siirtoa koskevan säännöksen tulee olla selkeä ja siirrettävän toimivallan asianmukaisesti rajattu.

Pääasiallinen sisältö

Esityksessä muutettaisiin vähimmäiskoulutusdirektiiviä, johon myös sulautettaisiin direktiivi 2005/45/EY. Esityksen tavoitteena on yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa voimassa olevaa EU:n sääntelyä, joka koskee merenkulkijoiden koulutusta sekä pätevyyskirjojen myöntämistä ja keskinäistä tunnustamista. Esityksen tavoitteena on myös mukauttaa direktiivin säännökset IMO:ssa hyväksyttyihin STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännöstön muutoksiin. Esityksessä otetaan huomioon STCW-yleissopimuksen viimeisimmät muutokset, jotka koskevat merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusvaatimuksia ja pätevyysvaatimuksia IGF-aluksilla ja matkustaja-aluksilla sekä merenkulkijoiden koulutusvaatimuksia polaarialueella liikkuvilla aluksilla.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 100 artiklan 2 kohta, jossa määrätään meriliikennettä koskevista toimenpiteistä. Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen meriliikennettä koskevat aiheelliset säännökset kuultuaan talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa. Neuvoston päätös tehdään määräenemmistöllä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentissa asian vastuu on liikenne- ja matkailuvaliokunnalla (TRAN), raportöörinä Dominique Riquet. Varjorapörtööreinä toimivat Lucy Anderson, Robers Zile, João Pimenta Lopes ja Keith Taylor. Työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunta EMPL antaa asiasta lausunnon (Sofia Ribeiro) TRAN-valiokunnalle.

Euroopan parlamentti ei ole vielä vahvistanut kantaansa.

Kansallinen valmistelu

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Säädösehdotus ja U-kirjelmäluonnos:
EU22-liikennejaoston kirjallinen menettely 12.-15.6.2018

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 19/2018 vp - U 50/2018 vp

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Merenkulkijoiden pätevyyksistä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) sekä valtioneuvoston asetuksessa aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä (508/2018). Direktiivin muutos ei aiheuttaisi juurikaan muutostarpeita liikenteen palveluista annettuun lakiin eikä valtioneuvoston asetuksella annettaviin säännöksiin koska Suomen lainsäädäntö on jo suurelta osin mukautettu viimeisimpiin STCW-yleissopimuksen ja –säännöstön muutoksiin.

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 15 §:n nojalla Liikenteen turvallisuusviraston on tunnustettava Euroopan talousalueen valtion toimivaltaisen viranomaisen antama STCW-yleissopimuksen mukainen pätevyyskirja ja lisäpätevyystodistus. Direktiiviehdotus ja STCW-yleissopimus edellyttäisivät, että Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi myös muissa jäsenvaltioissa myönnettyjä asiakirjatodisteita ja lääkärintodistuksia. Tämä edellyttäisi muutosta liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä laivaväen lääkärintarkastuksista annettuun lakiin (1171/2010, 9 a §).

Ahvenanmaan itsehallintolain (1991/1144) 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku kuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Siten myös laivaväen pätevyydet kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotus ei aiheuta valtiontaloudellisia vaikutuksia tai taloudellisia vaikutuksia yrityksille. Muutokset Liikenteen turvallisuusviraston työhön ovat vähäiset.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Komission ehdotus 24.5.2018 merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta ja direktiivin 2005/45/EY kumoamisesta COM(2018) 315 final

[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

erityisasiantuntija Maija Mansikkaniemi, liikenne- ja viestintäministeriö,
maija.mansikkaniemi@lvm.fi, p. 029 534 2016

erityisasiantuntija Jukka Tuomaala, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi,
jukka.tuomaala@trafi.fi, p. 029 5346 466

EUTORI-tunnus

EU/2018/1094

Liitteet

Viite

Asia

Asetusehdotus eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EMSW-asetusehdotus); yleisnäkemys

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus

U 49/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; neuvoston yleisnäkemys.

Komissio esitteli 17. toukokuuta 2017 asetusehdotuksen eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EMSW-asetusehdotus). Asetusehdotusta on käsitelty kesän ja syksyn 2018 aikana neuvoston merenkulkutyöryhmässä. Euroopan parlamentin raportööri on antanut asiassa 15.10.2018 raporttiluonnoksen, jota käsiteltäneen TRAN-valiokunnassa.

Euroopan unionin neuvoston on tarkoitus hyväksyä yleisnäkemys asetusehdotuksesta 3. joulukuuta. Ennen neuvostoa asetusehdotusta koskeva yleisnäkemys on hyväksyttävänä Coreperissa 28.11.2018.

Suomen kanta

Suomi voi alustavasti hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi. Ehdotusta yleisnäkemykseksi käsitellään vielä Coreper-kokouksessa 28.11.2018.

Valtioneuvoston kirjelmän eduskunnalle (U49/2018 27.6.2018) mukaan Suomi pitää tärkeänä asetusehdotuksen tavoitteita eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta, sillä se luo harmonisoidun, yksinkertaisen ja kattavan alusten satamakäyntien ilmoitusympäristön.

Alusten satamakäyntien harmonisoitu ilmoitusympäristö edistää alusten satamailmoitusten sähköistä tiedon välitystä sekä vähentää meriliikenteen ilmoitusten toimijoille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja parantaa kauppamerenkulun sekä koko logistiikkaketjun toimintaedellytyksiä. Asetusehdotuksen tavoite ilmoittaa satamakäynnin yhteydessä edellytetyt tiedot vain kerran noudattaa pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman Digitalisoidaan julkiset palvelut –kärkihankkeen tavoitetta, jossa julkinen hallinto sitoutuu kysymään samaa asiaa kansalaisilta ja yrityksiltä vain kerran.

Suomen kansalliset tavoitteet luoda digitalisaatiota, automaatiota sekä dataa hyödyntämällä liiketoimintaa ovat samansuuntaiset asetusehdotuksen tavoitteiden kanssa. Asetusehdotus perustuu pitkälti kansallisten ilmoitusjärjestelmien verkostoon, mikä on lähtökohtaisesti tavoiteltavaa. Ehdotus sisältää kuitenkin elementtejä, jotka saattavat olla toteutustavastaan riippuen Suomen tavoitteen kanssa ristiriitaisia. Palveluympäristö tulisi pyrkiä toteuttamaan tietoteknisesti kevyin menettelyin, jolloin siitä ei aiheutuisi myöskään kohtuuttomia kustannuksia.
Tyhjentävän dataelementtiluettelon laatimisen voidaan katsoa olevan kannatettavaa, koska sen arvioidaan helpottavan ilmoittajien toimintaa ja vähentää hallinnollista taakkaa. Suomen kannalta on tärkeää, että työryhmätyöskentelyn aikana on todettu, että data-elementtiluetteloon pystytään muun muassa talvimerenkulkuun ja väylämaksuihin liittyvät tiedot.

Työryhmäkäsittelyn aikana Suomi on tavoitellut tietojenvaihdossa tilannetta, jossa yritys voisi asettaa tiedot saataville omaan ohjelmointirajapintaansa, ja antaa pääsynhallinnan avulla eri toimijoille pääsyn tarvittaviin tietoihin. Toimintatapa ei ole kuitenkaan saavuttanut kannatusta muiden jäsenvaltioiden keskuudessa. Asetusehdotus kuitenkin mahdollistaa, että Suomi voi kansallisella tasolla käyttää kehittyneitä ohjelmointirajapintaratkaisuja, mutta ilmoittajia ei voida pakottaa käyttämään näitä ratkaisuja.

Käyttäjä- ja pääsynhallintajärjestelmän osalta on tärkeää, että pääsyoikeuksien hallinta on kansallisesti päätettävissä. Tietokantojen kehittämisen osalta on tärkeää, että hyödynnetään olemassa olevia tietokantoja ja järjestelmiä sekä varmistetaan niiden yhteensopivuus.

Ehdotetulla asetuksella siirrettäisiin komissiolle delegoitua säädösvaltaa eli oikeutta antaa asetusta tarkentavia ja liitteitä täydentäviä säädöksiä. Siltä osin kuin säädösvallan siirto on perusteltua, Suomi on esittänyt työryhmässä yhdessä muiden jäsenvaltioiden kanssa, että asetusta tarkemmassa muotoilussa ja asetuksen liitteiden täydentämisessä (dataelementtiluettelo) tulee varmistaa, että toimivallan siirtoa koskevat säännökset ovat riittävän selkeitä, tarkkarajaisia ja tarkoituksenmukaisia. Delegoidun säädösvallan käyttämisessä tulee myös huomioida jäsenvaltioiden erityistarpeita ilmoitusympäristön suhteen.

Pääasiallinen sisältö

Eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamista koskevan ehdotuksen tarkoituksena on parantaa nykyistä epäyhtenäistä alusten ilmoitusympäristöä. Ehdotetulla uudella asetuksella tuodaan yhteen koordinoidulla ja yhdenmukaisella tavalla kaikki satamakäyntiin liittyvä ilmoittaminen. Tämä puolestaan parantaa yhteen toimivuutta asiaankuuluvien järjestelmien välillä ja niiden välisiä yhteyksiä, mikä mahdollistaa tarpeen mukaan tietojen jakamisen ja uudelleenkäytön nykyistä tehokkaammin.

Asetusehdotuksen perusteella odotetaan hallinnollisen taakan pienenevän seuraavien toimenpiteiden avulla: 1) yhdenmukaistetut käyttöliittymät, menettelyt ja tieto-muodot; 2) yhden ilmoitusyhteyspisteen tarjoaminen; 3) tiedon uudelleenkäytön tehostaminen, jolloin ilmoitukset voidaan toimittaa vain kerran ja kaksinkertainen ilmoittaminen loppuu.

Ehdotuksen mukaan uusi toimintaympäristö perustuisi kansallisiin keskitettyihin palvelupisteisiin perustuvan yhdenmukaisen ja yhteentoimivan eurooppalaisen

merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamiseen. Tarkoitus on siis perustaa uusi alusten ilmoitusvelvoitteita ja menettelyihin liittyvien tietojen sähköistä siirtämistä koskeva yhdenmukainen toimintaympäristö.

Ehdotuksen liitteessä on listattu tyhjentävä dataelementtiluettelo, joka sisältää data-elementit, jotka kuuluvat ilmoitusvelvoitteisiin EU:n, kansainvälisen tai joidenkin kansallisten lainsäädäntöjen perusteella. Ehdotuksen mukaisesti komissiolla on valta hyväksyä delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään annettua dataelementtijoukkoa. Jäsenvaltio voi pyytää komissiota sisällyttämään dataelementtijoukkoon kansallisen ilmoitusvelvoitteen, johon sisältyisi muiden kuin jo dataelementtijoukkoon sisältyvien tietojen antamista.

Ehdotuksen mukaan kunkin jäsenvaltion on perustettava kansallinen keskitetty palvelupiste, johon annetaan kaikki ilmoitusvelvoitteiden täyttämiseen tarvittavat tiedot. Tullia koskevien tietojen luovuttamisessa ilmoittaja voi tarvittaessa ilmoittaa tiedot suoraan myös tulliviranomaisille. Yhdenmukaisuuden varmistamiseksi komissio tulee ehdotuksen mukaan kehittämään kansallisille keskitetyille palvelupisteille ilmoituskäyttöliittymämoduulin. Asetusehdotuksen hyväksymisen jälkeen komissio vahvistaisi täytäntöönpanosäädöksillä moduulin toiminalliset ja käytön menettelyt. Ilmoituskäyttöliittymämoduulin lisäksi tiedot voitaisiin toimittaa kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen graafisen rajapintaratkaisun välityksellä.

Asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin sallia tietojen välittämisen myös muita ilmoituskanavia, kuten satamien sisäisten tietojenvaihtojärjestelmien, käyttäen sillä edellytyksellä, että tällaiset kanavat ovat ilmoittajille vapaaehtoisia. Vaihtoehtoinen järjestelmä tulee olla ensisijaisesti niiden tapausten varalta, jolloin kansalliset keskitetyt palvelupisteet eivät jostain syystä ole toiminnassa. Asetusehdotuksen yhtenä keskeisimpänä tavoitteena on, että ilmoittajan edellytetään antavan asetuksen mukaiset tiedot ainoastaan yhden kerran satamakäyntiä kohti. Tavoitteena on esimerkiksi, että ilmoitustiedot annettaisiin vain kerran unionin satamasta lähtiessä, jolloin tietoja pyydettäisiin vain silloin uudestaan, jos alus on käynyt unionin ulkopuolisessa satamassa matkan aikana.

Asetusehdotuksen mukaan komissio loisi täytäntöönpanosäädöksellä yhteisen käyttäjä- ja pääsynhallintaa koskevan järjestelmän kansallista keskitettyä palvelupistettä käyttäville tahoille. Käyttäjä- ja pääsynhallintaa koskevan järjestelmän lisäksi komissio ehdottaa, että se perustaa EMSWe-alustietokannan, joka sisältää alusten tunnistus- ja yksilöintitietojen luettelon sekä merkinnät aluskohtaisista poikkeuksista ilmoitusvaatimuksiin. Edellä mainittujen tietokantojen lisäksi komissio ehdottaa perustavansa sekä yhteisen sijaintitietokannan sijaintikoodeista ja satamarakenteiden koodeista sekä vaarallisia aineita koskevan tietokannan.

Suomessa ilmoitusmuodollisuusjärjestelmän toteutusvastuu on alusliikennepalvelulain (623/2005) mukaisesti jaettu siten, että VTS-viranomainen vastaa merenkulun tiedonhallintajärjestelmän ylläpidosta ja tulliviranomainen vastaa tietojen sisällöstä ja ilmoitusten valvonnasta. Portnet -järjestelmä toimii tällä hetkellä Suomen satamaliikenteen tietojärjestelmänä eli ilmoitusmuodollisuusjärjestelmänä. Kansallisella täytyy kuitenkin huomioida, että kansallinen Portnet -järjestelmä on uudesta asetusehdotuksesta huolimatta tietyiltä osin oman elinkaarensa loppupäässä, jonka vuoksi se ei todennäköisesti teknisesti kykene vastaamaan harmonisoidun ilmoituskäyttöliittymämoduulin asentamista ja käyttöönottoa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta annetun ehdotuksen oikeusperusta on perustamissopimuksen 100 artiklan 2 kohta. Sen mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen antaa meri- ja lentoliikennettä koskeva aiheelliset säännökset.

Kokemus osoittaa vapaaehtoisuuteen perustuvat yhdenmukaistamistoimet riittämättömiksi. Komissio ilmoitti kesäkuussa vuonna 2017 julkaisemassaan ilmoitusmuodollisuusdirektiivin arvioissa, ettei direktiivi säännöksenä ole saavuttanut riittävissä määrin odotettuja tavoitteita. Nykyiset ei-sitovat ohjeet ja jäsenvaltioiden välinen yhteydenpito eivät ole parantaneet tilannetta, eivätkä ne ole johtaneet yhdenmukaistettuihin käyttöliittymiin, tietomuotoihin tai ilmoitusmenettelyihin. Suoritetun arvioinnin mukaan harmonisointia ei ole riittävästi saavutettu ja varustamojen hallinnollinen taakka on säilynyt direktiivistä huolimatta korkeana.

Asetusehdotuksessa esitetään siirrettäväksi komissiolle täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä koskevaa toimivaltaa. Komission säädösvaltaa koskeva toimivalta koskee erityisesti perustettavaa dataelementtiluetteloa, harmonisointia tukevaa ilmoituskäyttöliittymämoduulia ja perustettavia tietoaineistoja.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Raportöörinä asiassa toimii Deirdre Clune, joka on antanut asiassa raporttiluonnoksen 15.10.2018. Raporttiluonnoksen mukaan ehdotuksen tavoitteet ovat kannatettavia, koska niillä pystyvään vähentämään alan toimijoiden hallinnollista taakkaa sekä luomaan kustannustehokkaampi toimintaympäristö. Clune näkee, että harmonisoitu dataelementtiluettelo luo vankan pohjan yhtenäiselle ilmoitusympäristölle. Raporttia käsitellään TRAN-valiokunnassa.

Kansallinen valmistelu

Asetusehdotuksesta eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta laadittiin U-kirje (U 49/2018) kesäkuussa 2018; käsitelty EU22-liikennejaostossa, EU13-elinkeinopolitiikkajaostossa ja EU12-valtiontuki- ja hankintajaostossa.

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Valtioneuvoston U-kirjelmä eduskunnalle U49/2018 27.6.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVL 18/2018 vp 25.9.2018) yhtyi valtioneuvoston kantaan sellaisenaan.

MINVA-paketti: Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Kyseessä on ehdotus EU-asetukseksi, joka on jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa oikeutta. Annetun asetusehdotuksen perusteella tarkasteltavia kansallisia säädöksiä ovat arvion mukaan alusliikennepalvelulaki (623/2005), alusturvallisuuslaki (1686/2009), laki alusturvallisuuden valvonnasta (370/1995), merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009), laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (485/2004), laki liikenteen turvallisuusviraston perustamisesta (863/2009), laki eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta (1206/2004), laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista (1038/2009), laki liikenteen palveluista (320/2017), liikenne- ja viestintäministeriön asetus eräiden irtolastialusten turvallisesta lastaamisesta ja lastin purkamisesta (1411/2004) ja valtioneuvoston asetus vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden aluskuljetuksia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta (346/2014).

Lainsäädäntövallan jaosta valtakunnan ja maakunnan kesken säädetään Ahvenanmaan itsehallintolaissa (1144/1991). Maakunnan lainsäädäntövallasta säädetään lain 18 §:ssä ja valtakunnan lainsäädäntövallasta 27 ja 29 §:ssä. Kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevat asiat kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Asetusehdotuksen odotettavissa olevat tietotekniikkaan ja tietoteknisten järjestelmien kehittämiseen liittyvät kustannukset unionin tasolla olisivat vaikutusarvioinnin mukaisesti enintään 13,5 miljoonaa euroa 11 vuoden ajanjaksolla 2020–2030. Vaikutusarvioinnin mukaan asetusehdotuksenhyöty olisi hallinnollisen taakan vähentymisen seurauksena EU-tasolla varustamoille merkittävä; tuoden 22-25 miljoonaa miehistötuntia säästöä vuosien 2020-2030 välisenä aikana vastaten arvoltaan 625 -720 miljoonaa euroa.

Liikenneviraston alustavien arvioiden mukaan kokonaan uuden ilmoitusjärjestelmän toteutus tai nykyisen Portnet-järjestelmän päivittäminen maksaisi n. 3-5 miljoonaa euroa. Mikäli ilmoitukset menisivät saman moduulin välityksellä sekä liikenneviranomaisille että tullille, kansallisen ilmoitusjärjestelmän ylläpitokustannukset kasvavat nykyisestä.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Puheenjohtajan kompromissiehdotus 14509/18
[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

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

Kari Saari, liikenneneuvos, johtava asiantuntija, liikenne- ja viestintäministeriö, p. 050 5587461, kari.saari@lvm.fi

EUTORI-tunnus

EU/2018/1057

Liitteet
Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00498

VEO Hernberg Anna(LVM) 19.11.2018

Asia

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen (CEF) perustamiseksi; osittainen yleisnäkemys

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus

U 74/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; neuvoston osittainen yleisnäkemys

Komissio antoi 6.6.2018 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen perustamiseksi sekä asetusten (EU) No 1316/2013 ja (EU) No 283/2014 kumoamiseksi. Ehdotus on yksi komission aiemmin, 2.5.2018, antamaan vuosien 2021—2027 rahoituskehysehdotukseen liittyvistä asiakirjoista. Asetusehdotuksella kumotaan 11 päivänä joulukuuta 2013 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) No 1316/2013 ja 11 päivänä maaliskuuta 2014 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) No 283/2014.

Ehdotusta on käsitelty neuvoston CEF Friends of the Presidency -ryhmässä kesällä ja syksyllä 2018. Neuvostossa saadaan 3.12.2018 raportti ehdotuksen käsittelyn edistymisestä ja siellä on hyväksyttävänä neuvoston puheenjohtajan ehdotus neuvoston osittaiseksi yleisnäkemykseksi.

Suomen kanta

Suomi voi kompromissina hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston osittaiseksi yleisnäkemykseksi.

Suomi suhtautuu myönteisesti Verkkojen Eurooppa -välineen sisällöllisiin tavoitteisiin, joilla edistetään Euroopan kilpailukykyä ja talouskasvun edellytyksiä. Lisäksi väline tukee EU:n kestävän kasvun tavoitteita sekä EU:n energia- ja ilmastopolitiikan alalla asetettujen tavoitteiden toteutumista. Suomi katsoo, että Verkkojen Eurooppa – rahoitusvälineellä tulee tukea yleiseurooppalaisia verkkoja sekä uusien ja innovatiivisten, budjettirahoitusta täydentäviä rahoitusmuotoja.

Suomi pitää hyvänä, että ehdotukseen sisältyy Pohjanmeren-Itämeren ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä pohjoiseen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan. Tämä auttaisi kehittämään ympäristöystävällistä raideliikennettä pohjoiseen. Ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä Tornioon myös lisäisi tukikelpoisten

ratahankkeiden määrää niin, että Suomelle myönnettävän tuen määrä voisi kasvaa merkittävästi.

Suomen lähialueilla sijaitsevista rajat ylittävistä liikennehankkeista erityisesti Rail Baltica- ratahankkeen toteutumisella, sekä Itämeren alueen energiainfrastruktuurin kehittämisellä on Suomelle huomattavaa merkitystä.

Suomi pitää tervetulleena komission linjausta siitä, että uudella rahoituskaudella rahoituksen painopistettä siirretään entistä enemmän vähähiilisen liikenteen ja ilmastotavoitteiden toteuttamisen suuntaan. Suomi pitää hyvänä, että tukikelpoisia hankkeita liikennealalla ovat perinteisten infrahankkeiden ohella myös merten moottoritiet, liikenteen uudet teknologiat ja innovaatiot, kuten automaatio ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri. Koheesiomaiden erillinen rahoituskiintiö on Rail Baltica –hankkeen toteutumisen varmistamiseksi myös kannatettava.

Suomi pitää myönteisenä Verkkojen Euroopan energia-alan rahoituksen jatkamista EU:n rajat ylittävien sähkön ja kaasun siirtoyhteyksiin ja älyverkkohankkeisiin. Uutena elementtinä rahoituksen piiriin ehdotetaan lisäksi uusiutuvan energian rajat ylittäviä hankkeita, joille korvamerkittäisin 10 % rahoituksesta. Vielä ei ole kuitenkaan selvää, tarkalleen millaisia hankkeita tämä voisi koskea ja komissio antaa vasta myöhemmin tarkempia tietoja asiasta delegoidulla säädöksellä.

Suomi pitää myönteisinä Verkkojen Euroopan digitaalialaa koskevia ehdotuksia mukaan lukien 5G yhteydet liikenneväylillä ja merikaapeleiden tukikelpoisuus.

Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusosuutta ja sen merkitystä Pohjanmeren Itämeren käytävän varrella tulisi tarkastella laajemmasta kuin Suomen saannon ja liikennesektorin näkökulmasta. Rahoitusosuudella voi olla Suomelle tärkeän Rail Baltican toteutumiselle ratkaiseva merkitys. Sotilaallisen liikkuvuuden budjetilla voitaisiin jonkin verran helpottaa edellytettyjen infrastruktuurien toteuttamista. Saannon näkökulmasta on tässä vaiheessa vaikea ja ennenaikaista arvioida Suomen mahdollisuuksia.

Pääasiallinen sisältö

Verkkojen Eurooppa -ehdotuksessa esitetään rahoituksen jakautuminen liikenne-, energia- ja digitaalialoille. Asetusehdotuksessa määritellään edellytykset, menetelmät ja menettelyt, joiden mukaisesti Euroopan laajuisiin verkkoihin myönnetään unionin rahoitustukea liikenteen, energian ja digitaalialan infrastruktuurihankkeiden tukemiseksi. Komissio esittää Verkkojen Eurooppa –rahoitusvälineelle yhteensä 21,8 miljardia euron rahoitusta (vuoden 2018 hintataso). Liikenteen alalle ehdotettu osoitettavaksi 11,4 miljardia euroa rahoituskaudelle 2021–2027.
Lisäksi 10 miljardia euroa on varattu koheesiomaille ja noin 5,8 miljardia euroa sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin.

Keskeisenä Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteena on yleiseurooppalaisen liikennekäytävistä muodostuvan TEN-T -verkon tukeminen ja kehittäminen. TEN-T –verkon tärkeimpien yhteyksien, ns. ydinverkon on määrä olla valmis kokonaisuudessaan vuoteen 2030 mennessä. Koko TEN-T –verkon tavoitevuosi on 2050. Verkkojen Eurooppa –välineestä tuetaan myös erityisesti lento- ja rautatieliikenteen hallintajärjestelmiä. Komissio ehdottaa, että Suomen kautta kulkevan Pohjanmeri-Itämeri ydinverkkokäytävän haara ulotettaisiin Tornion kautta Luulajaan (Luulaja – Helsinki – Tallinna – Riika). Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävällä Suomessa säilyy osuus Venäjän raja – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali. Komissio esittää myös, että

Ruotsissa Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävää jatketaan Tukholmasta pohjoiseen Uumajan ja Luulajan kautta Ouluun ja Narvikiin Norjassa.

Rahoitus esitetään kohdennettavaksi niin, että 60 prosenttia käytetään perinteisiin infrastruktuurihankkeisiin (mm. ydinverkkokäytävät) ja 40 prosenttia merten moottoriteihin, telemaattisiin järjestelmiin sekä uusiin teknologioihin ja innovaatioihin. Lisäksi rahoitusvälineen varoista noin 75 prosentilla on tarkoitus tukea ydinverkkokäytävillä sijaitsevia hankkeita.

Energian osalta CEF-rahoituksen osuus kasvaa 60 prosenttia 7,7 miljardiin euroon aikaisemman kauden 4,8 miljardista eurosta. Rahoitus jatkuisi koko EU:ssa rajat ylittävien sähkön ja kaasun siirtoyhteyksiin ja älyverkkohankkeisiin. Enintään 10 prosenttia energia-alan rahoituksesta on korvamerkitty rajat ylittäviin uusiutuvan energian hankkeisiin.

Tietoliikennesektorilla pääpaino olisi sisämarkkinoiden kehittymisen kannalta tärkeiden yhteyksien parantamisessa (digital connectivity infrastructure). Tukea voidaan hakea esim. kotitalouksien valokuituyhteyksien rakentamiseen, tienvarsien 5G-verkkoihin ja merikaapeleihin. Maksimituki rakentamiseen on pääsääntöisesti 30 prosenttia (poikkeuksellisesti enintään 50 prosenttia rajat ylittävissä hankkeissa ja enintään 75 prosenttia hankkeissa, jotka koskevat erittäin nopeiden yhteyksien (Gigabit) rakentamista mm. sairaaloihin, terveyskeskuksiin sekä oppilaitoksiin ja tutkimuskeskuksiin). Paikallisissa lähiverkkohankkeissa tuki voi olla jopa 100 prosenttia.

Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin (military mobility) ehdotuksessa varatun 5,8 miljardin euron taustalla on EU:n sotilaallinen liikkuvuus –hanke, jonka tarkoituksena on mahdollistaa joukkojen ja niiden materiaalin nopeat siirrot EU:n jäsenvaltioiden välillä. Hanke on osa EU:n puolustusyhteistyön kehittämistä. Verkkojen Eurooppa asetusehdotuksessa ei käsitellä rahoituksen kohdentamista, mutta sotilaallista liikkuvuutta koskevaa rahoitusta kuitenkin hallinnoitaisiin rahoitusvälineen kautta. Sotilaallisten hankkeiden lähtökohtana on, että EU-rahoitus voisi toteutua vain hankkeissa, joilla on myös siviilikäyttötarve. Rail Baltica ja Pohjanmeren-Itämeren ydinverkkokäytävä liikennehankkeineen on potentiaalinen sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen käyttökohde.

Puheenjohtajan ehdotus neuvoston osittaiseksi yleisnäkemykseksi sisältää asetuksen sisälön rahoitustasoja lukuun ottamatta. Rahoitustasot ratkaistaan erikseen päätettäessä monivuotisesta rahoituskehyksestä.

Puheenjohtajan ehdotuksessa osittaiseksi yleisnäkemykseksi energiaa koskevien artiklojen osalta lasketaan uusiutuvan energian rajat ylittävien projektien osalta enimmäisrahoitus 20 %:sta 15 %:iin. Liikenteen osalta ehdotus osittaiseksi yleisnäkemykseksi muuttaa indikatiivisia prosentteja koheesiorahaston varojen jakautumista perusteisen infran ja uusien kohteiden rahoituksen suhdetta 80/20 %:sta 85/15 %:iin.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperusta on yleiseurooppalaisia TEN-T -liikenneverkkojen osalta SEUT 172 artikla ja uusiutuvien energialähteiden edistämisen osalta SEUT 194.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentin ITRE (Teollisuus, tutkimus ja energia) ja TRAN (Liikenne ja matkailu) –valiokuntien mietintöluonnoksesta äänestettiin yleisistunnossa 25.10.2018.

Kansallinen valmistelu

U-kirjelmäluonnos (U 74/2018 vp):
EU22-liikennejaoston, EU21-energiajaoston ja EU19-viestintäjaoston kirjallinen menettely 21.-26.6.2018
Monivuotisen rahoituskehyksen valmistelua koordinoiva virkamiesjohtoryhmä 22.7.2018
EU-ministerivaliokunta 5.7.2018

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Eduskunnalle on toimitettu U-kirjelmä (U 74/2018 vp), jonka käsittelyssä eduskunta on yhtynyt asiassa valtioneuvoston kantaan (LiVL 32/2018 vp).

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ehdotuksilla ei olisi välitöntä vaikutusta Ahvenanmaan asemaan. Ahvenanmaalla ei ole TEN-T ydinverkkoja, joten ne eivät ole tukikelpoisia tulevalla varainhoitokaudella. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 pykälän 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta teitä, kanavia, tieliikennettä raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisia meriliikenneväyliä koskevissa asioissa. Digitalisaatiossa pääasiallisen toimivallan katsotaan kuuluvan valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Asetusehdotus on Suomen saannon näkökulmasta erittäin myönteinen. Pohjanmeri-Itämeri –ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä Tornioon lisäisi tukikelpoisten ratahankkeiden määrää jopa 2 miljardilla eurolla. Tukea olisi näin haettavissa jopa 600 miljoonaa euroa enemmän kuin nykyisen rahoitusasetuksen säännöillä (tuki enintään 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista). Arvio kuluvan kehyskauden Suomen kokonaissaannosta liikennesektorilla on noin 160 milj. euroa.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

COM(2018) 438 final
[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenneneuvos, johtava asiantuntija Lassi Hilska, liikenne- ja viestintäministeriö, lassi.hilska@lvm.fi, puh. +358 40 543 6573

EU-avustaja Anna Hernberg, liikenne- ja viestintäministeriö, anna.hernberg@lvm.fi, puh. 0295342066

EUTORI-tunnus

EU/2018/1233

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00501

VEO Perälä Hanna 20.11.2018
JULKINEN

Asia
Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävistä yhdenmukaistamistoimenpiteistä; tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus
U 68/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; tilanneselvitys.

Suomen kanta

Suomi ottaa tiedoksi tilanneselvityksen.

Pääasiallinen sisältö

Komissio julkaisi toukokuussa 2018 asetusehdotuksen, joka liittyy vuonna 2017 julkistettuun vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaan. Liikenneinfrastruktuuri-investoinnit edistävät näiden tavoitteiden saavuttamista.

Kokemusten perusteella Euroopan laajuisen liikenneverkon, jäljempänä ”TEN-T”, ydinverkkohankkeiden täytäntöönpanoa haittaavat monimutkaiset hallinnolliset menettelyt ja sääntelyn epävarmuus, joista aiheutuu lisäkustannuksia ja viiveitä. Euroopan laajuisen liikenneverkon saattaminen tehokkaasti valmiiksi on tärkeää sisämarkkinoiden toiminnan, liikenteen digitalisaation ja vähähiiliseen liikkuvuuteen siirtymisen kannalta. Käytännön ongelma Verkkojen Eurooppa -välineen varainkäytön kannalta on se, että hankkeille myönnettyä yhteisörahoitusta jää käyttämättä. Hankkeet käynnistyvät suunniteltua myöhemmin tai jäävät toistaiseksi kokonaan toteutumatta. Tällöin näitä myöhään vapautuvia varoja ei kyetä järkevästi suuntaamaan muihin toteutusvaiheeseen ehtineisiin hankkeisiin.

Asetusehdotuksella pyritään luomaan lainsäädäntö, jolla pyritään vähentämään TEN-T-infrastruktuurihankkeiden täytäntöönpanossa ilmenneitä viivästymisiä. Aloitteessa asetetaan koko lupamenettelyn enimmäisajaksi kolme vuotta. Aloitteen tarkoituksena on myös lisätä selkeyttä niihin prosesseihin, joita hankkeiden toteuttajien on noudatettava, etenkin lupamenettelyyn, julkisiin hankintoihin ja muihin menettelyihin.

Hankkeen toteuttajan on toimitettava hakemuksen yksityiskohtaisen rakenteen kuvauksen mukaiset hakemusasiakirjat 21 kuukauden kuluessa yllä mainitun yksityiskohtaisen rakenteen kuvauksen vastaanottamisesta.

Ehdotusta on käsitelty neuvoston työryhmässä, ja siinä on havaittu useita lisäkäsittelyä vaativia kohtia. Näitä ovat mm. ehdotuksen soveltamisala, yhteys lupamenettelyihin, lupaviranomainen ja lupaprosessin kesto ja täytäntöönpano. Edistymisraportin mukaan käsittelyä jatketaan tulevalla puheenjohtajuuskaudella.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 172 artikla. Ehdotus hyväksytään tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä. Neuvosto ja Euroopan parlamentti päättävät asetuksen antamisesta yhdessä. Neuvosto tekee päätöksen määräenemmistöllä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Vastuuvaliokunta TRAN, raportööri Dominique Riquet (ALDE, FR)

Kansallinen valmistelu

U-kirjelmä (U 68/2018 vp):
EU22-liikennejaoston kirjallinen menettely 25.6. – 27.6.2018

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaoston kokous 26.11.2018
EU-ministerivaliokunnan kokous 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 31 2018 vp

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetuksen piiriin tulisivat TEN-T -ydinverkon rakennus- ja parantamishankkeet. Nykyisin se koskisi tietä Vt 1 ja Vt 7 Naantalista Vaalimaalle sekä Vt 4 Helsingistä Kemiin ja edelleen Tornioon ja rautatietä Turusta/Naantalista Vainikkalaan, Kouvolasta Kotkaan ja Haminaan sekä päärataa Helsingistä Tornioon. Terminaaleista sen soveltamisalaan kuuluvat satamista Hamina-Kotka, Helsinki, Turku ja Naantali, lentoasemista Helsinki ja Turku sekä Kouvolan maaliikenneterminaali.

Asetuksella ei ole välittömiä vaikutuksia Ahvenanmaalle. Ahvenanmaalla ei ole TEN-T ydinverkkoja. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta koskevissa asioissa.

Taloudelliset vaikutukset

Asetuksella ei ole välittömiä valtiontaloudellisia vaikutuksia. Liikennehankkeiden toteutuksen myöhästyminen tai pitkittyminen aiheuttaa kustannuksia myös Suomessa.

Mitään rahamääräistä kustannusarviota lupakäsittelyn viivästymisistä ei kuitenkaan voi esittää. Kustannukset liittyvät suoraan hankkeen rakennuskustannuksiin, kun töitä ei voida tehdä optimaalisessa aikataulussa. Suurin vaikutus kohdistuu käyttäjiin, kun tavoitellut säästöt siirtyvät myöhemmäksi.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

14226/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenneneuvos Lassi Hilska, liikenne- ja viestintäministeriö, lassi.hilska@lvm.fi, puh. 040 543 6573

EUTORI-tunnus

EU/2018/1051

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00499

VEO Hernberg Anna(LVM) 19.11.2018

Asia

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

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus

U 70/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; tilanneselvitys.

Osana maantieliikennepakettia komissio antoi 8 päivänä marraskuuta 2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta.

Ehdotusta on käsitelty neuvoston liikenteen intermodaalityöryhmässä keväästä 2018 alkaen. Neuvostossa saadaan 3.12.2018 raportti ehdotuksen käsittelyn edistymisestä. Tilanneselvitys on esillä Coreperissa 23.11.

Suomen kanta

Suomi ottaa tiedoksi tilanneselvityksen.

Puhtaiden teknologioiden kysyntää lisäämällä vaikutetaan näiden ratkaisujen yleistymiseen ja siten päästövähennysten toteutumiseen. Suomelle direktiiviehdotuksessa allokoitu 35 % nolla- ja vähäpäästöisten autojen vähimmäishankintatavoite kaikista julkisista hankinnoista vuosina 2025 ja 2030 on Suomen näkemyksen mukaan oikeansuuntainen.

Alkuperäisen direktiiviehdotuksen ”puhtaan ajoneuvon” määrittely olisi rajannut nestemäiset biopolttoaineet pois raskaista ajoneuvoista. Syyskuussa annetun puheenjohtajan kompromissiehdotuksen mukaan nestemäiset biopolttoaineet olisivat kuitenkin mukana puhtaan raskaan kaluston määritelmässä.

Asetusehdotuksessa rajattaisiin kuitenkin edelleen esimerkiksi biokaasulla ja muilla kestävästi tuotetuilla korkeaseosbiopolttoaineilla toimivat henkilö- ja pakettiautot pois ”puhtaiden” ajoneuvojen piiristä.

Valtioneuvosto katsoo, että direktiivin soveltamisalan laajentaminen esitetyllä tavalla on tarkoituksenmukaista, jotta soveltamisala kattaisi kaikki merkitykselliset

hankintakäytännöt. Suomen kansallisessa laissa (joukkoliikennelain mukaiset) julkiset palveluhankinnat oli sisällytetty lain soveltamisalaan jo lain tullessa voimaan vuonna 2011.

Pääasiallinen sisältö

Ehdotus on osa niitä toimia, joilla pannaan täytäntöön vuonna 2016 annettu ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia”, jonka tavoitteita on vähentää tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoihin verrattuna sekä merkittävästi vähentää ilman epäpuhtauspäästöjä.

Julkisen sektorin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoilla on oma tärkeä roolinsa Suomen autokannan uusiutumisessa. Julkisen sektorin osuus uusien henkilöautojen hankinnoista ei ole suuri, esimerkiksi vuonna 2016 se oli noin 1 %, mutta julkisen sektorin autohankinnat voivat toimia näkyvänä esimerkkinä muille auton ostajille. Julkisen sektorin ajoneuvohankintojen arvoksi on aiemmin arvioitu noin 50 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi julkinen sektori vaikuttaa liikennemarkkinoihin joukkoliikennettä ja muita julkisia liikennepalveluita tilaamalla.

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. Julkiset hankinnat ovat olennaisia kysyntää edistäviä toimenpiteitä. Direktiiviä tarkistamalla huolehditaan siitä, että direktiivi kattaa kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt, että siinä annetaan selkeitä ja pitkälle ajalle ulottuvia signaaleja
markkinoille ja että sen säännökset ovat entistä yksinkertaisempia ja tehokkaita

Tarkistuksella laajennetaan direktiivin soveltamisalaa. Direktiivin soveltamisala ulotetaan koskemaan muitakin hankintamuotoja kuin ostaminen eli ajoneuvon
leasing-vuokraaminen, vuokraaminen tai osamaksukauppa. Soveltamisalaan otetaan myös julkiset palveluhankintasopimukset, jotka koskevat maanteitse suoritettavia joukkoliikennepalveluita, matkustajien erikoismaantiekuljetuksia, tilausmatkustajaliikenteen palveluita sekä linja-autojen ja linja-autojen kaukoliikenteen vuokrausta kuljettajan kanssa.

Direktiiviehdotuksessa määritellään ajoneuvojen yhdistettyjen hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjen pohjalta ns. ”puhdas ajoneuvo”. Direktiiviehdotuksen mukaan puhtaita ajoneuvoja ovat kevyet hyötyajoneuvot, joiden CO2 –päästöt vuonna 2025 ovat enintään 25 (M1- ja M2 –luokan ajoneuvoilla) – 40 g/km (N1 –luokan ajoneuvoilla). Vuonna 2030 nämä päästörajat tiukkenevat nollaan kaikilla kevyillä hyötyajoneuvoilla. Muiden kuin CO2-päästöjen osalta ajoneuvo katsotaan puhtaaksi ajoneuvoksi, jos ajoneuvojen ”todelliset” päästöt (”real driving emissions”) ovat enintään 80 % auton ilmoitetuista päästöistä vuonna 2025. Vuoden 2030 RDE-lukuja ei ole arvioitu.

Raskaan kaluston osalta (M3, N2, N3 ajoneuvot) ajoneuvo katsotaan puhtaaksi, jos se voi liikenteessä hyödyntää joko sähköä, vetyä tai maa- tai biokaasua (nesteytettynä tai paineistettuna). Komission ehdotuksen mukaan myös raskaalle kalustolle annettaisiin ajoneuvojen CO2-päästöihin pohjautuvat hankinnan raja-arvot sen jälkeen, kun niitä koskevat hiilidioksidipäästörajat on vahvistettu EU:n tasolla. Tarkistetun direktiivin nojalla olisi mahdollista hyväksyä delegoituja säädöksiä tähän liittyen.

Direktiiviehdotuksessa vahvistetaan jäsenvaltiokohtaiset vähimmäishankintatavoitteet, jotka perustuvat direktiivissä annettuun määritelmään ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, kunnes delegoitu säädös on hyväksytty. Suomen tavoitteeksi ehdotetaan 35 % vuonna 2025 ja vuonna 2030.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperustana on SEUT 192(1), ja se hyväksytään tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentin ENVI (Ympäristö, kansanterveys ja elintarvikkeiden turvallisuus) –valiokunnan mietintöluonnoksesta äänestettiin yleisistunnossa 25.10.2018.

Kansallinen valmistelu

U-kirjelmä
EU22-liikennejaoston ja EU23-ympäristöjaoston kirjallinen menettely

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Eduskunnalle on toimitettu U-kirjelmä (U 70/2017 vp), jonka käsittelyssä eduskunta on yhtynyt asiassa valtioneuvoston kantaan (LiVL 5/2018 vp, YmVL42018 vp).

U-jatkokirjelmä U 70/2017 vp

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

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

Taloudelliset vaikutukset

Komission vaikutusarvioinnin mukaan päivitetyn direktiivin odotetaan vähentävän hiilidioksidin, typen oksidien ja hiukkasten päästöjä ja pienentävän päästöihin liittyviä ympäristökustannuksia. Nettokustannussäästöjen arvioidaan vuosina 2020–2035 olevan noin 4,2 miljardia euroa perusskenaarioon verrattuna.

Komission vaikutusarvion mukaan vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn jäävät kevyiden hyötyajoneuvojen osalta suhteellisen vaatimattomiksi, kun otetaan huomioon, että julkisten hankintojen osuus ajoneuvohankinnoista on kokonaisuutena pieni. Linja-autojen markkinoilla kysynnästä tulee selkeää ja pitemmälläkin aikavälillä ennustettavaa, mikä tukee alan kilpailukykyä. Kun investoinnit lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin ja sähköverkkoihin lisääntyvät, myös kasvu paranee.

Komission vaikutusarvioinnin mukaan uudistettu direktiivi tulee jonkin verran lisäämään julkisen sektorin hankintakustannuksia. Toisaalta entistä energiatehokkaammat ajoneuvot kuluttavat vähemmän polttoainetta, jolloin säästöjä syntyy niiden käyttökuluissa. Suomessa on arvioitu, että esimerkiksi sähköbussi tulee perinteistä dieselbussia edullisemmaksi jo nykyisillä hankintahinnoilla, jos sopimuskausi on riittävän pitkä (noin 10 vuotta). Hankintahintojen odotetaan lisäksi lähitulevaisuudessa laskevan, mikä lyhentää vaadittavan takaisinmaksuajan pituutta.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

COM(2017) 653 final
14230/18

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö, saara.jaaskelainen@lvm.fi, 0295342560

EU-avustaja Anna Hernberg, liikenne- ja viestintäministeriö, anna.hernberg@lvm.fi, 0295342066

EUTORI-tunnus

EU/2017/1627

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00490

TIO Miettinen Anne 16.11.2018

Asia
Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sähköisestä kuljetusinformaatiosta (ns. eFTI-asetus COM(2018)279 final); tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus
U 51/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; tilanneselvitys

Asetusehdotusta (vaikutusarvio, asetusehdotus ja sen artiklakohtainen käsittely) on käsitelty neuvoston intermodaalityöryhmässä kaksi kertaa heinäkuussa 2018. Euroopan parlamentin raportööri on antanut asiassa 25.10.2018 raporttiluonnoksen, jota käsiteltäneen Euroopan parlamentin täysistunnossa vuoden 2019 alkupuolella.

Puheenjohtajamaan tilanneselvitysluonnoksesta on keskusteltu lyhyesti neuvoston intermodaalityöryhmässä 15.11.2018 Tuolloin puheenjohtajamaa on luvannut lisätä tilanneselvitykseen Suomen toivomuksesta hajautetun, avoimiin rajapintoihin perustuvan tiedonvaihdon. Kokouksessa saadun tiedon mukaan asiaa käsitellään lyhyesti työryhmässä viimeisen kerran Itävallan puheenjohtajuuskaudella 7.12.

Liikenneneuvostossa 3.12.2018 käsitellään puheenjohtajamaan tilanneselvitystä (13894/18 luonnos 12.11.2018).

Tämänhetkisen arvion mukaan asia etenee hitaasti Romanian kaudella ja käsittely jatkuu vielä Suomen puheenjohtajuuskaudella.

Suomen kanta

Suomi ottaa tiedoksi tilanneselvityksen.

Valtioneuvoston kirjelmän eduskunnalle (U5 1/2018 vp; 27.6.2018) mukaan Suomi pitää tärkeänä, että:

- Asetusehdotuksen tavoitteet ovat kannatettavia, sillä ne vauhdittavat siirtymää sähköisten dokumenttien ja edelleen koneluettavan datan hyödyntämiseen sekä tukevat digitaalisia sisämarkkinoita ja viranomaistehtäviä
- Suomi pitää tärkeänä, että ehdotuksessa on huomioitu henkilötietojen ja liikesalaisuuksien suoja sekä tietoturva

- Tietojärjestelmiä koskevat tekniset vaatimukset laadittava siten, että yritykset voisivat halutessaan hyödyntää samaa järjestelmää laajemminkin myös yritysten välisessä tietojen vaihdossa
- Tietojenvaihdossa on tavoiteltavin tilanne, jossa yritys voi asettaa tiedot saataville omaan ohjelmointirajapintaansa ja antaa pääsynhallinnan avulla toimijoille pääsyn tarvittaviin tietoihin, jolloin tieto tarvitsee tallentaa vain kerran. Komission tavoittelema järjestelmäarkkitehtuuri jää asetusehdotuksessa epäselväksi.
- Pakollinen sertifiointimenettely on yksityiskohtainen – tulee selvittää, kannustaisiko vapaaehtoinen sertifiointi yrityksiä vaatimuksenmukaisiin ratkaisuihin
- Kuljetustoiminta on kansainvälistä. Siksi on varmistettava koordinaatio kansainvälisen lainsäädännön, kehitystyön ja standardoinnin kanssa sekä vaikutettava kansainväliseen kehitykseen.
- Komissiolla on laaja delegoitujen säädösten anto-oikeus. Esimerkiksi vaikutuksia kustannuksiin ja käytännön toimintaan on siksi vaikea arvioida. Erityisesti näkemyksiä koskien hajautettuun malliin perustuvaa sähköistä tiedon vaihtoa, kansainvälisen lainsäädännön ja standardisoinnin hyödyntämistä ja hallinnollisen taakan välttämistä olisi syytä huomioida asetusehdotuksen toimivaltuuksissa liittyen delegoituihin säädöksiin.
- eFTI-alustoja ja palveluntarjoajia koskevia vaatimuksia koskevat artiklat ovat yleisellä tasolla perusteltuja, mutta on varmistettava, että ne toteutetaan teknologianeutraalilla tavalla lukkiutumatta tiettyihin toimittajiin.
- Toimeenpanosäädösten laatiminen ei saa tarpeettomasti hidastaa asetuksen voimaantuloa ja digitaalisen tiedon käyttöönottoa.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVL 20/2018 vp) yhtyi valtioneuvoston kantaan ja painotti eri kuljetusmuotojen rahtikirjojen tietosisältöjen maailmanlaajuista harmonisointia.

Puheenjohtajamaan työryhmäkäsittelyn ja kirjallisten kommenttien pohjalta tekemät havainnot tilanneselvityksessä ovat Suomen kannan mukaisia. Lisäksi puheenjohtajamaa on luvannut lisätä Suomen vaatimuksesta tilanneselvitykseen vaatimuksen hajautetusta, avoimiin rajapintoihin perustuvasta tiedonvaihtoarkkitehtuurista.

Pääasiallinen sisältö

Euroopan komission antaman Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusehdotuksen sähköisistä kuljetustiedoista (ns. eFTI-asetus COM(2018)279 final) tavoitteena on tavaraliikenteen ja logistiikan tehokkuuden kasvattaminen ja hallinnollisen taakan pienentäminen. Ehdotuksen mukaan asetusta sovellettaisiin neljä vuotta sen voimaantulon jälkeen, mutta tähänastisten neuvottelujen perusteella tätä pidetään epärealistisena tavoitteena ja on pikemminkin 7 vuotta. Tällöin toimivaltaisten viranomaisten tulee hyväksyä ja pystyä vastaanottamaan sellaiset digitaaliset tiedot, jotka esimerkiksi liikenteen harjoittajat ja logistiikkayhtiöt, jotka ovat vastuussa lakisääteisten tietojen asettamisesta toimivaltaisen viranomaisen saataville sovellettavien lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti, toimittavat asetuksen ja komission sen perusteella antamien delegoitujen säädösten mukaisten vaatimusten mukaisilla, sertifioiduilla järjestelmillä.

Asetusehdotuksen tavoitteet tukevat viranomaistehtäviä sekä siirtymistä koneluettavan datan hyödyntämiseen. Viranomaisvelvoite koskisi kaikkia liikennemuotoja ja rajat ylittävää liikennettä Euroopan unionissa. Yrityksiä ei

kuitenkaan velvoitettaisi toimittamaan tietoja sähköisessä muodossa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Komissio ehdottaa aloitteen oikeusperustaksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 91 artkilaa, 100 artiklan 2 kohtaa ja 192 artiklan 1 kohtaa.

Sopimuksen 91 artiklan mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta. Artiklaa tulkittaessa on otettava huomioon 90 artikla, jossa edellytetään, että jäsenvaltiot harjoittavat yhteistä liikennepolitiikkaa. Sopimuksen 100 artiklan 2 kohdan mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat meri- ja lentoliikennettä koskevat aiheelliset säännökset.

Sopimuksen 192 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto päättävät unionin toimista muun muassa ihmisten terveyden ja ympäristön suojeluun liittyvien tavoitteidentoteuttamiseksi. Artiklaa tulkittaessa on otettava huomioon 191 artikla.

Ehdotuksessa komissiolle esitetään siirrettäväksi sekä täytäntöönpanovaltaa että säädösvaltaa (delegoidut säädökset).

Käsittely Euroopan parlamentissa

Raportöörinä asiassa toimii Claudia Schmidt, varjoraportöörinä Merja Kyllönen. Schmidt on antanut asiassa raporttiluonnoksen 25.10.2018. Sen mukaan ehdotuksen alan tulisi sisältää laajemmin liikennettä koskevan lainsäädännön vaatimukset (mm. yhteisölupa, ajolupa) sekä kaikki saatavilla oleva digitaalinen tieto (mm. älyliikenne ja tietullaus) ja mahdollistaa säädöstenmukaisuuden valvontaa esimerkiksi kabotaasin valvonnan ja paikantamisen osalta. Schmidt näkee myös ehdotetun sertifioinnin toteuttaminen tärkeäksi nopeasti. Raportti hyväksyttäneen Euroopan Parlamentin täysistunnossa vuoden 2019 alkupuolella.

Kansallinen valmistelu

Asetusehdotusta ja sitä koskevaa U-kirjelmää käsiteltiin luonnosvaiheessa kirjallisessa menettelyssä seuraavissa jaostoissa: Liikenne (EU 22), Sisämarkkinat (EU 8), Oikeus- ja sisäasiat (EU 7), Viestintä (EU 19) ja Elinkeinopolitiikka (EU 13). Lisäksi valmistelussa on käyty keskusteluja valtionvarainministeriön, oikeusministeriön ja ympäristöministeriön, muiden virastojen sekä alan toimijoiden kanssa liikenne- ja viestintäministeriön perustamassa logistiikan digitalisaatioverkostossa. Ahvenanmaan maakuntahallitukselle annettiin mahdollisuus kommentoida jaostokäsittelyn yhteydessä.

Ehdotusta on käsitelty logistiikan digitalisaatioverkoston työpajassa keväästä 2018 alkaen, viimeksi 12.11.2018.

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

Valtioneuvoston U-kirjelmä eduskunnalle U51/2018 27.6.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVL 20/2018 vp 25.9.2018) yhtyi valtioneuvoston kantaan ja painotti eri kuljetusmuotojen rahtikirjojen tietosisältöjen maailmanlaajuista harmonisointia.

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta unionin jäsenvaltioissa. Asetusehdotuksen artiklat ja johdanto-osan perustelukappaleet ovat paikoin tulkinnanvaraisia, joten niiden perusteella on toistaiseksi vaikea arvioida ehdotuksen vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön. Tarkemman arvion pohjaksi ehdotuksen yksityiskohdista hankitaan tietoa ja ehdotuksen vaikutuksia selvitetään neuvoston työryhmässä tapahtuvan jatkovalmistelun kuluessa.

Jäsenvaltioiden olisi notifioitava komissiolle kansallisesta lainsäädännöstä ja sen muutoksista asetuksen liitteen 2 mukaisesti. Suomessa ei ole erityistä lainsäädäntöä, joka estäisi viranomaisia hyväksymästä sähköisiä asiakirjoja tai digitaalista tietoa. Yleislainsäädäntö mahdollistaa sähköisen asioinnin. Pelkästään kansallisesta lainsäädännöstä johtuvia esteitä ei kuljetusten osalta ole vaan esteet juontavat kansainvälisistä sopimuksista ja EU-sääntelystä.

Kyseessä on ehdotus EU-asetukseksi, joka on jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa oikeutta.

Ahvenanmaan maakunta vastaa Euroopan unionin säädösten täytäntöönpanosta siltä osin kuin asia itsehallinnon osalta kuuluu sen toimivaltaan. Lainsäädäntövallan jaosta valtakunnan ja maakunnan kesken säädetään Ahvenanmaan itsehallintolaissa (1144/1991). Maakunnan lainsäädäntövallasta säädetään lain 18 §ssä ja valtakunnan lainsäädäntövallasta 27 ja 29 §ssä. Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat maakuntahallituksen alaisia viranomaisia ja laitoksia (1), luonnon- ja ympäristönsuojelua (10) sekä tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä (21) koskevat asiat. Ahvenanmaa on notifioinut vaarallisten aineiden kuljetusta tiellä, rautatiellä ja sisävesillä koskevan direktiivin (2008/68/EU).

Taloudelliset vaikutukset

Julkiselle sektorille aiheutuisi komission arvion mukaan kustannuksia järjestelmien sertifioinnista (17 miljoonaa euroa) sekä 251 miljoonaa euroa toimeenpanosta. Lisäksi kansallisten viranomaisten odotetaan investoivan uusiin IT-järjestelmiin, -sovelluksiin tai tietojen lukulaitteisiin tai olemassa olevien tietojärjestelmien sopeuttamiseen, mutta nämä eivät liene merkittäviä kustannuksia. Asetus lisää Suomessa jonkin verran

vuosittaisia hallinnollisia kuluja sertifiointi-, ilmoitus- ja notifiointitehtävien osalta sekä komission asiantuntijaryhmään osallistumisen osalta.

Kertaluonteisia kustannuksia ovat viranomaisten tietojärjestelmien tai laitteiden uusimisen ja sopeuttamisen kustannukset, jotka kuitenkin jäänevät pieniksi. Käytännössä kustannukset koskevat viranomaisista erityisesti poliisia, tullia ja rajaviranomaisia sekä Suomen ympäristökeskusta, joiden osalta digitalisaatio on jo varsin pitkällä. Rautatiekuljetusten osalta ehdotus koskee myös Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusviratoa (Trafia). Tiedon noutaminen rajapinnasta on kustannustehokas tapa tiedon siirtoon. Esimerkiksi poliisin osalta on arvioitu kustannuksiksi n. 100 000 euroa, maksimissaan satoja tuhansia euroja. Rajavartiolaitoksen osalta on arvioitu mahdolliseksi n. 50 000 – 70 000 euron kustannukset rajapintojen luomiseen. Kustannuksia on haastavaa arvioida, koska tietoa tarkemmista järjestelmäspesifikaatioista ei ole. Komission vaikutusarviossa kustannuslaskelmissa viitataan esimerkkinä Eucaris-tietojärjestelmän kustannuksiin kansallisille yhteyspisteille. Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafille) vuosittaiset kustannukset ovat noin 30 000 euroa.

Komission vaikutusarvion mukaan suurimmat hyödyt teollisuudelle olisivat taloudellisia ja ympäristöön liittyviä. Teollisuus säästäisi 20-27 miljardia euroa vuosien 2018-2040 aikana hallintokustannusten pienenemisen ansiosta. Toimialan kaikista hallintokustannusten säästöistä noin 60 prosentin odotetaan koituvan maantieliikenteen harjoittajille, joista 99 prosenttia on pk-yrityksiä. Suomalaisissa selvityksissä on todettu sähköisten rahtikirjojen vähentävän virheitä ja pienentävän hallinnollisia kustannuksia. Komissio arvioi myös CO2-päästöjen vähenevän 1300 tuhannella tonnilla vuosina 2018-2040.

Komission vaikutusarvion mukaan suurimmat kustannukset noin 4,4 miljardia euroa tulevat yrityksille, jotka joutuvat tekemään tietojärjestelmäinvestointeja.
Kustannusten osalta on otettava huomioon, että vaikutusarvio koskee koko EU-aluetta ja kustannukset yhtä yritystä kohden jäävät pieniksi. Erityisesti suurilla yrityksillä on jo omia tietojärjestelmiä ja yritykset voivat käyttää myös yhteisiä palveluntuottajien palveluja. Hyvä esimerkki tällaisesta palvelusta on EU-pilottina toteutettu Mobicarnet maaliikenteeseen.

Sähköisten kuljetustietojen arvioidaan mahdollistavan kuljetusten viranomaisvalvonnan nykyistä paremmin. Viranomaisten kannalta on tärkeää, että sähköiset kuljetustiedot ovat helposti valvovien viranomaisten käytössä valvontatilanteessa. Kansallisesti tulee varautua logistiikkaketjujen digitalisaatio-osaamisen kasvattamiseen.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asetusehdotukseen sisältyvät riskit on varsin hyvin todettu edistymisraportissa, mutta vain kuusi jäsenmaata on kommentoinut kirjallisesti asetusehdotusta.

Suomessa on käyty liikenne- ja viestintäministeriön logistiikan digitalisaatioverkostossa seuraavaa jatkokeskustelua sertifioinnin tarpeesta ja vaihtoehdoista. Hajautettuun tiedonvaihtoinfrastruktuuriin ja avoimiin rajapintoihin perustuvan tiedonvaihdon nähdään mahdollistavan parhaiten tiedon aitouden ja alkuperäisyyden varmistamisen yritysten vapaaehtoiseen sertifiointiin yhdistettynä. Se mahdollistaa myös jatkossa uusien teknologioiden kuten lohkoketjun hyödyntämisen

luottamuksen varmistamiseen. Mahdollisena pidetään kansallisen viranomaisen (tai sertifiointiyritysten suorittamaa) vapaaehtoista sertifiointia ja viranomaisvalvontaa, joka on noussut esiin mahdollisuutena myös UNECE-yhteistyössä. Kansallinen akkreditointielin FINAS puoltaa komission ehdottamaa sertifiointimenettelyä ja vapaaehtoinen sertifiointi herättää huolta niiden alustapalvelun tuottajien ja yritysten osalta, jotka eivät halua sertifiointia. Näkemykset jakautuvat, mutta pääosin verkostossa kannatetaan vapaaehtoista sertifiointia.

Asiakirjat

Puheenjohtajan tilanneselvitys, luonnos 13984/18 12.11.2018

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Viestintäneuvos Anne Miettinen, liikenne- ja viestintäministeriö,
anne.miettinen@lvm.fi, puh. 0295342394

Lainsäädäntöneuvos Kirsi Miettinen, liikenne- ja viestintäministeriö,
kirsi.miettinen@lvm.fi, puh. 0295342570

EUTORI-tunnus

EU/2018/1078

Liitteet

Viite 13984/18

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00514

PAO Ranne Tiina(LVM) 22.11.2018

Asia
Sisävesiliikennettä koskevat päätelmät; Hyväksyminen

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 3.12.2018; päätelmien hyväksyminen

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä sisävesiliikennettä koskevat päätelmät.

Pääasiallinen sisältö

Neuvoston päätelmien tavoitteena on sisävesiliikenteen edistäminen ja kehittäminen. Päätelmissä korostetaan sisävesiliikenteen merkittävää roolia unionin liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamisen kannalta. *Päätelmiä sovelletaan lähinnä Keski-Euroopan sisävesiliikenteen, erityisesti jokiliikenteeseen, eivätkä päätelmät koske Suomen sisävesiliikennettä.* Suomessa ei pääsääntöisesti sovelleta EU:n sisävesisääntelyä (erityisesti sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annettua direktiiviä (EU) 2016/1629 eikä ammattipätevyyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla annettua direktiiviä (EU) 2017/2397), joihin päätelmissä viitataan. EU:n sisävesisääntely on pääosin luotu Keski-Euroopan kanava- ja jokiliikennettä ajatellen. Liikenteen määristä ja luonteesta johtuen sääntely on sellaista, että sen kattava soveltaminen Suomen hyvin erityyppiseen sisävesiliikenteeseen, joka ei ole rajat ylittävää, ei ole tarkoituksenmukaista.

Päätelmissä korostetaan myös, että NAIADES II- toimintaohjelmalle tulisi käynnistää seuraajaohjelma viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jolloin kyseinen toimintaohjelma loppuu. NAIADES II – tavoiteohjelman tavoitteena on ollut sisävesiliikenteen laadun parantaminen. Ohjelman päätavoitteena on ollut päästöjen vähentäminen sisävesiliikenteessä sekä samalla sisävesisektorin tukeminen rahoituksessa ja innovaatioissa. Suomi ei ole osallistunut edellä kuvatuista syistä myöskään NAIADES II –toimintaohjelmaan.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

-

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

MINVA-paketti:
EU22-liikennejaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Ei taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

13754/18 TRANS 489 MAR 156
13745/18 REV1 TRANS 489 MAR 156

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Hallitusneuvos Tiina Ranne, liikenne- ja viestintäministeriö, tiina.ranne@lvm.fi, p. 029 534 2004

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Työ- ja elinkeinoministeriö PERUSMUISTIO TEM2018-00631

IYR Laitinen Lasse(TEM) 20.11.2018

Asia

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Digitaalinen Eurooppa –ohjelman perustamisesta ohjelmakaudelle 2021 - 2027; osittainen yleisnäkemys

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus

U 69/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 4.12.2018; neuvoston osittainen yleisnäkemys

Ehdotusta Digitaalinen Eurooppa -ohjelmaksi on käsitelty neuvoston teletyöryhmässä. Ehdotus osittaiseksi yleisnäkemykseksi on käsittelyssä vielä Coreperissa 28.11.2018 ennen televiestintäneuvostoa. Puheenjohtajavaltio Itävallan tavoitteena on neuvoston osittainen yleisnäkemys televiestintäneuvostossa 4.12.2018.

Osittaisen yleisnäkemyksen ulkopuolelle on rajattu seuraavat muista prosesseista riippuvat kohdat:
1) kyberturvallisuuden osaamiskeskukseen liittyvät kohdat (art. 6 ja resitaalit), jotka riippuvat ko. asetuksesta ja sen säätämisen etenemisestä,
2), Horisontti Eurooppa –asetukseen liittyvä kohta artiklassa 15,
3) Seal of Excellence (art. 22) sekä
4) monivuotisesta rahoituskehyksestä ja siinä saavutettavasta ratkaisusta riippuvat kohdat, joilla on budjettivaikutuksia tai jotka ovat luonteeltaan horisontaalisia.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä ehdotuksen neuvoston osittaiseksi yleisnäkemykseksi. Puheenjohtajan ehdotus osittaiseksi yleisnäkemykseksi on käsittelyssä vielä Coreperissa 28.11. ennen neuvostoa.

Suomi suhtautuu yleisellä tasolla myönteisesti ehdotukseen ja sen tavoitteisiin. Euroopan kilpailukykyä tulee vahvistaa ja siinä tärkeää on EU-tason panostus innovaatioihin, tutkimukseen, osaamiseen ja investointeihin.

Suomi näkee Digitaalinen Eurooppa -ohjelman EU:n olennaisena sitoumuksena digitaalisen muutoksen tukemisessa. Etenkin panostukset strategisiin hankkeisiin, kuten tekoäly ja kyberturvallisuus sekä digitaalisiin tietoihin ja taitoihin tukevat EU:n kasvua ja kilpailukykyä.

Suomi katsoo, että Digitaalinen Eurooppa –ohjelma kytkeytyy Suomelle tärkeisiin tavoitteisiin, jotka koskevat digitalisaation ja tekoälyn laajaa soveltamista yrityksissä ja yhteiskunnassa sekä digitaalisten taitojen ja osaamisen kehittämistä. Ohjelman tulee hyödyttää laajalti kansalaisia, yrityksiä, työpaikkoja ja muita toimijoita. Erityisesti tulisi huolehtia PK- ja mikroyritysten mahdollisuuksista kehittää osaamistaan. PK-sektorin lisäksi rahoitusta tarvitaan erityisesti yritysten ekosysteemeihin ja kasvuohjelmiin, joissa mukana ovat yritysten lisäksi esimerkiksi yliopistot, tutkimusorganisaatiot, kaupungit ja lainsäätäjät. Tärkeää on edistää kaiken kokoisten yritysten osallistumista.

Suomi pitää tärkeänä, että EU:ssa luodaan tekoälyn soveltamiselle suotuisa toimintaympäristö, joka kannustaa investointeihin ja takaa yritysten kilpailukyvyn kansainvälisesti. Tähän sisältyvät myös digitaali-innovointikeskittymien luominen alueilla ja niiden verkoston kehittäminen. Yhtenä ohjelman painopisteenä oleva kyberturvallisuus muodostaa keskeisen perustan digitalisoituvalle yhteiskunnalle ja yritysten digitaaliselle liiketoiminnalle. Teknologisen kehittämisen päämääränä tulee olla koko yhteiskunnan etu ja julkista rahoitusta tulisi kohdentaa ensisijaisesti innovoinnille, jolla lisätään laadukkaita työpaikkoja ja parannetaan elinoloja. Digitalisaatio koskee ensisijaisesti kansalaisia, mukaan lukien heidän luottamuksensa uuden teknologian käyttöön, ja siksi heidät tulee ottaa kehittämisessä alusta lähtien huomioon.

Jotta monivuotisen rahoituskehyksen varat voidaan käyttää tehokkaasti, Suomi katsoo, että eri ohjelmien muodostaman kokonaisuuden tulee olla johdonmukainen, avoin ja rahoituksen hakijoiden ja saajien näkökulmasta ymmärrettävä. Valtioneuvosto pitää jatkoneuvotteluissa tärkeänä varmistaa, että Digitaalinen Eurooppa –ohjelma ja muut Euroopan digitaalisia toimenpiteitä sisältävät ohjelmat, kuten esimerkiksi Horisontti Eurooppa, Verkkojen Eurooppa ja ESR+ muodostavat mahdollisimman selkeän ja toisiaan täydentävän kokonaisuuden samalla välttäen päällekkäisyyttä. Digitaalisuus on sen kokoamisesta tähän ohjelmaan huolimatta horisontaalinen teema ja siksi tulisi yhteentoimivuuden varmistamisen lisäksi seurata, mitä digitaalisen talouden tai tutkimuksen teemoja jää muihin ohjelmiin.

Tuloksellisen rahoituksen saavuttamiseksi on olennaista, että eri ohjelmia kuten sisämarkkinaohjelmaa, Digitaalista Eurooppaa ja Horisontti Eurooppaa tarkastellaan jo valmisteluvaiheessa yhdessä ja selvitetään synergioita muiden ohjelmien kanssa. Sama pätee Digitaalinen Eurooppa –ohjelman kanssa samanaikaisesti etenevään ja siihen liittyvään asetukseen Euroopan kyberturvallisuuden osaamiskeskuksen sekä kansallisten koordinointikeskusten verkoston perustamisesta.

Valtioneuvosto jatkaa asetusehdotuksen tarkempaa analysointia ja täsmentää kantojaan myöhemmässä vaiheessa.

Pääasiallinen sisältö

Ehdotuksen tavoitteena on uuden Digitaalinen Eurooppa –ohjelman perustaminen ohjelmakaudelle 2021 – 2027 pyrkimyksenä parantaa EU:n kansainvälistä kilpailukykyä sekä kehittää ja vahvistaa Euroopan strategisia digitaalisia valmiuksia. Ohjelman avulla lisätään ja maksimoidaan digitaalisen murroksen hyödyt Euroopan kansalaisille, julkiselle hallinnolle ja yrityksille. Ohjelma jakautuu seuraaviin viiteen toisiinsa kytkeytyvään tavoitteeseen tai pilariin: suurteholaskenta, tekoäly, kyberturvallisuus ja luottamus, edistyneet digitaaliset taidot, sekä digitaaliteknologioiden hyödyntäminen, digitaalikyvykkyydet ja yhteentoimivuus.

Komissio ehdottaa uuteen Digitaalinen Eurooppa -ohjelmaan käytettäväksi n. 8,2 mrd euroa vuoden 2018 kiintein hinnoin. Rahoitukseen liittyvät tukikelpoisuuskriteerit, rahoitusosuudet sekä muut täytäntöönpanon ehdot määritellään työohjelmissa.

Taulukko 1. Varojen jakautuminen uudessa Digitaalinen Eurooppa -ohjelmassa, miljardia euroa.

Ohjelman tavoitteet	**2021-2027**
Suurteholaskenta	2,4
Tekoäly	2,2
Kyberturvallisuus ja luottamus	1,8
Digitaaliset taidot	0,6
Digitaaliteknologioiden hyödyntäminen ja yhteentoimivuus	1,2
Yhteensä	**8,2**

Ohjelmalla tuettaisiin seuraavia keskeisiä toimia:

1) **Suurteholaskennan** (High Performance Computing) osalta tuetaan Unionin yhteistä, korkealaatuista ja globaalia kilpailukykyä edistävää ekosysteemiä, mahdollistetaan Unionin oma kilpailukyinen teknologian toimitusketju, edistetään suurteholaskennan sovelluksiin liittyvää huippuosaamista sekä laajennetaan suurteholaskennan saatavuutta ja käyttöä. Tavoitteena on ottaa käyttöön maailmanluokan suurteholaskenta- ja datainfrastruktuuri eksa-luokan valmiuksilla vuosiin 2022/2023 mennessä ja sen jälkeen vuosiin 2026/2027 mennessä jälki-eksa-luokan laitteistot.

2) **Tekoälyyn** liittyvää ydinosaamista ja kyvykkyyttä Euroopassa rakennetaan ja vahvistetaan, mukaan lukien tietovarannot ja algoritmit (‘kirjastot’), sekä tuodaan ne yritysten ja julkisten toimijoiden saataville. Lisäksi vahvistetaan ja verkotetaan tekoälyyn liittyviä jäsenvaltioissa olevia testaus- ja kokeilualustoja. Digitaali-innovointikeskittymät tarjoavat testausmahdollisuuksia ja osaamista pienyrityksille ja paikallisesti. Samalla investointeja tutkimukseen ja innovointiin kasvatetaan Euroopan Horisontti -ohjelmassa.

3) **Kyberturvallisuuden ja luottamuksen** osalta tuetaan yhdessä jäsenvaltioiden kanssa kyberturvallisuuden edistyneiden työkalujen ja tietojärjestelmien hankintaa sekä kyberturvallisuuteen liittyvän eurooppalaisen osaamisen ja taitojen hyödyntämistä.

4) **Edistyneisiin digitaalisiin taitoihin** liittyen varmistetaan, että opiskelijat, valmistuneet sekä nykyinen ja tuleva työvoima voivat olinpaikastaan riippumatta helposti saavuttaa ja kehittää taitoja, joita tarvitaan suurteholaskennan, tekoälyn ja kyberturvallisuuden hyödyntämisessä. Komission ehdotuksen mukaan toteuttajina ovat digitaali-innovointikeskittymät ja osaamiskeskukset, joiden kanssa komissio laatii yhdessä toteutusohjelman.

5) **Digitaaliteknologioiden hyödyntämisen, digitaalikyvykkyyksien ja yhteentoimivuuden** osalta on tarkoitus varmistaa, että erityisesti pk-yritykset, julkinen sektori ja yhteiskunnan keskeiset alat, kuten terveys, koulutus, liikenne,kulttuuri sekä oikeuslaitos hyödyntävät digitaalisia teknologioita

(erityisesti suurteholaskenta, tekoäly ja kyberturvallisuus). Lisäksi tuetaan yhteentoimivia ratkaisuja ja digitaali-innovointikeskittymien verkoston kehitystä.

Keskeisessä roolissa on ohjelman ensimmäisenä toteutusvuonna luotava, yrityksiä ja julkista sektoria digitalisaatiossa tukeva digitaali-innovointikeskittymien verkosto. Kunkin jäsenvaltion tulisi määritellä tätä varten omat ehdokkaansa avoimen ja kilpailullisen prosessin kautta Komissio tekee päätöksensä jäsenvaltioiden ehdotuksen perusteella huomioiden maantieteellisen tasapuolisuuden.

Ehdotusta on käsitelty tiiviisti kesän ja syksyn 2018 aikana neuvoston työryhmässä. Käsittelyssä on ollut useampia puheenjohtajamaan laatimia kompromissiehdotuksia neuvoston yhteisen näkemyksen saavuttamiseksi.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Digitaalinen Eurooppa -ohjelmaa koskeva ehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) artiklaan 173(3) ja artiklaan 172 (SEUT).

Euroopan parlamentti: tavallinen lainsäätämisjärjestys
Neuvosto: yksimielisyys

Valtioneuvosto pitää ehdotuksia suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen mukaisena.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentissa Digitaalinen Eurooppa -ohjelmaa koskevan ehdotuksen pääkäsittelystä vastaa Teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta (ITRE). Mietinnön esittelijä on Angelika Mlinar (AT, ALDE). Valiokunta on antanut kantansa ehdotukseen 12.10.2018.

Sisämarkkinaohjelmaa koskevan ehdotuksen pääkäsittelystä vastaa sisämarkkinat ja kuluttajansuoja -valiokunta (IMCO). Mietinnön esittelijä on Nicola Danti (IT, S&D). Valiokunta on antanut mietintöluonnoksen ehdotukseen 9.10.2018.

Kansallinen valmistelu

Digitaalista Eurooppaa koskeva luonnos U-kirjelmäksi on käsitelty kirjallisessa menettelyssä EU-asioiden komitean alaisessa sisämarkkinajaostossa (EU8), elinkeinopoliittisessa jaostossa (EU13) ja viestintäjaostossa (EU19) 14.-15.6.2018.

Sisämarkkinaohjelmaa koskeva luonnos U-kirjelmäksi on käsitelty sisämarkkinajaoston (EU8) kirjallisessa menettelyssä 15.-18.6. 2018.

Molempien ehdotusten valmistelun tilannekatsaukset on esitelty EU8- ja EU13 -jaostoissa 12.9.2018, lisäksi Digitaalinen Eurooppa –ehdotus on esitelty EU20 -jaostossa 4.9.2018.

MINVA-paketti:
EU19-viestintäjaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

U-kirjelmä 68/2018 vp 13.7.2018. on käsitelty eduskunnassa tulevaisuusvaliokunnassa 19.9.2018 (TuVL72018 vp), liikenne- ja viestintävaliokunnassa 27.9.2018 (LiVL 29/2018 vp) ja talousvaliokunnassa 3.10.2018 (TaVL 52/2018 vp).

Valtioneuvosto on informoinut Eduskuntaa 7.5.2018 päivätyllä E-kirjeellä EU:n monivuotista rahoituskehystä koskevasta komission tiedonannosta sekä tähän liittyvistä Suomen alustavista kannoista. Valtioneuvoston U-kirjelmä 45/2018 vp eduskunnalle 27.6.2018 sisältää EU:n monivuotista rahoituskehystä koskevaan asetusehdotukseen (rahoituskehysasetus) liittyvät Suomen kannat.

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Kyseessä on ehdotus EU-asetukseksi, joka on jäsenmaissa suoraan sovellettavaa oikeutta. Arvion mukaan asetus ei aiheuta muutostarpeita kansalliseen lainsäädäntöön.

Taloudelliset vaikutukset

U-kirjeessä U 68/2018 vp on kuvattu ehdotusten taloudelliset vaikutukset siltä osin, kuin niistä voidaan tällä hetkellä kertoa. Digitaalinen Eurooppa –ohjelman kaikkia kustannusvaikutuksia ei vielä tässä vaiheessa ole mahdollista arvioida, esimerkiksi suomalaisten toimijoiden mahdollinen menestys ohjelman hakumenettelyissä todennäköisesti lisäisi kansallisen vastinrahoituksen tarvetta.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

COM(2018) 434 final, 10167/18 + ADD1
14262/18
[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

erityisasiantuntija Lasse Laitinen, työ- ja elinkeinoministeriö, lasse.laitinen@tem.fi, puh. 050 359 9258

EUTORI-tunnus

EU/2018/1234

Liitteet

Viite

Työ- ja elinkeinoministeriö PERUSMUISTIO TEM2018-00635

IYR Eskola Antti(TEM) 20.11.2018

Asia

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan kyberturvallisuuden osaamiskeskuksen ja kansallisten koordinointikeskusten verkoston perustamisesta; tilanneselvitys

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 4.12.2018; tilanneselvitys

Puheenjohtajamaa Itävalta järjestää 4.12.2018 teleneuvostokokouksen, jossa annetaan tilannekatsaus kyberturvallisuusosaamiskeskusasetuksen etenemisestä. Asetusehdotuksen (COM(2018) 630 final) mukaan perustettaisiin Euroopan tason osaamiskeskus, jonka tehtävinä olisi hallinnoida kyberturvallisuuteen ohjelmakaudella 2021-2027 Digitaalinen Eurooppa - ja Horisontti Eurooppa –ohjelmista kohdennettavia varoja, toteuttaa näiden ohjelmien kyberturvallisuuteen liittyviä osia sekä auttaa koordinoimaan jäsenvaltioiden kansallisista keskuksista muodostuvaa verkostoa ja laajempaa yhteisöä kyberturvallisuusteknologian toimenpiteiden toteutuksessa.

Tilanneselvitys on esillä Coreper-kokouksessa 28.11.2018 vielä ennen neuvostoa.

Suomen kanta

Suomi ottaa tiedoksi tilanneselvityksen.

U-kirje asiasta on valmisteilla (tavoitteena esittely valtioneuvoston istunnossa 5.12).

Alustavasti Suomen kannaksi esitetään, että Suomi pitää tärkeänä asetusehdotuksen tavoitteita varmistaa unionin jäsenmaissa edellytykset tarjota tietoturvallisia tuotteita, palveluita ja ratkaisuja ja vahvistaa Euroopan kyberturvallisuusomavaraisuutta.

Uusia rakenteita suunniteltaessa on kuitenkin huomioitava, että alan teknologioiden ja tuotteiden kehitys ei ole viranomaisvetoista, vaan tapahtuu yrityksissä. Näille ei saisi asetuksesta seurata toimintaa haittaavaa hallinnollista taakkaa.

Osaamiskeskuksen ja sitä tukevan verkoston toiminnan tulisi perustua julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen ja yhteistyöhön. Kumppanuuden toteutumisen kannalta olisi hyödyksi, että elinkeinoelämä voisi osallistua osaamiskeskuksen hallintoon. On myös huolehdittava synergiasta ja päällekkäisyyksien välttämisestä

yhtäältä osaamiskeskuksen ja Euroopan verkko- ja tietoturvavirasto ENISAn välillä sekä toisaalta EU:n rahoitusinstrumenttien ja ohjelmien kesken.

Pääasiallinen sisältö

Asetuksella perustettaisiin Euroopan tason kyberturvallisuuden osaamiskeskus, jonka tehtävinä olisi hallinnoida kyberturvallisuuteen ohjelmakaudella 2021—2027 Digitaalinen Eurooppa ja Horisontti Eurooppa -ohjelmista kohdennettavia varoja, toteuttaa näiden ohjelmien kyberturvallisuuteen liittyviä osia, auttaa koordinoimaan jäsenvaltioiden kansallisista keskuksista muodostuvaa verkostoa ja laajempaa yhteisöä kyberturvallisuusteknologiaan liittyvän agendan toteutuksessa sekä vauhdittaa EU:n, jäsenvaltioiden ja teollisuuden yhteisiä investointeja ja tuotteiden ja ratkaisujen käyttöönottoa.

Osaamiskeskuksen rakenteeseen kuuluisivat johtokunta, pääjohtaja ja neuvoa-antava teollisuus- ja tiedeneuvosto. Unionilla olisi 50 prosenttia äänimäärästä ja kullakin osallistuvalla jäsenvaltiolla yksi ääni. Johtokunta tekisi päätöksensä vähintään 75 prosentin enemmistöllä kaikista äänistä, mukaan lukien poissa olevien jäsenten äänet, kun äänet edustavat vähintään 75 prosenttia osaamiskeskuksen kaikista rahoitusosuuksista.

Osaamisverkoston ja kansallisten koordinointikeskusten osalta jäsenvaltiot nimeäisivät kansalliset yhteyspisteet ja ilmoittaisivat ne komissiolle. Kriteereinä olisivat keskusten pääsy kyberturvallisuuden teknologiseen osaamiseen sekä niiden mahdollisuudet toimia yhteistyössä teollisuuden, alan osaamisen ja julkisen sektorin kanssa. Tavoitteena olisi kansallisen kyvykkyyden rakentaminen ja yhteyksien muodostaminen jo olemassa oleviin aloitteisiin. Kansalliset koordinointikeskukset voisivat saada rahoitusta ja välittää sitä edelleen kolmansille osapuolille.

Osaamisverkoston tehtävänä olisi tukea osaamiskeskusta sen tehtävien toimeenpanossa sekä toimia kansallisina kontaktipisteinä ja edistää teollisuuden ja muiden kansallisen tason toimijoiden osallistumista yhteistyöhön. Kansallisten koordinointikeskusten tehtävinä olisi myös arvioida jäsenvaltioiden toimijoita niiden hakeutuessa osaamisyhteisöön, luoda synergioita keskeisten kansallisen ja alueellisen tason toimintojen kesken, edistää kansallisten tai paikallisten ekosysteemien kehitystä sekä kohdentaa toimia sektorikohtaisiin kyberturvallisuuden teollisiin haasteisiin.

Osaamisyhteisö muodostaisi laajan, avoimen ja monimuotoisen ryhmän, joka koostuisi kyberturvallisuuden intressitahoista tutkimuksen alalla sekä yksityisen ja julkisen sektorin eri toimijoista niin siviilipuolelta kuin puolustussektorilta. Yhteisöön pääsy edellyttäisi tutkimukseen, teolliseen kehitykseen tai koulutukseen liittyvää osaamista. Jäsenvaltion kansallinen koordinointikeskus tekisi arvion jäsenvaltion toimijoiden kelpoisuudesta ja akkreditoimisesta yhteisöön. Vain Unionin alueella sijaitsevien toimijoiden akkreditointi olisi mahdollista.

Osaamisyhteisön tehtävänä olisi tukea osaamiskeskusta ja verkostoa niiden tehtävien ja tavoitteiden saavuttamisessa, vahvistaa ja levittää kyberturvallisuuteen liittyvää osaamista Unionissa, sekä osallistua verkoston ja keskuksen edistämien toimenpiteiden toteuttamiseen ja niihin liittyviin työryhmiin. Ehdotuksen tavoitteena on mahdollistaa entistä tehokkaammin jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten ja teollisuuden kyberuhkien ehkäiseminen ja koordinaatio näihin vastaamisessa sekä pääsy kyberturvallisuuden korkean laadun osaamiseen, tuotteisiin ja ratkaisuihin. Tavoitteena

on erityisesti auttaa Euroopan kyberturvallisuusalan yrityksiä kehittämään ja ottamaan käyttöön uusia ja parempia kyberturvallisuustuotteita ja -ratkaisuja, tukea yrityksiä markkinoihin liittyvien esteiden poistamisessa sekä lisätä eurooppalaisten yritysten markkinaosuutta turvaamalla reilun kilpailun pelisäännöt ja avoimet markkinat. Aloite myös auttaa eri alojen yrityksiä tekemään tuotteistaan kyberturvallisempia ja kääntämään kyberturvallisuuden kilpailueduksi.

Perustettavan keskuksen ja verkoston avulla pyritään säilyttämään ja kehittämään kyberturvallisuuden teknologista ja teollista kapasiteettia, joka on välttämätöntä Digitaalisten sisämarkkinoiden turvaamiselle. Tavoitteena on myös lisätä Unionin kyberturvallisuus-teollisuuden kilpailukykyä ja edesauttaa tavoitetta luoda kybertuvallisuudesta Unionin muiden teollisuudenalojen kilpailuetu. Mekanismin avulla on mahdollista koota yhteen, jakaa ja varmistaa olemassa olevaa osaamista, mahdollistaa kustannuksiltaan mittavan infrastruktuurin yhteisinvestoinnit, edistää EU:n kyberturvallisuustuotteiden ja -ratkaisujen käyttöönottoa, toteuttaa pitkän aikavälin strategista yhteistyötä teollisuuden, tutkimusyhteisöjen ja valtioiden välillä sekä ylittää kyberturvallisuuteen liittyviä osaamiskuiluja.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Sopimus Euroopan unionin toiminnasta (SEUT) artiklat 173, 187 ja 188 (soveltuvin osin). Asetusehdotus käsitellään tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentissa asetusehdotuksen vastuuvaliokuntana on teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta (ITRE).

Kansallinen valmistelu

Asetusehdotuksesta on tehty luonnos U-kirjeeksi. Luonnosta on käsitelty kirjallisessa menettelyssä EU-asioiden komitean alaisessa sisämarkkinajaostossa (EU8), elinkeinopoliittisessa jaostossa (EU13), viestintäjaostossa (EU19) ja tutkimus- ja innovaatiojaostossa (EU20) 4.-8.10.2018.

MINVA-paketti:
EU19-viestintäjaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Osaamiskeskuksen rahoitus sisältäisi 1 981 668 000 euroa Digitaalinen Eurooppa -ohjelmasta, mukaan lukien enintään 23 746 000 euroa hallintomenoihin, sekä Horisontti Eurooppa -ohjelman myöhemmin strategisessa suunnitteluprosessissa määriteltävän rahoitusosuuden.

Osallistuvien jäsenvaltioiden tulisi osallistua osaamiskeskuksen toiminta- ja hallintomenoihin yhteensä vähintään EU:n rahoitusta vastaavalla määrällä. Tässä vaiheessa ei ole mahdollista tehdä arviota tarkoista kustannuksista ja niiden jakautumisesta, koska käytettävien rahoitusvälineiden osalta neuvottelut ovat käynnissä osana monivuotisen rahoituskehyksen kokonaisuutta. Jäsenmaille tulevat EU-varat on tarkoitus ohjata osallistuviin jäsenmaihin nimettävien kansallisten koordinointikeskusten kautta.

Kansalliset koordinointikeskukset saisivat Unionin suoraa rahoitustukea suorittaakseen tähän asetukseen liittyviä tehtäviä. Osaamiskeskuksen välittämän rahoituksen muotoina olisivat avustukset esimerkiksi pilottihankkeille, taloudellinen tuki kolmansille tahoille, yhteiset hankinnat sekä kolmansille osapuolille myönnettävät palkinnot.
Toiminnan on tarkoitus alkaa 1.1.2021 ja päättyä 31.12.2029.

Maksusitoumusmäärärahoihin liittyvät vaikutukset kohdistuisivat vuosiin 2021—2027.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Keskuksen ja verkoston rahoitus tulisi monivuotisesta rahoituskehyksestä, jonka käsittely on kesken.

Asiakirjat

Asetusehdotus (COM(2018) 630 final
[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Kaupallinen neuvos Antti Eskola, työ- ja elinkeinoministeriö, antti.eskola@tem.fi, puh. 029-506 4820

EUTORI-tunnus

EU/2018/1532

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2018-00493

TTU Rönkä Maija(LVM) 19.11.2018

Asia
Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetusehdotus (ePrivacy); tilanneselvitys ja keskustelu

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2018 - 04.12.2018

U/E/UTP-tunnus
U 19/2017 vp, UJ 17/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 4.12.2018; tilanneselvitys ja keskustelu

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 kumottaisiin 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 4.12.2018 puheenjohtajamaa Itävallan tilanneselvityksen asetuksen valmistelusta ja käy asiasta keskustelun.

Tilanneselvitys on esillä Coreper-kokouksessa 28.11.2018 vielä ennen neuvostoa.

Suomen kanta

Suomi ottaa tilanneselvityksen tiedoksi.

Neuvotteluissa asetusehdotuksesta Suomelle on erityisen tärkeää, että sääntely on osa eheää kokonaisuutta, turvaa perus- ja ihmisoikeuksien toteutumista sekä on yhteensopivaa kehittyvän teknologian hyödyntämisen kanssa (erityisesti esineiden internet ja koneiden välinen viestintä).

Suomi pitää tärkeänä, että sääntely on tasapainoista eikä aiheuta kohtuuttomia hidasteita digitaalisen liiketoiminnan kehittymiselle. Itävallan puheenjohtajakaudella asetusehdotuksen tekstiin on teletyöryhmässä tehty monia muutoksia, jotka ovat kannatettavia. Näihin sisältyvät varsinkin viestinnän metatietojen yhteensopivan käsittelyn periaatteen mukaanottaminen, yksityisyysasetuksia koskevan artiklan 10 poistaminen sekä valvontaviranomaisen nimeämistä koskevan sääntelyn muuttaminen joustavammaksi.

Suomelle on tärkeää, että jatkoneuvotteluissa huomioitaisiin erityisesti, ettei sääntely rajoita tietoturvan varmistamiseksi ja palauttamiseksi tarpeellisten toimien toteuttamista käyttäjän tai tilaajan lukuun. Olisi keskeistä varmistaa, että tietoturvallisuudesta huolehtimiseksi myös viestinnän sisältötietojen käsittely olisi sallittua.

Jotta sääntely ei rajoittaisi tulevaisuuden teknologian ja –palvelujen kehittymistä tai siihen liittyviä innovaatioita, investointeja ja kilpailukykyä, olisi neuvotteluissa pyrittävä tasapainoiseen lopputulokseen koneiden välisen viestinnän osalta. Tältä osin on huomioitava, että henkilötietojen käsittelyä suojataan EU:n yleisellä tietosuoja-asetuksella myös silloin, kun kyse on automaattisesta henkilötietojen käsittelystä koneiden välillä. Lisäksi yritysten luottamuksellisia tietoja suojataan liikesalaisuuksien suojaa ja immateriaalioikeuksia koskevassa lainsäädännössä sekä vapaaehtoisilla sopimuksellisilla ja teknisillä suojaamiskeinoilla. Suomi pitää koneiden välisen viestinnän sulkemista soveltamisalan ulkopuolelle tavoiteltavana siltä osin, kun se voidaan toteuttaa vaarantamatta viestinnän luottamuksellisuutta tai henkilötietojen suojaa.

Pääasiallinen sisältö

Itävallan puheenjohtajuuskaudelle Itävalta on vienyt keskusteluja eteenpäin mm. seuraavista kokonaisuuksista:

- sähköisen viestinnän tietojen käsittelyperusteita (art 6) on osin laajennettu ja muutettu paremmin vastaamaan yleisen tietosuoja-asetuksen (GDPR) tekstiä,

- päätelaitteen tietojen suojaamista koskevaa sääntelyä on pyritty selventämään resitaaleissa niin, että se ottaisi paremmin huomioon erilaiset digitaalisten palveluiden tarjoajien liiketoimintamallit,

- yksityisasetuksia koskeva 10 artikla on ehdotettu poistettavaksi,

- valvontaviranomaisen nimittämisestä koskevia sääntöjä on yksinkertaistettu, jättäen jäsenvaltioille enemmän harkintavaltaa.

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 kannoistaan täysistunnossa 26.10.2017. Raportöörina toimii Birgit Sippel (DE).

Kansallinen valmistelu

Komission ehdotuksesta on annettu u-kirjelmä U 19/2017 vp sekä U-jatkokirjelmä UJ 17/2018. Molempia kirjelmiä on käsitelty kansallisesti EU-valmistelujaostoissa.

MINVA-paketti:
EU19-viestintäjaosto 26.11.2018
EU-ministerivaliokunta 30.11.2018

Eduskuntakäsittely

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

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 30.11.2018

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Suhde kansalliseen lainsäädäntöön ja Ahvenanmaan asema kuvataan tarkemmin u-kirjelmässä U 19/2017.

Taloudelliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset kuvataan tarkemmin u-kirjelmässä U 19/2017.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

14268/18
[Neuvostoasiakirja ei saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Neuvotteleva virkamies Maija Rönkä, liikenne- ja viestintäministeriö,
maija.ronka@lvm.fi, puh. 029 534 2018

EUTORI-tunnus
EU/2017/0457

Liitteet

Viite EU/2017/0457

LIITTEET

Asiasanat	ajoaika, kesäaika, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, liikennepolitiikka, liikennepolttoaineet, liikenneturvallisuus, lähetetyt työntekijät, markkinoillepääsy, matkustajien oikeudet, merenkulku, päästöt, rahoituskehykset, rautatieliikenne, sisävesiliikenne, sähköinen viestintä, tavaraliikenne, TEN-hankkeet, tieliikenne, tietosuoja, Verkkojen Eurooppa -väline, viestintä, biopolttoaineet
Hoitaa	**LVM, OM, TEM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIK, MMM, OKM, PLM, SM, STM, TRAFI, TULLI, UM, VH, VM, VNK, VTV, YM