Liikenne- ja viestintäministeriö MINVA LVM2019-00405

KOO Kekäläinen Maria(LVM) 25.11.2019
JULKINEN

Viite

Asia
Liikenne- ja televiestintäneuvosto 2. - 3.12.2019

Liikenne- ja televiestintäneuvosto kokoontuu Brysselissä 2. – 3.12.2019. Liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin toimii kokouksen puheenjohtajana. Kokous on Suomen EU-puheenjohtajakauden toinen liikenneneuvoston kokous ja ensimmäinen televiestintäneuvoston kokous. Suomi ei esitä kokouksessa kansallisia kantoja.

Liikenneneuvostossa tavoitteena on neuvoston yleisnäkemykset asetusehdotuksesta rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista, asetusehdotuksesta yhdenmukaistamistoimenpiteistä TEN-T verkon toteuttamiseksi sekä eurovinjettidirektiivin muutosehdotuksesta.

Neuvostossa ministerit keskustelevat Suomen laatiman tausta-asiakirjan pohjalta liikenteen digitaalisista palveluista. Keskustelussa neuvosto pohtii EU-tason keinoja, joilla tuettaisiin kestävien, digitaalisten liikkumisen palveluiden kehitystä Euroopassa. Ministerit keskustelevat myös yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tulevaisuudesta Suomen laatiman tausta-asiakirjan pohjalta. Tavoitteena on edistää ilmatilaa koskevan lainsäädännön uudistamista.

Lisäksi Suomi kertoo kellonajan siirrosta luopumisesta koskevan direktiivin käsittelystä. Lounaalla ministerit keskustelevat vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edistämisestä Suomen laatiman tausta-asiakirjan pohjalta.

Televiestintäneuvostossa Suomi antaa tilanneselvityksen koskien sähköisen viestinnän tietosuoja-asetusta (ePrivacy).

Tavoitteena on hyväksyä neuvoston päätelmät 5G-teknologian mahdollisuuksista ja kyberturvallisuusriskeistä. Päätelmissä korostetaan, että 5G-teknologia tulee olemaan keskeinen tekijä EU:n kilpailukyvylle ja pohja monille yhteiskunnan keskeisille palveluille. 5G-verkkojen tarjoamat uudet palvelumahdollisuudet edellyttävät entistä tarkempaa huomiota verkkojen ja laitteiden kyberturvallisuuteen.

Ministerit keskustelevat datatalouden kehittämisestä EU:ssa. Tavoitteena on tuoda esille neuvoston näkemyksiä ja prioriteetteja. Suomen laatimassa tausta-asiakirjassa tarkastellaan horisontaalisesti datatalouteen liittyviä alueita, jotka vaativat jatkotyötä.

Ministerilounaan aiheena on automaatio ja tekoäly niihin liittyvien eettisten ja oikeudellisten näkökohtien kannalta. Suomi on valmistellut keskustelua varten tausta-asiakirjan.

Asialista:

MAANANTAI 2. JOULUKUUTA 2019 (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

Asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 12442/17 + ADD 1
Yleisnäkemys **s. 5**

Horisontaaliset asiat

Liikennepaketti III
Asetus toimenpiteiden yksinkertaistamisesta Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamiseksi 9075/18
Yleisnäkemys **s. 9**

Muut kuin lainsäädäntöasiat

Horisontaaliset asiat

Digitaaliset liikennepalvelut ihmisille: seuraavat askeleet kohti kestäviä eurooppalaisia ratkaisuja
Periaatekeskustelu **s. 12**

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

Maantieliikenne

Liikkuvuuspaketti I
Direktiivi eurovinjetistä annetun direktiivin 1999/62 (tiemaksudirektiivi) muuttamisesta 9672/17 + ADD 1
Yleisnäkemys **s. 15**

Muut kuin lainsäädäntöasiat

Ilmailu

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tulevaisuus
Periaatekeskustelu **s. 20**

Muut asiat

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

Direktiivi vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luopumisesta
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia 12118/18

b) Kolmas tieliikenteen turvallisuutta koskeva maailmanlaajuinen konferenssi (Tukholma, 19.–20. helmikuuta 2020)
Ruotsin valtuuskunnan tiedotusasia 14039/19

c) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma
Kroatian valtuuskunnan tiedotusasia

TIISTAI 3. JOULUKUUTA 2019 (klo 9.30)

TELEVIESTINTÄ

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

Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetus 5358/17
Tilanneselvitys **s. 23**

Muut kuin lainsäädäntöasiat

Euroopan unioni eettisen tietojen käytön keskuksena **s. 26**
Periaatekeskustelu

Päätelmät 5G-verkon merkityksestä Euroopan taloudelle ja 5G-verkkoon liittyvien turvallisuusriskien lieventämisestä
Hyväksyminen **s. 29**

Muut asiat

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

i) Asetus Euroopan kyberturvallisuuden osaamiskeskuksen ja kansallisten koordinointikeskusten verkoston perustamisesta 12104/18
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

b) Datatalouskonferenssi
(Helsinki, 25.–26. marraskuuta 2019)
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

c) Digitaalisen hallinnon konferenssi
(Helsinki, 22. lokakuuta 2019)
Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

d) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma
Kroatian valtuuskunnan tiedotusasia

Asia
Ehdotus asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista; Yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 02.12.2019 - 03.12.2019

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

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 2.12.2019; neuvoston yleisnäkemys

Asetusehdotus käsiteltiin Coreper –kokouksessa 20.11.2019 ja se päätettiin lähettää yleisnäkemysluonnoksena liikenneneuvoston hyväksyttäväksi. Luonnokseen lisättiin Maltan ja Kyproksen ehdotuksesta muutos, jonka mukaan ne vapautetaan valitusviranomaisia koskevista nimeämisvelvoitteista, koska niillä ei ole rautateitäkään.

Suomen kanta

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä omia kansallisia kantoja.

Suomen kanta on kuvattu U-kirjelmässä 63/2017 vp ja U-jatkokirjelmässä.

Pääasiallinen sisältö

Komissio antoi 27 päivänä syyskuuta 2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (uudelleenlaadittu; KOM(2017) 548 lopullinen).

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

Komission alkuperäinen ehdotus sisälsi joukon muutosehdotuksia verrattuna voimassa olevaan asetukseen. Ehdotus sisälsi muun muassa asiakkaan kansalaisuuteen tai asuinpaikkaan taikka rautatieyrityksen tai lipunmyyjän sijoittautumispaikkaan perustuvan syrjinnän kiellon. Matkustajien mahdollisuuksia saada matkaa koskevia tietoja ehdotettiin parannettaviksi erityisesti suoralippujen osalta. Viivästystilanteissa rautatieyrityksen korvausvastuuta ehdotettiin 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 pyrittiin myös parantamaan vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia.

Asetusehdotukseen on työryhmäkäsittelyssä tullut useita muutoksia ja selvennyksiä. Suomi on puheenjohtajavaltiona tehnyt päämäärätietoista työtä yhteisymmärryksen saavuttamiseksi ehdotuksen suhteen. Puheenjohtajan viimeisin kompromissiehdotus turvaa kohtuullisen tasapainon rautatieyritysten ja muiden toimijoiden velvollisuuksien ja matkustajien oikeuksien välillä. Erityisesti voidaan mainita seuraavat muutokset verrattuna komission alkuperäiseen ehdotukseen:

- Kansainvälistä rautatieliikennettä koskevaa soveltamisalapoikkeusta on tarkistettu. Samoin kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen osalta kompromissiehdotuksessa on huomioitu, että kaikkeen rautatieliikenteeseen pakollisina sovellettavat säännökset ovat yhteensopivia tällaisen liikenteen erityispiirteiden kanssa. Mainitut soveltamisalapoikkeukset eivät enää olisi määräaikaisia. (3 artiklan 2 kohta)

- Syrjintäkiellon sisältävä 5 artikla ei enää sisällä asuinpaikkakriteeriä. Tämän johdosta on mahdollista jatkaa sellaisten hinnoittelujärjestelmien käyttämistä, jossa lipun hinta on tietyille matkustajille alempi näiden kotikunnan antaman subvention johdosta.

- Lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien tiedonantovelvoitteita on supistettu ottaen huomioon näiden toimijoiden tosiasialliset mahdollisuudet antaa matkustajalle tietoa matkan eri vaiheissa. (9 artikla)

- Oikeus ostaa tietyissä tilanteissa lippuja junasta on rajattu ehdotuksessa vain pysyvästi vammaisiin henkilöihin, mutta jäsenvaltioilla olisi oikeus ulottaa tämä oikeus koskemaan kansallisesti myös muita matkustajia (10 artiklan 5 kohta).

- Suoralippujen tarjoamiseen liittyviä säännöksiä on selkeytetty (10 a artikla).

- Matkustajan oikeuksia koskevissa ehdotuksen 16–18 artikloissa säädetään viivästystilanteiden lisäksi myös tapauksista, joissa junavuoro peruutetaan. Toisaalta rautatieyrityksen oikeutta olla maksamatta vakiokorvausta viivästystapauksissa on laajennettu koskemaan mm. tapauksia, joissa viivästyminen johtuu terrorismista tai viranomaisten suorittamista lainvalvontatoimenpiteistä (17 artiklan 8 kohta).

- Vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevia säännöksiä on tarkennettu sen osalta, miten asetuksen edellyttämät tiedot on esitettävä, sekä selkeytetty oikeutta ottaa avustajakoira mukaan ja henkilökohtaisen avustajan mahdollisuutta matkustaa maksutta. Avustamista asemilla ja junissa koskevia velvoitteita on jonkin verran kevennetty sen johdosta, että yhä useampi asema ja juna on nykyisin miehittämätön. Näissäkin tilanteissa edellytetään, että avustusta pyritään järjestämään kaikin kohtuullisin keinoin. (21 ja 22 artikla)

- Vahingonkorvaussäännöksiä avustajakoiran menetyksestä, vahingoittumisesta tai katoamisesta sekä säännöksiä tarjota korvaava apuväline on tarkennettu (25 artikla).

- Henkilökunnan koulutusvelvoitetta on jonkin verran supistettu (26 artikla).

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

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

Ehdotuksen mukaan komissio valtuutetaan päivittämään liitettä I vastaamaan Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) yhtenäisiin CIV-säännöksiin tehtäviä muutoksia. Lisäksi komissio valtuutetaan tarkentamaan 13 artiklan 2 kohdassa mainittua summaa vastaamaan muutoksia EU:n laajuisessa harmonisoidussa kuluttajahintaindeksissä (Eurostat).

Käsittely Euroopan parlamentissa

Vastuuvaliokuntana on TRAN (raportoija Boguslaw Liberadski/SD, PL). JURI on ottanut kantaa säädöstekniikkaan ja IMCO ehdotuksen sisältöön. Parlamentti hyväksyi TRANin raportin 15.11.2018.

Kansallinen valmistelu

Oikeusministeriö järjesti ehdotuksesta 27.10.2017 ja 12.6.2019 kuulemistilaisuudet, joihin oli kutsuttu keskeiset viranomaiset sekä elinkeinoelämän ja kuluttajien järjestöt.

Luonnosta U-kirjeeksi käsiteltiin liikennejaoston (EU-22) kirjallisessa menettelyssä marraskuussa 2017 ja luonnosta U-jatkokirjeeksi käsiteltiin saman jaoston kirjallisessa menettelyssä 12. – 13.11.2019.

Ehdotusta on käsitelty lisäksi liikennejaostossa 22.5.2019 ja EU-ministerivaliokunnassa 27.5.2019.

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaosto 22.11.2019
- EU-ministerivaliokunta 29.11.2019

Eduskuntakäsittely

Eduskunta on käsitellyt asetusehdotusta tunnuksella U 63/2017 vp. Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiassa lausunnon LiVL 29/2017 vp. U-jatkokirjelmä on lähetetty eduskunnalle 15.11.2019.

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 29.11.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetuksen 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 välille on tehty suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä valtiosopimus (SopS 84/2016), johon sisältyy määräyksiä muun muassa esteettömyydestä sekä rautatieyrityksen

korvausvastuusta myöhästymis- ja junavuoron peruuntumistapauksissa. Kompromissiehdotus mahdollistaa sen, että Suomi voi jatkossakin käyttää asetuksen sallimaa poikkeusmahdollisuutta Suomen ja Venäjän väliseen suoraan rautatieliikenteeseen. 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 §:n mukaisesti.

Taloudelliset vaikutukset

Asetusehdotus ei toteutuessaan olennaisesti lisäisi rautatieyritysten tai muiden toimijoiden velvollisuuksia eikä sillä siten olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Valtaosa jäsenvaltioista tukee vahvasti sitä, että rautatieyrityksellä ei ole velvollisuutta maksaa vakiokorvausta viivästyksen tai junavuoron peruuttamisen johdosta tapauksissa, joissa viivästyminen tai peruuttaminen johtuu ylivoimaisesta esteestä.

Asiakirjat

Puheenjohtajan kompromissiehdotus 13848/19

14047/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Riitta Haapasaari, oikeusministeriö, riitta.haapasaari@om.fi, 02951 50139
Hallitusneuvos Irja Vesanen-Nikitin, liikenne- ja viestintäministeriö, irja.vesanen-nikitin@lvm.fi, 02953 42544

EUTORI-tunnus

EU/2017/1479

Liitteet

Viite

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

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 02.12.2019 - 03.12.2019

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

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 2.12.2019; yleisnäkemys

Asetusehdotuksen käsittely aloitettiin Romanian puheenjohtajakauden loppupuoliskolla. Ensin puheenjohtaja ehdotti saamaa lähestymistapaa, jota noudatettiin vastaavassa Euroopan laajuisia energiaverkkoja koskevassa asetuksessa. Sen mukaan jäsenvaltioilla on mahdollisuus valita lupaprosessi kolmesta eri vaihtoehdosta. Se ei riittänyt, vaan selvä enemmistö edellytti, että välinen vaihdetaan asetuksesta direktiiviksi. Samalla luovuttiin eräistä asetuksen piirteistä ja vaihtoehdoista.

Ehdotus sai myönteisen vastaanoton, mutta edelleen jäsenvaltioilla on asiakohdissa muutostarpeita. Suomi on jatkanut käsittelyä direktiivinä ja tehnyt eräitä muutoksia ja täsmennyksiä.

Puheenjohtajamaana Suomi on valmistellut ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Suomen kanta

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä omia kansallisia kantoja.

Suomen kanta on kuvattu U-kirjelmässä (U 68/2018 vp).

Pääasiallinen sisältö

Asetusehdotus, joka nyt on muutettu direktiiviksi, luo säännöt viranomaisten noudattamiin hallinnollisiin menettelyihin, jotka liittyvät yhteistä etua koskevien Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkkohankkeiden hyväksymiseen ja toteuttamiseen.

Direktiivillä lupien myöntämismenettelyitä yhdenmukaistetaan. Jäsenvaltioiden tulee nimetä toimivaltainen lupaviranomainen. Lisäksi lupahakemusten käsittelyajat tulee yhdenmukaistaa ja hallinnollista rasitusta keventää. Nimetty toimivaltainen lupaviranomainen vastaa TEN-T ydinverkon hankkeiden lupamenettelyiden koordinoinnista ja toimii hankkeiden toteuttajan yhteystahona lupamenettelyissä. Se koordinoi kaikkien asiaankuuluvien asiakirjojen ja tietojen toimittamista. Sen on annettava kattava päätös asetusehdotuksessa säädettyjen määräaikojen puitteissa.

Jos yhteistä etua koskeva hanke edellyttää päätösten tekemistä kahdessa tai useammassa jäsenvaltiossa, on näiden jäsenvaltioiden nimettyjen viranomaisten toimittava yhteistyössä. Jäsenvaltioiden on pyrittävä sopimaan yhteisistä menettelyistä.

Tavoitteena on yhtenäistää lupakäsittelyiden kesto ja toteutus. Lupamenettely koostuu hakemista edeltävästä vaiheesta, hakemuksen arviointivaiheesta ja nimetyn toimivaltaisen viranomaisen koostamasta päätöksestä. Lupamenettelyn kokonaiskesto on enintään 4 vuotta. Mahdollisten valitusten käsittely tuomioistuimissa ei sisälly tähän aikarajaan.

Suomi on jatkanut ehdotuksen käsittelyä direktiivinä ja tehnyt eräitä muutoksia ja täsmennyksiä. Ensinnäkin toimivaltainen lupaviranomainen on luonteeltaan koordinoiva ja avustava. Jäsenvaltio voi antaa sille suuremmatkin valtuudet, mutta vähimmäisvaatimus on tämä. Viranomainen on nimetty eikä enää yksi toimivaltainen.

Oleellinen muutos on myös se, että komission ehdotuksen artikla 4 poistettiin kokonaan. Kyseisessä artiklassa olisi säädetty lupamenettelyprosessista. Suurin ongelma jäsenvaltioilla siinä oli ympäristövaikutusten arviointia koskevaa EU-lainsäädäntöä hieman tiukemmat menettelyt lupaprosessien koordinaatiossa. Nyt katsotaan, että voimassa oleva lainsäädäntö määrää riittävästi menettelyistä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperusta on SEUT 172 artikla. Ehdotus hyväksytään tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä. Neuvosto ja Euroopan parlamentti päättävät direktiivin antamisesta yhdessä. Neuvosto tekee päätöksen määräenemmistöllä. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen oikeusperusta on oikea, ja ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) mietintö 13.2.2019.

Parlamentin mietintö asetusehdotuksesta on valmis ja se noudattelee oleellisilta osin komission ehdotusta.

Kansallinen valmistelu

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

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaosto 22.11.2019
- EU-ministerivaliokunta 29.11.2019

Eduskuntakäsittely

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 31 2018 vp

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 29.11.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Direktiivin piiriin tulisivat TEN-T –ydinverkkokäytävien 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 pääratata 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

14401/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

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

EUTORI-tunnus

EU/2018/1051

Liitteet

Viite

Asia
Henkilöliikenteen digitaaliset palvelut: seuraavat askeleet kestävien eurooppalaisten ratkaisujen löytämiseksi; Periaatekeskustelu

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 02.12.2019 - 03.12.2019

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 2.12.2019; periaatekeskustelu

Liikenneneuvostossa käydään periaatekeskustelu liikenteen ja liikkumisen palveluiden digitalisaation haasteista ja tarvittavista toimenpiteistä kestävän, Euroopan laajuisen palvelukehityksen varmistamiseksi. Suomi on valmistellut keskustelua varten tausta-asiakirjan liikenteen palveluiden digitalisaatiosta.

Suomen kanta

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä omia kansallisia kantoja. Keskustelu tukee Suomen puheenjohtajuuskauden ohjelman digitaalisten palveluiden sekä hiilettömän liikenteen tavoitteita.

Pääasiallinen sisältö

Suomi on valmistellut kokousta varten tausta-asiakirjan henkilöliikenteen palveluiden digitalisaatiosta. Keskustelussa neuvosto pohtii EU-tason keinoja, joilla lähivuosien aikana tuettaisiin kestävien, digitaalisten liikkumisen palveluiden kehitystä Euroopassa. Tarkoituksena on tunnistaa keskeisimmät haasteet ja ratkaisut digitalisaation edistämiseksi, etenkin datan saatavuuden osalta. Keskustelun tavoitteena on pohjustaa aloittavan komission työtä digitalisaation ja kestävien liikennemuotojen edistämiseksi liikennesektorilla.

Puheenjohtaja esittää neuvostossa seuraavat kysymykset:

1. Millä lisätoimenpiteillä EU voisi tukea kestävien, digitaalisten liikkumisen palveluiden Euroopan laajuista kehitystä? Mitkä ovat kiireellisimmät toimenpiteet, jotka tulisi tehdä EU-tasolla seuraavan viiden vuoden aikana?
2. Mitkä ovat suurimmat esteet digitalisaatiolle sekä datan saatavuudelle ja käytettävyydelle? Kuinka ne voidaan ratkaista?

Liikenteen päästöjen vähentäminen sekä liikenteen digitalisaation ja teknologisen kehityksen hyödyntäminen ovat merkittäviä haasteita. EU:n tulisi pyrkiä ohjaamaan kehitystä niin, että

tuloksena olisi puhtaampia, tehokkaampia ja kaikille saavutettavampia liikenteen ja liikkumisen palveluita, sekä kestävämpi liikennejärjestelmä.

EU:n jäsenvaltioilla on hyvät edellytykset hyödyntää ja ottaa käyttöön uusia digitaalisia liikkumisen palveluita. Valmiudet digitalisaatiokehityksen hyödyntämiseen vaihtelevat eri sektoreiden ja jäsenvaltioiden kesken, ja kokonaisuudessaan EU jää vielä jälkeen parhaiten menestyvistä EU:n ulkopuolisista valtioista, kuten USA:sta, Japanista tai Etelä-Koreasta.

Liikenteen digitaaliset palvelut, jotka voivat perustua muun muassa jaettuihin kyyteihin, entistä optimoidumpiin kuljetuksiin, automaatiokehitykseen ja liikenteenohjakseen, tarjoavat hyötyjä niin kaupunki- kuin harvaan asutuillakin alueilla. Eri liikennemuotojen aiempaa sujuvampi yhdistely matkaketjuiksi MaaS-palveluiden (Mobility-as-a-Service) avulla tarjoaa uusia mahdollisuuksia ja ratkaisuja myös rajat ylittävässä liikenteessä. Kansainvälisen liikenteen yhteentoimivuus on keskeistä, jos haluamme välttää uusien digitaalisten esteiden syntymisen sisämarkkinoille. Liikenteen digitaalisten palveluiden tulisi helpottaa mahdollisimman monen ihmisen elämää ja arkea, ja tuoda liikenteen palvelut entistä suuremman käyttäjäkunnan saataville unohtamatta käyttäjien esteettömyystarpeita.

Tutkimuksissa on käsitelty jo toimivien liikkumisen palveluiden, kuten auton- ja kyydinjakopalveluiden vaikutuksia. Positiivisia vaikutuksia on havaittu vähäisiä määriä, esimerkiksi pientä siirtymistä yksityisautoilusta jaettuihin kuljetuksiin tai joukkoliikenteeseen. Optimoituja jaettuja kuljetuksia, MaaS-palveluita ja näitä tukevaa sääntelyä yhdistävissä simulaatioissa on todettu merkittäviä päästövähennysvaikutuksia.

Digitalisaation hyötyjä ei siis ole vielä täysmääräisesti lunastettu, ja Euroopan tulisi tunnistaa ja poistaa positiivisen kehityksen esteitä. Esimerkiksi komission teettämissä EU:n laajuisia lippujärjestelmiä sekä matkustajien oikeuksia multimodaaleissa matkaketjuissa käsittelevissä selvityksissä todettiin, ettei nykyinen EU-sääntely mahdollista kunnolla multimodaalisia, saumattomia matkaketjuja.

Lisäksi tarvitaan kokonaisvaltaista, yhdentyvää näkökulmaa ja tukevia politiikkatoimia, jotta kestävän palvelukehityksen ja digitaalisten palveluiden tuomat edut voidaan saavuttaa. Ratkaisuja on haettava julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä, tutkimusta ja teknologiakehitystä hyödyntäen. Lopputuloksena tulisi olla taloudellisten sekä ympäristövaikutusten, sosiaalisen koheesion ja kansanterveyden näkökulmasta katsottuna optimoitu, saumaton liikenne. Liikkumisen uudet digitaaliset palvelut voivat siis tehostaa resurssien käyttöä ja koko liikennejärjestelmää.

Data on digitaalisten palveluiden keskeinen resurssi, jonka saatavuuteen ja hyödynnettävyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Tällä hetkellä uusien palveluiden markkinakehitystä voi hidastaa datan puutteellinen saatavuus ja keskittyminen. Aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot ovat keskeisiä tietoja olla saatavilla, jotta Euroopan kattavia matkaketjuja voisi syntyä. Esimerkiksi ennalta määriteltyihin tietojoukkoihin ja lipputuotteisiin voitaisiin taata pääsy. Tämän lisäksi kolmansien osapuolten tulisi voida myydä lippuja, tarjota uusia palveluita eri kulkumuotoja yhdistelemällä sekä kehittää uusia liiketoimintamalleja. EU-tason sääntely estäisi sääntelyn sirpaloitumisen kansallisella tasolla ja takaisi reilun ja avoimen toimintakentän.

Liikenteen palveluiden digitalisaatio voi olla keskeinen väline liikennejärjestelmän tehokkuuden parantamisessa päästövähennystavoitteiden mukaisesti. Muutoksen kohti hiilineutraalia taloutta ja yhteiskuntaa on oltava reilu ja tuettava Euroopan kilpailukykyä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Neuvostossa ei tehdä päätöksiä vaan käydään periaatekeskustelu.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- EU22-liikennejaosto 22.11.2019
- EU-ministerivaliokunta 29.11.2019

Eduskuntakäsittely

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 29.11.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Liikennejärjestelmän digitaalisuuden ja multimodaalisuuden kehittämisellä voidaan olettaa olevan Euroopalle edullisia vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen, ja siten esimerkiksi transaktiokustannusten alenemiseen logistiikassa. Liikenteen digitaalisten palvelumarkkinoiden ennustetaan kasvavan tulevina vuosina merkittäväksi. Lisäksi komission arvion mukaan hiilineutraaliin yhteiskuntaa siirtyminen on taloudellisilta vaikutuksiltaan EU:ssa positiivinen, vaikka merkittäviä lisäinvestointeja tarvitaan kaikilla sektoreilla.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Periaatekeskustelun tausta-asiakirja 14063/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Saara Reinimäki, liikenne- ja viestintäministeriö,
saara.reinimaki@lvm.fi, 0295 34 2087

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asia
Eurovinjettidirektiivin muuttaminen; yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 02.12.2019 - 03.12.2019

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

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 2.12.2019; yleisnäkemys.

Ehdotusta käsiteltiin Coreperissa 20.11.2019, josta se eteni yleisnäkemyksenä liikenneneuvostoon.

Eurovinjettidirektiivin käsittely on aloitettu maaliikennetyöryhmässä kesäkuussa 2017 ja samalla käsiteltiin komission ehdotuksen vaikutustenarviointi. Samassa maaliikennepaketissa eurovinjettidirektiivin kanssa esitettiin uudistuksia Euroopan laajuisia tietullipalveluja (EETS) koskevaan sääntelyyn. Uusi EETS-direktiivi 2019/520 julkaistiin maaliskuussa 2019. Eurovinjettidirektiivin käsittely on edelleen kesken.

Lisäksi kokonaisuuteen kuuluu erillinen ehdotus ajoneuvoverojen vähimmäismäärien asteittaisesta alentamisesta nollaan, jota ei ole käsitelty vuoden 2019 aikana. VM on ollut aktiivisesti mukana asian käsittelyssä ja on toinen vastuuministeriö LVM:n kanssa.

Keskustelu komission alkuperäisestä ehdotuksesta on aloitettu jo vuonna 2017. Liikenneneuvostossa 5.12.2017 käydyn periaatekeskustelun jälkeen asia ei edennyt ennen Romanian puheenjohtajakautta 2019. Keväällä 2019 ehdotusta käsiteltiin maaliikennetyöryhmässä, mutta jäsenmailla oli vaikeuksia hyväksyä kompromissiehdotuksen sisältöä. Liikenneneuvostossa 6.6.2019 käsiteltiin Romanian valmistelema tilanneselvitys.

Suomen kanta

Suomen kanta on esitetty U-kirjelmässä U 38/2017 vp.

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä omia kansallisia kantoja.

Pääasiallinen sisältö

Direktiivin soveltamisalan laajenisi ehdotuksessa koskemaan raskaiden ajoneuvojen lisäksi myös kevyitä, alle 3,5 tonnisia ajoneuvoja eli mm. henkilöautoja. Soveltamisalan laajentamista perustellaan sillä, että em. ajoneuvot aiheuttavat myös liikenteen ulkoisia

haittoja ja esim. henkilöautot vastaavat noin kahdesta kolmasosasta liikenteen ulkoisista kustannuksista.

Ehdotus mahdollistaa myös ulkoisten kustannusten maksut, lisämaksun ja ruuhkamaksun perimisen TEN T -verkolla ja maanteillä. Direktiivi ei kuitenkaan estä syrjimättömien kaupunkiseutujen ruuhkamaksujen (specific urban traffic charges) perimistä, eikä se vaikuta suunnitelmiin ottaa käyttöön näitä maksuja Suomessa.

Tiivistetysti komission alkuperäisessä ehdotuksessa oli kolme pääasiallista tavoitetta eli soveltamisalan laajentaminen myös muihin kuin raskaisiin ajoneuvoihin, direktiivin ympäristöohjaavuuden lisääminen kilometrimaksuihin siirtymisellä sekä ulkomaisen liikenteen diskriminoinnin vähentäminen.

Suomen valmistelemassa kompromissiehdotuksessa täyttyvät kaksi ensimmäistä tavoitetta ja kolmas osin, mutta tavalla jonka arvioidaan olevan helpommin hyväksyttävissä jäsenmaissa. Ensimmäinen tavoite täyttyy suoraan eli soveltamisala laajenee kaikkiin ajoneuvoihin.

Erityisesti aikaperusteisista tiemaksuista eli vinjeteistä luopuminen on ollut jäsenmaille vaikeasti hyväksyttävissä. Tämän vuoksi Suomi on valmistellut kompromissiehdotuksen, missä vinjetit sallittaisiin jatkossakin sekä raskaille että kevyille ajoneuvoille. Lisäksi jäsenmaille on selvennetty, että eri kategorioiden ajoneuvoja voidaan hinnoitella toisistaan riippumatta. Alkuperäisen ehdotuksen ilmastotavoitteista ei ole kuitenkaan luovuttu, vaan niitä edistetään kompromissiehdotuksessa asettamalla raskaiden ajoneuvojen tiemaksujen porrastaminen CO2-päästöjen mukaan pakolliseksi.

Alkuperäisen ehdotuksen tavoitteita ulkomaisen liikenteen diskriminaation vähentämiseksi edistetään muun muassa luopumalla 3,5 – 12 tonnisten ajoneuvojen poikkeusmahdollisuudesta siirtymäajalla sekä sääntelemällä lyhytaikaisten vinjettien suhteellista maksimimäärää vuosivinjettiin verrattuna.

Suomen valmistelemassa kompromissiehdotuksessa ympäristötavoitteita edistetään siten, että 7g-a artiklan mukainen tiemaksujen porrastaminen ajoneuvojen CO2-päästöjen mukaan tehdään pakolliseksi raskaiden ajoneuvojen osalta. CO2-päästöluokitus tulisi korvaamaan nykyisin käytössä olevan EURO-luokituksen. Kevyiden, eli alle 3,5 tonnia painavien, ajoneuvojen osalta tiemaksujen porrastaminen CO2-päästöjen mukaan ei olisi tulossa pakolliseksi.

Lisäksi direktiivistä poistetaan 7 artiklan 8 kohdan mukainen mahdollisuus olla perimättä raskaan liikenteen tiemaksuja 3,5 – 12 tonnisilta ajoneuvoilta 4 vuoden siirtymäajalla direktiivin voimaantulosta. Lisäksi 7a artiklassa säädetään päivittäisten, viikoittaisten ja kuukausittaisten vinjettien maksimitasot suhteessa vuosivinjettiin.

Komissio ei ole esittänyt tiemaksuja pakollisiksi, joten jäsenmaat voivat jatkossakin itse päättää, ottavatko ne tiemaksuja käyttöön. Lisäksi jäsenmaat voivat jatkossakin päättää joustavasti sen, mitkä ajoneuvot, eli esimerkiksi raskaat tai kevyet ajoneuvot, maksavat tiemaksuja ja miltä osalta tieverkkoa niitä peritään. Tätä on myös täsmennetty kompromissiehdotuksessa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Raskaan tavaraliikenteen veroja ja maksuja koskevan direktiivin 1999/62/EY oikeusperusta on ollut EY:n perustamissopimuksen 71 ja 93 artikla (nykyinen Euroopan Unionin toiminnasta tehty sopimus, SEUT, 91 ja 113 artikla).

Direktiivin säännöksiin, jotka liittyvät tietulleihin ja käyttäjämaksuihin, sovelletaan SEUT 91 artiklaa eli päätöksentekomenettely on määräenemmistö. Direktiivin II luvun säännöksiä, jotka liittyvät ajoneuvoveroihin, kuuluvat SEUT 113 artiklan soveltamisalaan.

Näistä SEUT-sopimuksen 91 artikla koskee liikenneasioita, joista päätetään Euroopan parlamentin ja neuvoston yhteispäätösmenettelyssä, jossa neuvoston kantaan riittää määräenemmistö.

Artiklan mukaan parlamentti ja neuvosto tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa kuultuaan antavat yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta, vahvistavat ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä, toteuttavat toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä antavat muut aiheelliset säännökset.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentissa ehdotusten vastuuvaliokunta on liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN). Raportööri on Giuseppe Ferrandino (SD, Italia). Parlamentti on valmis neuvotteluihin.

Parlamentin täysistunnossa äänestettiin parlamentin kannasta eurovinjettidirektiiviin 25.10.2018 ja parlamentti tuki komission ehdotusta äänin 398 – 179. Parlamentin näkemykset ylempänä kuvattuihin kysymyksiin tukevat komission ehdotusta. Parlamentin keskeiset näkemykset ovat vapaasti käännettynä:

1) Vinjeteistä tulisi luopua sekä raskaiden että kevyiden ajoneuvojen osalta siirtymäaikojen jälkeen
2) Direktiivin soveltamisalaa tulisi laajentaa myös muihin kuin raskaisiin ajoneuvoihin ja raskaiden ajoneuvojen tiemaksujen tulisi koskea kaikkia raskaita ajoneuvoja
3) Parlamentti tukee komission ehdotusta ulkoisten kustannusten maksujen sekä ruuhka- että lisämaksujen osalta
4) Nollapäästöisten ajoneuvojen tulisi saada 50 % alennus infrastruktuurimaksujen alimmasta tasosta direktiivin tultua voimaan
5) Parlamentti tukee myös infrastruktuuri- ja ulkoisten kustannusten maksujen tuottojen korvamerkintää väylänpitoon sekä liikennejärjestelmän kehittämiseen

Kansallinen valmistelu

U-kirje 38/2017 vp. U-kirjeluonnos on ollut EU-asioiden komitean alaisen EU-liikennejaoston (EU22) ja verotusjaoston (EU9) kirjallisessa menettelyssä.

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2. – 3.12.2019 MINVA-paketti
- EU22-liikennejaosto 22.11.2019
- EU-ministerivaliokunta 29.11.2019

Eduskuntakäsittely

U-kirjelmä 38 / 2017 vp eduskunnalle 5.7.2017
Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 14/2017 vp.

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2. – 3.12.2019 MINVA-paketti
- Suuri valiokunta 29.11.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Esityksellä ei ole välittömiä vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön.

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

Taloudelliset vaikutukset

Komissio on esittänyt lukuisia muutoksia tietulleihin ja käyttäjämaksuihin. Peruslähtökohta ei kuitenkaan muutu, sillä jäsenvaltiot voisivat edelleen itse päättää ottavatko ne käyttöön tiemaksuja. Suomessa ei ole käytössä tietulleja tai käyttäjämaksuja.

Täten muutosehdotuksella ei ole välittömiä taloudellisia tai hallinnollisia vaikutuksia Suomessa, koska esitys ei edellytä muuttamaan kotimaista lainsäädäntöä. Ehdotuksella ei ole myöskään vaikutuksia unionin talousarvioon.

Komission laatima vaikutustenarviointi osoitti, että alkuperäisen ehdotuksen toimenpiteet vähentäisivät ruuhkien aiheuttamia kustannuksia 2,5 – 6 prosenttia eli 9 – 22 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä, kasvattaisivat tietullituloja 10 – 63 miljardilla eurolla vuodessa ja auttaisivat kasvattamaan tieinvestointeja 25 –2 60 prosentilla lähtötasoon verrattuna. Lisäksi ne vähentäisivät merkittävästi tieliikenteen hiilidioksidi-, NOx- ja hiukkaspäästöjä. Tämä vaikutusten arviointi koski alkuperäistä ehdotusta, jossa kilometriperusteiset tiemaksut olisivat tulleet pakollisiksi.

Esityksestä ei ole tehty erillistä Suomea koskevaa vaikutustarkastelua, mutta voidaan olettaa, että vaikutukset olisivat Suomessa samansuuntaisia, mutta vähäisemmät, koska esim. ruuhkautuminen on Suomessa vähäistä. Lisäksi Suomen valmisteleva kompromissiehdotus eroaa komission alkuperäisestä ehdotuksesta. Toisaalta esityksen kustannusvaikutukset voisivat olla myös korkeammat Suomessa kuin kesimäärin EU:ssa, koska kuljetusmatkat Suomessa ovat pidemmät kuin muissa jäsenvaltioissa. Tarkemmin taloudellisia vaikutuksia arvioidaan siinä yhteydessä, jos tiemaksuja otetaan Suomessa käyttöön.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Useat jäsenmaat pitivät Romanian valmisteleman tilanneselvityksen perusteella komission ehdotusta liian yksityiskohtaisena ja kokevat, että ehdotus rajoittaisi kansallista päätäntävaltaa liiaksi. Osa jäsenmaista sekä komissio näkevät eurovinjettidirektiivin ilmaston kannalta keskeisenä ja toisten näkemys on, että ilmastotavoitteiden saavuttamista tulisi hoitaa muilla keinoin.

Marraskuun maaliikennetyöryhmässä käytyjen keskustelujen perusteella jäsenmaiden suhtautuminen Suomen valmistelemaan kompromissiehdotukseen on alkuperäistä

ehdotusta myönteisempi. Useilla jäsenmailla on kuitenkin yhä varaumia tekstiin ja erityisesti CO2-päästöporrastuksen yksityiskohdista on pyydetty komissiolta lisää tietoa.

Komission ja parlamentin näkemykset ovat lähellä toisiaan. Näkemysten yhteensovittaminen voi osoittautua hankalaksi. Komissiolle on ollut tärkeää edistää eurovinjettidirektiivin muutoksella kilometrimaksujen käyttöönottoa jäsenmaissa.

Asiakirjat

Puheenjohtajan kompromissiehdotus yleisnäkemystä varten 14383/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Atro Andersson, liikenne- ja viestintäministeriö,
atro.andersson@lvm.fi, 050 475 2495

EUTORI-tunnus

EU/2017/1018

Liitteet

Viite

Asia
Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tulevaisuus; Periaatekeskustelu

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 02.12.2019 - 03.12.2019

U/E/UTP-tunnus
U 54/2013 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Liikenneneuvosto 2.12.2019; periaatekeskustelu

Komissio teki kesäkuussa 2013 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (ns. SES2+, COM(2013) 410 FINAL), jota on selostettu laajemmin eduskunnalle annetussa muistiossa (U 54/2013 vp). Euroopan parlamentti antoi kantansa ehdotukseen maaliskuussa 2014. Neuvoston osittainen yleisnäkemys syntyi joulukuussa 2014. Sen jälkeen SES2+ käsittely ei ole edennyt UK:n ja Espanjan välisen Gibraltaria koskevan erimielisyyden takia.

Tällä hetkellä on voimassa vuonna 2009 hyväksytty SES2-säädöspaketti, joka ei ole tavoitteestaan huolimatta johtanut aidosti yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan. Jotta eurooppalaisen ilmatilan yhtenäisyys etenisi ja toimivuus paranisi, tarvittaisiin lainsäädännön uudistamista. EU-lainsäädännön mukainen lennonvarmistuksen suorituskykyä koskeva kolmas viiteajanjakso kattaa vuodet 2020 – 2024. Uudet säädökset olisi käsiteltävä ja saatettava voimaan hyvissä ajoin ennen kuin neljäs viiteajanjakso alkaa vuonna 2025.

Ministereiden keskustelun tarkoituksena on linjata yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tulevaisuutta. Kokonaan uuden lainsäädännön valmistelu vaikutusarviointeineen ei ehtisi valmistua ennen neljättä viiteajanjaksoa. Aikataulun kannalta merkittävästi parempi tapa edetä olisikin pyytää komissiota päivittämään aiemmin annettu SES2+-ehdotus.

Suomen kanta

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä kansallisia kantoja.

Suomen kanta on kuvattu U-kirjelmässä (U 54/2013 vp).

Pääasiallinen sisältö

Suomi on valmistellut kokousta varten tausta-asiakirjan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (Single European Sky, SES) nykytilanteesta. Tausta-asiakirjassa kerrotaan

vuonna 1999 alkaneen säädöstyön vaiheista, kuvataan nykyisiä lennonvarmistuksen kapasiteettiongelmia ja niistä aiheutuvia haittoja ml. ylimääräiset päästöt, sekä kerrotaan ennustetusta liikenteen kasvusta.

Lennonvarmistus on perinteisesti järjestetty kussakin valtiossa itsenäisesti. Ilmatilan pirstaleisuuden vähentämiseksi vuonna 2009 annettu SES2-sääntely velvoitti jäsenmaat muodostamaan toiminnallisia ilmatilan lohkoja. Ne eivät kuitenkaan toistaiseksi ole johtaneet tavoiteltuun yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan. Osittain siitä syystä lentoliikenne on pahoin ruuhkautunut keskeisillä alueilla. Vuonna 2018 kapasiteettiongelmista aiheutuneet viiveet olivat yhtä pahat kuin 20 vuotta aiemmin, jolloin SES käynnistettiin. Viivästysten määrä on pysynyt kriisitasolla myös vuonna 2019.

Lentoliikenteen kasvun ennakoidaan jatkuvan. Jos mitään ei tehdä, lentomatkustamisen sujuvuus heikkenee, kustannukset nousevat ja ympäristöhaitat lisääntyvät. Komissio käynnisti vuonna 2018 kaksi hanketta SES:n tulevaisuudesta. Ilmatilan arkkitehtuuria koskevassa selvityksessä analysoidaan, mistä nykyiset ongelmat johtuvat ja miten ne voitaisiin ratkaista. Viisaiden henkilöiden ryhmä pohti Euroopan ilmatilan hallinnan visiota sekä lyhyen ja pitkän aikavälin keinoja yhtenäisen ilmatilan tavoitteen saavuttamiseksi.

Tausta-asiakirjassa tuodaan esiin viisaiden ryhmän esittämät neljä prioriteettia. Ensinnäkin Euroopan ilmatilaa pitäisi kehittää verkostolähtöisesti, sen sijaan että se rakentuu kansallisista palasista. Toiseksi yhtenäiset digitaaliset ratkaisut helpottaisivat kapasiteetin jakamista tarpeen mukaan, sekä lisäisivät järjestelmän häiriönsietokykyä. Kolmanneksi järjestelmien kehittyminen muuttaa lennonjohtajien tehtäviä ja osaamistarpeita. Neljänneksi tarvitaan nykyistä yksinkertaisempi säädöskehikko, joka jouduttaa kansallisten järjestelmien uudistumista.

Puheenjohtaja esittää neuvostossa seuraavat kysymykset:

1. Oletteko samaa mieltä, että yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan uudistamiseksi tarvitaan kiireisiä toimenpiteitä?

2. Voitteko yleisesti ottaen yhtyä viisaiden ryhmän esittämään visioon, mukaan lukien edellä mainitut neljä prioriteettia? Mitkä ovat mielestänne avaintoimenpiteet tarvittavien parannusten nopeuttamiseksi?

3. Oletteko samaa mieltä, että SES2+ ehdotuksesta on aikaa niin kauan, että komissiolta tulisi pyytää yksityiskohtaista tietoa, miltä osin säädöstekstiä tulisi päivittää, jotta neuvoston valmisteluelimet voisivat jatkaa asian käsittelyä?

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Neuvostossa ei tehdä päätöksiä vaan käydään poliittinen keskustelu.

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva keskeinen EU-sääntely on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004 yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1070/2009 asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyyden parantamiseksi, sekä näiden asetusten nojalla annettu muu sääntely.

Näiden asetusten oikeusperusta on Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta (nykyisin Sopimus Euroopan unionin toiminnasta 100 artiklan 2 kohta).

Käsittely Euroopan parlamentissa

SES2+ ehdotuksen esittelijä Euroopan parlamentissa on Marian-Jean Marinescu. Parlamentti antoi kantansa maaliskuussa 2014.

Kansallinen valmistelu

U-kirje (U 54/2013 vp) on käsitelty EU22-liikennejaostossa 8.8.2013.

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2. – 3.12.2019 MINVA-paketti
- EU22-liikennejaosto 22.11.2019
- EU-ministerivaliokunta 29.11.2019

Eduskuntakäsittely

Suomen kanta komission SES2+ ehdotukseen on esitetty U-kirjeessä U 54/2013 vp, josta on annettu eduskunnan Liikennevaliokunnan lausunto LiVL 25/2013 vp.

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2. – 3.12.2019 MINVA-paketti
- Suuri valiokunta 29.11.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

-

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Periaatekeskustelun tausta-asiakirja 13782/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenneneuvos Jari Gröhn, liikenne- ja viestintäministeriö, jari.grohn@lvm.fi, +358 295 342 501
Ylitarkastaja Mira Karppanen, liikenne- ja viestintäministeriö, mira.karppanen@lvm.fi, +358 295 342 094

EUTORI-tunnus

EU/2013/1172

Liitteet

Viite

Asia
Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetus (ePrivacy); Tilanneselvitys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 02.12.2019 - 03.12.2019

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

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 3.12.2019; tilanneselvitys.

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.

Asetusehdotusta on käsitelty neuvostossa vuodesta 2017 useamman puheenjohtajamaan johdolla. Suomen puheenjohtajakaudella neuvotteluissa on saavutettu edistystä, mutta jäsenvaltiot eivät Coreperissa 22.11.2019 käytyjen keskustelujen perusteella olleet valmiita etenemään neuvoston yleisnäkemykseen. Näin ollen Suomi tuo asiasta teleneuvostoon tilanneselvityksen.

Suomen kanta

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä omia kansallisia kantoja.

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

Pääasiallinen sisältö

- Suomen puheenjohtajakaudella asetusehdotusta käsiteltiin kymmenessä työryhmäkokouksessa (televiestintä- ja tietoyhteiskuntatyöryhmä). Käsittelyä varten puheenjohtaja valmisteli tekstiehdotuksia useista eri asetuksen kohdista.
- Yleisesti ottaen keskustelut olivat vaikeita ja jäsenmaiden näkemykset olivat monissa asioissa kaukana toisistaan.
- Keskusteluja hallitsi erityisesti kolme asiakokonaisuutta: Sähköisen viestinnän käsittely lasten seksuaalisen hyväksikäytön ehkäisemiseksi, päätelaitteella olevien tietojen käsittely (ml. evästeet) ja sähköisen viestinnän tietojen tallentaminen rikostorjunnan tarkoituksiin (ns. data retention). Puheenjohtaja laati jäsenmaiden

esittämien näkemysten pohjalta ratkaisuehdotuksia kaikkiin asiakohtiin. Yhteisen näkemyksen löytämistä vaikeutti se, että erityisesti lasten seksuaalisen hyväksikäytön ehkäisemiseksi tarvittavien toimenpiteiden ja data retention -kysymyksen osalta jäsenmaiden kannat jakautuivat vahvasti.
- Keskustelua käytiin myös asetuksen soveltamisalasta, viranomaisvalvonnasta ja Euroopan tietosuojaneuvoston (EDPB) roolista sekä sääntelyn vaikutuksista uusiin teknologioihin kuten koneiden väliseen viestinään ja esineiden internetiin. Näiltäkin osin tekstiä pyrittiin viemään jäsenmaiden toivomaan suuntaan.
- Keskustelujen pohjalta puheenjohtaja laati esityksen neuvoston yleisnäkemykseksi, jota käsiteltiin pysyvien edustajien komiteassa (Coreper) 22.11.2019. Käsittelyn perusteella puheenjohtaja katsoi, ettei jäsenmaiden kantojen perusteella ole edellytyksiä muodostaa yleisnäkemystä.
- Asian käsittely jatkuu alkuvuodesta 2020 Kroatian puheenjohtajakaudella.

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.

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- EU19-viestintäjaosto 22.11.2019
- EU-ministerivaliokunta 29.11.2019

Eduskuntakäsittely

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

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 29.11.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 40 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teletoimintaa.

Taloudelliset vaikutukset

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

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

[Lopullinen neuvostoasiakirja ei vielä saatavilla]

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Neuvotteleva virkamies Piia Nyström, liikenne- ja viestintäministeriö, piia.nystrom@lvm.fi, 0295 34 2969

Neuvotteleva virkamies Olli Lehtilä, liikenne- ja viestintäministeriö, olli.lehtila@lvm.fi, 0295 34 2106

EUTORI-tunnus

EU/2017/0457

Liitteet

Viite

Asia
Euroopan unioni eettisen tietojen käytön keskuksena; Periaatekeskustelu

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.12.2019 - 03.12.2019

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 3.12.2019; periaatekeskustelu

Televiestintäneuvostossa käydään periaatekeskustelu siitä, miten Euroopan unionin datataloutta tulisi kehittää.

Keskustelun tavoitteena on tuoda esille neuvoston näkemyksiä ja prioriteetteja datatalouden kehittämisestä seuraavan viisivuotiskauden ajaksi. Suomi on valmistellut keskustelua varten tausta-asiakirjan datatalouden kehittämiseen liittyvistä toimista.

Suomen kanta

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä omia kansallisia kantoja.

Suomen EU-puheenjohtajakauden ohjelmassa tuodaan esiin kilpailukykyisen ja ihmislähtöisen datatalouden merkitys kattavien ja tulevaisuuteen katsovien sisämarkkinoiden kannalta. Ohjelman mukaan Suomen puheenjohtajakaudella tullaan tarkastelemaan lisätyötä vaativia alueita tavoitellen horisontaalista lähestymistapaa, joka huomioi datatalouden roolin ja tarpeet yli sektoreiden.

Pääasiallinen sisältö

Periaatekeskustelu käydään puheenjohtajan keskusteluasiakirjan pohjalta.

Keskusteluasiakirjassa kuvataan, miten digitaalitalous on muodostumassa datataloudeksi. Aiemmin digitalisaation merkittävä taloudellinen vaikutus oli uudet, digitaalisesti tarjottavat palvelut. Nykyään datan hyödyntäminen on yhä keskeisempi osa prosesseja ja liiketoimintaa perinteisillä toimialoilla, kuten valmistavassa teollisuudessa, maataloudessa, liikenteessä ja julkisessa hallinnossa. Euroopan unionin neuvosto onkin painottanut datan hyödyntämisen merkitystä kesäkuun 2019 päätelmissään, ja Eurooppa-neuvosto vuosien 2019–2024 strategisessa agendassaan.

Euroopan unioni on edistänyt digitalisaatiota ja datataloutta digitaalisten sisämarkkinoiden strategialla. Tässä unionin institutionaalisessa taitekohdassa on hyvä tilaisuus keskustella tehtyjen toimien opetuksista sekä seuraavista toimenpiteistä. Datatalouden kehittyminen tarjoaa Euroopan unionille mahdollisuuksia taloudelliseen

kasvuun, mutta toisaalta kehitykseen liittyy huolia esimerkiksi yksityisyyden suojasta ja turvallisuudesta. Pyrkimällä eettisen datan käytön keskukseksi Euroopan unioni voisi varmistaa taloudellisen ja yhteiskunnallisesti suotuisan kehityskulun. Tavoitteen saavuttaminen vaatisi sitä, että sektorikohtaisessa työssä esille nousseita ideoita datan reilusta jakamisesta, ihmiskeskeisyydestä ja sopivista toimintamalleista käytettäisiin laajemmin kaikissa datatalouden toimenpiteissä.

Datan jakamista on EU:ssa edistetty muun muassa INSPIRE- ja avoin data -direktiiveillä. Nämä koskevat julkisen sektorin hallussa olevaa dataa. Yksityisen sektorin hallussa olevaa dataa on avattu esimerkiksi ajoneuvojen korjaus- ja huoltotietoja koskevalla asetuksella sekä toisella maksupalveludirektiivillä. Tässä sektorikohtaisessa sääntelyssä on jo käsitelty sektorikohtaisen datan jakamista ja yhteentoimivuutta, sektorin toiminnan kannalta olennaisten tietojen saatavuutta sekä ohjelmistorajapintojen avaamista sektorin keskeiseen infrastruktuuriin. Yksi pohdittava asia onkin, tulisiko yritysten väliseen datan jakamiseen kannustaa lainsäädäntötoimin esimerkiksi aloilla, jotka ovat merkityksellisiä kestävien tuotteiden ja palveluiden tuottamisessa, kuten liikenne-, terveys-, energia- ja maataloussektoreilla.

Ihmiskeskeistä datataloutta on edistetty yleisellä tietosuoja-asetuksella ja myös unionin tekoälyä koskevissa asiakirjoissa on painotettu eettisyyden merkitystä. Keskusteluasiakirjassa tuodaan esiin kysymys siitä, miten lainsäädännössä taatut oikeudet ja muissa asiakirjoissa käsitellyt eettiset näkökulmat toteutuvat käytännössä. Yksilöt tarvitsevat esimerkiksi käyttämissänsä palveluissa helppokäyttöisiä työkaluja, joiden kautta voi säädellä datansa käyttöä. Tekoälyn ja itsenäisesti toimivien järjestelmien kannalta voi tulla harkittavaksi, pitäisikö niiden läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta varmistaa vapaaehtoisin tai lainsäädännöllisin keinoin. Näin voisi olla etenkin sellaisissa sovellutuksissa, jotka voivat aiheuttaa suurta vahinkoa, kuten autonomisessa liikenteessä.

Datatalous tarvitsee lisäksi uudenlaisia toimintamalleja ja rakenteita. Ne voivat olla pilvipalveluiden kaltaista infrastruktuuria. Toimivat ja avoimet pilvipalvelumarkkinat ovat keskeiset datatalouden toiminnalle. Tämän toteuttaminen vaatii selkeän toimintaympäristön. Yksi pohdittava asia voisi olla korkeiden standardien asettaminen pilvipalveluiden ja markkinoiden tietoturvalle, sujuvalle toiminnalle sekä energiatehokkuudelle.

Tarvittavat rakenteet voivat kuitenkin olla myös abstraktimpia, kuten datan hallintamalleja ja uudenlaisia sääntelymalleja. Uusi teknologia ei välttämättä vaadi uutta sääntelyä ja yleisesti ottaen sääntelyn on oltava tavoitelähtöisempää ja vähemmän teknologiakeskeistä. Esimerkkinä tästä toimintavasta on ollut muun kuin henkilötiedon vapaata liikkuvuutta koskeva asetus, joka asettaa yleisen periaatteen siitä, että perusteettomat datan sijaintirajoitukset ovat unionissa kiellettyjä. Asetuksen sääntelyä on täydennetty toimialan käytännesäännöillä, joiden valmistelua Euroopan komissio on tukenut. Jotta data liikkuisi käytännössä, olisi kuitenkin huomioitava oikeudellinen, semanttinen, organisatorinen ja tekninen yhteentoimivuus. Tähän on monia tapoja, kuten avointen standardien käyttäminen, rakenteellisten tietoaineistojen määrittely, datan jakamista koskevien mallisopimusten laatiminen sekä datan siirtämistä koskevan oikeuden vahvistaminen.

Keskusteluasiakirjassa pyydetään ministerien kantoja seuraaviin kysymyksiin:

1. Millaisia toimia ja välineitä lähitulevaisuudessa tarvitaan, jotta voidaan kehittää Euroopan unionin datataloutta ja tehdä Euroopan unionista eettisen datan käytön keskus?
2. Miten yritysten väliseen datan jakamiseen voitaisiin kannustaa seuraavan viiden vuoden aikana?
3. Miten varmistetaan algoritmien sekä älykkäiden ja itsenäisesti toimivien järjestelmien ihmiskeskeisyys, tietosuoja ja turvallisuus, jotta datatalous toimisi luotettavalla tavalla?

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Periaatekeskusteluun ei liity päätöksentekoa.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Periaatekeskusteluun ei liity päätöksentekoa.

Kansallinen valmistelu

Keskusteluasiakirjan valmisteluvaiheessa kirjallisia kommentteja on pyydetty valtiovarainministeriöltä, opetus- ja kulttuuriministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, oikeusministeriöltä, ulkoministeriöltä (EU-edustusto) sekä valtioneuvoston kanslialta.

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- Viestintäjaosto (EU19) 22.11.2019
- EU-ministerivaliokunta 29.11.2019

Eduskuntakäsittely

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti
- Suuri valiokunta 29.11.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Periaatekeskusteluun ei liity päätöksentekoa, eikä se siten vaikuta kansalliseen lainsäädäntöön eikä Ahvenanmaan asemaan.

Taloudelliset vaikutukset

Periaatekeskusteluun ei liity päätöksentekoa, eikä sillä siten ole taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

Puheenjohtajan tausta-asiakirja keskusteluun 14070/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Tuomas Kaivola, neuvotteleva virkamies, liikenne- ja viestintäministeriö, tuomas.kaivola@lvm.fi, 050 525 8367.

EUTORI-tunnus

Liitteet
Viite

Asia

Neuvoston päätelmät 5G-verkkoteknologian mahdollisuuksista ja tarpeista ratkaista verkkoteknologiaa koskevat turvallisuusriskit

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 02.12.2019 - 03.12.2019

U/E/UTP-tunnus

E 134/2018 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 3.12.2019; Päätelmien hyväksyminen

Neuvoston päätelmiä 5G-verkkoteknologian mahdollisuuksista ja turvallisuusriskeistä on laadittu neuvoston puheenjohtaja Suomen johdolla. Päätelmät on tarkoitus hyväksyä 3.12.2019 teleneuvostossa.

Komissio antoi 26.3.2019 suosituksen 5G-verkkojen kyberturvallisuudesta (C(2019) 2335 final). Komisison suosituksessa jäsenvaltioita kehotettiin laatimaan kansalliset riskiarviot 5G-kyberturvallisuuden osalta 30.6.2019 mennessä.

Kansallisten riskiarvioiden pohjalta laadittu EU:n yhteinen riskiarvio julkaistiin 9.10.2019. Komission suosituksen perusteella jäsenvaltioiden tehtävänä on lisäksi laatia keinovalikoima havaittujen turvallisuusriskien hallitsemiseksi ja vähentämiseksi 31.12.2019 mennessä.

Suomen kanta

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä omia kansallisia kantoja. Suomen kanta on linjattu E-kirjelmässä (E 134/2018 vp).

Pääasiallinen sisältö

Neuvoston päätelmien laatiminen liittyy vahvasti EU:n jäsenvaltioiden käynnissä olevaan prosessiin riskien arvioimiseksi sekä keinojen kehittämiseksi 5G-verkkojen kyberturvallisuuden parantamiseksi. Komission antaman 5G-verkkojen kyberturvallisuutta koskevan suosituksen tavoitteena oli tukea ja kehittää unionin yhteistä lähestymistapaa 5G-verkkojen kyberturvallisuudesta.

Jäsenvaltioista Suomi palautti ensimmäisenä jäsenvaltiona kansallisen riskiarvionsa kesäkuun lopussa. Suomen kansallinen riskiarvio laadittiin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla laaja-alaisessa yhteistyössä eri viranomaisten, operaattoreiden ja laitevalmistajien kesken.

Komission suosituksen mukaisesti jäsenvaltioiden kansallisten riskiarvioiden pohjalta laadittu EU:n riskiarvio keskittyi kansallisten riskiarvioiden tavoin 5G-verkkojen osiin, toimintaan ja ylläpitoon liittyviin erityisiin herkkyyksiin ja haavoittuvuuksiin. Arvion laatimisessa jäsenvaltioita tukivat komissio sekä ENISA (Euroopan unionin kyberturvallisuusvirasto).

Komission suosituksen perusteella jäsenvaltioiden tehtävänä on lisäksi laatia keinovalikoima havaittujen turvallisuusriskien hallitsemiseksi ja vähentämiseksi 31.12.2019 mennessä.

Neuvoston päätelmien tavoitteena on korostaa 5G-verkkojen luomia mahdollisuuksia koko yhteiskunnalle ja samalla muistuttaa 5G-verkkojen kyberturvallisuutta koskevista tekijöistä. Neuvoston päätelmillä halutaan vahvistaa EU:n jäsenvaltioiden yhteistä ja koordinoitua lähestymistapaa erityisesti 5G-verkkojen turvallisuutta koskevien tekijöiden osalta, jotta voidaan varmistaa verkkojen mahdollisimman nopea ja turvallinen käyttöönotto sekä EU:n markkinoiden kilpailukyvyn säilyminen.

5G-verkkojen luomat mahdollisuudet Euroopan taloudelle, markkina-alueelle ja kansalaisille

Päätelmissä tunnustetaan, että käyttöönotettava 5G-verkkoteknologia tulee kasvattamaan matkapuhelinverkkojen mahdollisuuksia merkittävästi verrattuna aikaisempiin verkkosukupolviin ja samalla uusi 5G-verkkoteknologia tuo uusia palvelumahdollisuuksia eri toimijoille. 5G-verkot tulee muodostamaan vahvan pohjan yhteiskunnan keskeisille palveluille ja taloudelle. Päätelmissä korostetaan, että 5G tulee olemaan keskeinen tekijä EU:n kilpailukyvylle, Euroopan sisämarkkinoille ja yksi keskeisimpiä mahdollistajia uusille digitaalisille palveluille.

Neuvosto painottaa komissiota ja jäsenvaltiota pitämään huolen siitä, että EU:sta tulee johtava maanosa 5G-verkkoteknologian käyttöönotossa ja uuteen teknologiaan perustuvien ratkaisujen kehittämisessä yhteiskunnan eri sektoreille. Neuvosto muistuttaa EU:n nykyisestä sääntelykehyksestä ja korostaa myös aikaisempien EU:n 5G toimintasuunnitelman ja Tallinnan deklaraation merkitystä uuden teknologian kehityksen ja käyttöönoton yhteydessä.

5G-verkkojen haasteet

Neuvosto korostaa 5G-verkkojen kyberturvallisuutta, jotta voidaan varmistaa laajemminkin uuden infrastruktuurin turvallisuus. 5G-verkkojen luomat uudet palvelumahdollisuudet edellyttävät entistä tarkempaa huomiota verkkojen ja laitteiden kyberturvallisuuteen.

Neuvosto toivottaa tervetulleeksi jäsenvaltioiden käynnissä olevan työn 5G-verkkojen kyberturvallisuutta koskevien riskien ratkaisemiseksi ja yhteisen eurooppalaisen lähestymistavan vahvistamiseksi. Käynnissä olevassa riskiarviotyössä on havaittu, että 5G-verkkojen kyberturvallisuutta koskevat riskit voivat olla sekä puhtaasti teknisiä että toisaalta ei-teknisistä tekijöistä riippuvaisia. Neuvosto katsoo, että riskien tunnistaminen ja niiden ratkaiseminen on tärkeää, koska 5G-verkot tulevat olemaan merkittävä osa jäsenvaltioiden keskeistä infrastruktuuria.

Neuvosto korostaa, että 5G-verkot tulee suojata koko niiden elinkaaren ajaksi, jolloin toimenpiteet tulee kohdistaa koko toimitusketjuun, tarvittaviin laitteisiin, verkon suunnitteluun, verkon kehitykseen, verkon käyttöönottoon sekä ylläpitoon.

Neuvoston toimenpide-ehdotukset

Neuvosto korostaa, että 5G-verkkoteknologian ripeä käyttöönotto on erittäin tärkeää EU:n kilpailukyvyn kannalta ja samalla käyttöönotto edellyttää EU:n yhteistä lähestymislinjaa. Neuvosto katsoo, että 5G-verkkoteknologiaa koskevan luottamuksen osalta tulee huomioitavaksi myös ihmis- ja perusoikeudet. Näihin sisältyy myös tietoturvallisuuden ja tietosuojan huomioon ottaminen 5G-verkkojen yhteydessä. Edellä mainitut 5G-verkkoihin liitettävät osatekijät kasvattavat luottamusta eri toimijoiden ja sidosryhmien välillä.

Neuvosto muistuttaa EU:n yhteisen toimintalinjan varmistamisesta ja siitä, että EU:n ja jäsenvaltioiden tulee varmistaa turvalliset palvelut kansalaisilleen. Päätelmissä tunnistetaan yhteisten verkkojen turvallisuutta koskevien standardien ja toimenpiteiden tarve, mitkä tulee suunnata kaikille laitevalmistajille ja palveluntarjoajille.

Neuvosto toivottaa tervetulleeksi myös EU:n rahoitusohjelmien (Horizon Europe ja Digital Europe Programme) panoksen kyberturvallisuuden kehittämiseksi. Lopuksi neuvosto korostaa jäsenvaltioiden julkaisemaa EU:n yhteistä riskiarviota 5G-kyberturvallisuudesta. Neuvosto katsoo, että riskiarviotyön myötä tiivistynyttä yhteistyötä tulee jatkaa tehokkaasti, jotta jäsenvaltiot löytävät välineet ja keinot havaittujen riskien vähentämiseksi.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

-

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- EU19-viestintäjaosto 22.11.2019
- EU-ministerivaliokunta 29.11.2019

Eduskuntakäsittely

Liikenne- ja televiestintäneuvoston 2.-3.12.2019 MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 29.11.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Kyseessä on neuvoston päätelmät, jolla ei ole suoranaisia taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

14368/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Neuvotteleva virkamies Olli Lehtilä, liikenne- ja viestintäministeriö, olli.lehtila@lvm.fi, 0295 34 2106.

Neuvotteleva virkamies Piia Nyström, liikenne- ja viestintäministeriö, piia.nystrom@lvm.fi, 0295 34 2969 .

EUTORI-tunnus

EU/2019/0649

Liitteet

Viite

LIITTEET

Asiasanat	ilmailu, kyber, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, liikennepolitiikka, matkustajien oikeudet, päästöt, rautatieliikenne, sähköinen viestintä, TEN-hankkeet, tiemaksut, tietoliikenneverkot, tietosuoja, tietoyhteiskunta, viestintäpolitiikka, Euroopan digitaalistrategia
Hoitaa	**LVM, OM, PLM, SM, TEM, UM, VM, VNK, YM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, STM, TULLI, VAYLA, VTV