Liikenne- ja viestintäministeriö MINVA LVM2021-00207

KAN Pasanen Silja(LVM) 25.05.2021
JULKINEN

Viite

Asia
Liikenne- ja teleneuvosto 3-4.6.2021

Liikenne- ja teleneuvosto järjestetään 3-4.6.2021 Luxemburgissa. Neuvostossa Suomea edustaa liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka.

Liikenneneuvostossa 3.6.2021 on tarkoitus:

- käydä periaatekeskustelu kestävän ja älykkään liikenteen strategian jatkosaskelista sekä hyväksyä asiaa koskevat neuvoston päätelmät. Suomi voi hyväksyä neuvoston päätelmät, jotka on laadittu komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian pohjalta.
- hyväksyä neuvoston rautatieaiheiset päätelmät. Suomi suhtautuu myönteisesti rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaisesti.
- hyväksyä neuvoston yleisnäkemys koskien asetusehdotuksia yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (SES2+) toteuttamiseksi. Suomi on, jäätyään vähemmistöön, valmis hyväksymään neuvoston yleisnäkemyksen tukeakseen prosessin etenemistä seuraavaan vaiheeseen. Koska Suomi ei ole täysin tyytyväinen tekstiin nykymuodossaan, Suomi aikoo jättää liikenneneuvoston kokouksessa kirjallisen lausuman, jossa nostetaan esiin tekstin ongelmat ja kunnianhimon puute.
- hyväksyä neuvoston yleisnäkemys ns. sisävesidirektiiviin muuttamiseksi ammattipätevyyksien osalta. Direktiivimuutoksella ei nähdä olevan merkitystä Suomelle, sillä Suomi ei tunnusta kolmansien maiden myöntämiä ammattipätevyyksiä sisävesiliikenteen alalla.
- hyväksyä neuvoston yleisnäkemys ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käytöstä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin muuttamisesta. Suomi on suhtautunut ehdotukseen myönteisesti ja voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Teleneuvostossa 4.6.2021 on tarkoitus:

- käydä periaatekeskustelu digitaalisesta kompassista annetun komission tiedonannon pohjalta. Suomi pitää hyvänä, että komissio tarkastelee digitalisaatiota horisontaalisti ja että digitaaliselle kehitykselle asetetaan kunnianhimoisia tavoitteita.
- ottaa tiedoksi puheenjohtajan edistymisraportit verkko- ja tietoturvadirektiivin (NIS-direktiivi) uudistamisen etenemisestä sekä datahallintoasetuksen etenemisestä. Suomi on tyytyväinen puheenjohtajan etenemiseen näissä asioissa.

Asialista:

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia; politiikkakeskustelu ja päätelmät, sivu 3

Neuvoston päätelmät aiheesta ”Rautatieliikenteen saattaminen kestävän ja älykkään liikenteen eturintamaan”, sivu 6

Asetusehdotukset yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi (SES2+); neuvoston yleisnäkemys, sivu 9

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi direktiivin (EU) 2017/2397 muuttamisesta kolmansien maiden todistusten tunnustamista koskevien siirtymätoimenpiteiden osalta, sivu 12

Ehdotus direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta, sivu 14

Komission tiedonanto 2030 digitaalinen kompassi: periaatekeskustelu teleministereiden neuvostossa 4.6.2021, sivu 17

Puheenjohtajan edistymisraportti datahallintosäädöksestä, sivu 21

Verkko- ja tietoturvadirektiiviehdotus (NIS-direktiivi); edistymisraportti, sivu 24

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2021-00201

KAN Pasanen Silja(LVM), Möller Nilla(LVM) 21.05.2021

Asia
Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia; politiikkakeskustelu ja päätelmät

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.06.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi tiedonannon ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteille” 9. joulukuuta 2020.

Neuvostossa 3.6.2021 on tarkoitus käydä ministeritason politiikkakeskustelu kestävän ja älykkään liikenteen strategian jatkosaskelista sekä hyväksyä asiaa koskevat neuvoston päätelmät.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä neuvoston päätelmät, jotka on laadittu komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian pohjalta.

Suomi pitää tervetulleena komission strategiaa ja neuvoston päätelmiä sekä suhtautuu myönteisesti kokonaisvaltaiseen lähestymistapaan liikennealan kehityksessä. Suomi korosti päätelmäneuvotteluissa erityisesti ilmastoasioita sekä teknologianeutraliteettia. Suomen tarkemmat kannat on esitetty E-kirjeessä E 5/2021 vp.

Pääasiallinen sisältö

Komission kestävän ja älykkään liikenteen strategiassa esitetään suunnitelma, jolla eurooppalainen liikenne ohjataan kohti kestävää ja älykästä tulevaisuutta. Siinä esitetään visio sekä toimintasuunnitelma, jotka ohjaavat työtä tulevina vuosina. Komission mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä tulee vähentää 90 prosenttia, jotta EU:sta tulisi ilmastoneutraali talous vuoteen 2050 mennessä. Jotta vuoden 2050 ilmastotavoitteet saavutetaan, on komission mukaan toteutettava toimia, joilla vähennetään merkittävästi nykyistä riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Lisäksi on siirryttävä kestäviin liikennemuotoihin.

Älykkään liikkuvuuden edistämiseksi komission tavoitteena on luoda mm. saumattomat multimodaalit matka- ja logistiikkaketjut, jotka perustuvat digitalisaatioon ja automaatioon. Älykkään järjestelmän tulee kunnioittaa eurooppalaisia arvoja ja perusoikeuksia kuten tietosuojaa, tasa-arvoa ja eettisiä normeja. Liikenneala on yksi

covid-19-pandemiasta eniten kärsineistä aloista. Strategia pyrkii liikennealan toipumiseen ja tukee niiden kehittymistä tulevaisuudessa nykyistä häiriönsietokykyisemmäksi. Reilu ja oikeudenmukainen liikennejärjestelmä tähtää strategian mukaan kohtuuhintaiseen, esteettömään ja oikeudenmukaiseen liikkuvuuteen huomioimalla matkustajien oikeudet.

Neuvoston päätelmät pitävät sisällään 17 kohtaa, joilla halutaan edistää kestävää ja älykästä liikkumista strategian mukaisesti. Päätelmät ovat linjassa Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa, joilla tavoitellaan vuoteen 2050 mennessä ilmastoneutraalia EU:ta.

Päätelmät tukevat toimia, joilla vähennetään merkittävästi nykyistä riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Päätelmien mukaan on siirryttävä kestäviin liikennemuotoihin oikeudenmukaisella ja reilulla tavalla ja kustannustehokkaasti kuitenkin huomioiden kansalliset lähtökohdat.

Neuvosto antaa tukensa toimenpiteille, joilla vähennetään fossiilisten polttoaineiden kulutusta ja riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Päätelmien mukaan toimenpiteillä on siirryttävä nollapäästöisiin ajoneuvoihin, helpotettava vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa sekä tuettava vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin kattavan markkinan syntyä. Päätelmissä todetaan, että vähähiiliset ratkaisut ja vähähiiliset polttoaineet ovat tehokas ratkaisu siirtymävaiheessa. Toimia kaikkein saastuttavimpien liikennemuotojen markkinoillepääsyn välttämiseksi tulisi vauhdittaa.

Digitalisaatio ja vihreän teknologian innovaatiot nähdään EU:n liikennejärjestelmien kilpailukyvyn perustana. Niiden avulla voidaan parantaa liikenteen tehokkuutta, kestävyyttä, turvallisuutta, varmuutta ja sujuvuutta sekä vähentää päästöjä. Infrastruktuuria tulee kehittää tukemaan automaation lisääntymistä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
EU19-viestintäjaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
EU-ministerivaliokunnan kirjallinen käsittely 26.-27.5.2021

Eduskuntakäsittely

MINVA-paketti: suuri valiokunta 28.5.2021, liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Taloudelliset vaikutukset

Komission tiedonannolla ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia” eikä päätelmillä ole taloudellisia vaikutuksia. Taloudelliset vaikutukset arvioidaan mahdollisten lainsäädäntöaloitteiden yhteydessä.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

8652/21

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

- Nilla Möller, LVM, nilla.moller@lvm.fi, 0295342214
- Kristiina Pietikäinen, LVM, kristiina.pietikainen@lvm.fi , 0295342122

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asia
Neuvoston päätelmät aiheesta ”Rautatieliikenteen saattaminen kestävän ja älykkään liikenteen eturintamaan”

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.06.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Puheenjohtajamaa Portugali järjesti 30.3.2021 epävirallisen liikenneministerien videokokouksen, jonka aiheena oli rautatieliikenne ja sen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen kestävänä, ilmastoystävällisenä ja turvallisena kulkumuotona.

Puheenjohtajamaa on aiheesta käydyn keskustelun perusteella valmistellut neuvoston päätelmät kesäkuun liikenneministerineuvoston kokouksessa hyväksyttäväksi.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä neuvoston päätelmät, sillä Suomi suhtautuu myönteisesti rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaisesti (ks. E 5/2021 vp).

Pääasiallinen sisältö

Päätelmissä on seuraavat viisi osa-aluetta:

1. Kulkumuoto-osuuden kasvattaminen
   Kohdassa korostetaan, että rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edellyttää rautatieliikenteen houkuttelevuuden parantamista, palvelutason nostamista, matkustajien ja asiakkaiden tarpeisiin vastaamista sekä investointeja palvelutasoon ja verkostoon. Päätelmissä tunnustetaan se tosiasia, että rautatieliikenteellä on eri jäsenvaltioissa erilainen rooli ja siten myös rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisen edellytykset vaihtelevat jäsenvaltioiden välillä. Päätelmissä kuitenkin katsotaan, että rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on tehokas keino vähentää päästöjä laajalti Euroopan unionin alueella.

2. Rautatieliikenteen luotettavuus pandemian ja poikkeusolojen aikana
   Kohdassa korostetaan EU:n liikenneministerien ja eri sidosryhmien yhteistyön merkitystä sille, että poikkeusolojen aikana kansainvälisen rautatieliikenteen kuljetukset on turvattu ja kannustetaan komissiota valmistelemaan rautatieliikenteen varautumissuunnitelma tulevia poikkeustilanteita varten.

3. Henkilöliikenteen kehittäminen
   Kohdassa tunnustetaan työ, jota on tehty 4.6.2020 perustetun EU Platform on International Rail Passenger Transport -yhteistyöryhmän puitteissa. EU:n sisäisten kansainvälisen henkilöliikenteen reittien kehittämiseksi komissiota kannustetaan esittämään Euroopan laajuiset pilottikäytävät kansainvälisen henkilöliikenteen reiteistä (TEE2-hankkeen edistämiseksi) ja esittämään toimenpideohjelma kansainvälisen henkilöliikenteen kehittämisestä sekä kehittämään suurnopeusjunayhteyksiä etenkin TEN-T-verkoston kehittämisen yhteydessä.

4. Rahtiliikenteen kehittäminen
   Kohdassa korostetaan erityisesti ERTMS-järjestelmän asteittaisen käyttöönoton merkitystä, Green Deal -aloitteen ja muiden automaatio- ja digitalisaatiohankkeiden merkitystä, EU:n rahtikäytävien kehittämistä ja niiden sitomista TEN-T-verkoston kehittämiseen sekä yhdistettyjen kuljetusten kehittämistä.

5. Verkostot, investoinnit ja saavutettavuus
   Tämän osa-alueen osalta päätelmissä korostetaan etenkin TEN-T-verkoston kehittämisen merkitystä, CEF-rahoitusvälineen ja elpymisrahaston varojen suuntaamista kansainvälisen rautatieliikenteen rataverkon ja etenkin suurnopeusjunaverkoston kehittämiseen. Verkoston kehittämisessä on tärkeää myös rataverkon yhdistäminen muuhun liikenneverkkoon ja kaupunkiliikenteen verkostoihin ja yhteyksiin. Kohdassa myös nostetaan esille se, että on tärkeää panostaa rautatiekalustoon. Komissiota kannustetaan selvittämään rautatieliikenteen EU-tason tukimahdollisuuksia, jotka kohtelevat toimijoita tasapuolisesti, eikä niistä muodostu markkinoillepääsyn esteitä. Komissio antaisi näistä selvityksen neuvostolle.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
EU19-viestintäjaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
EU-ministerivaliokunta 26.-27.5.2021

Eduskuntakäsittely

MINVA-paketti: suuri valiokunta 28.5.2021, liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Taloudelliset vaikutukset

Neuvoston päätelmillä ei ole taloudellisia vaikutuksia. Taloudelliset vaikutukset arvioidaan siinä yhteydessä, jos/kun komissio antaa konkreettisia lainsäädäntöesityksiä päätelmissä esitetyistä aihealueista.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

8642/21

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Risto Saari, LVM, puh. 040 82 98 132

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2021-00206

KAN Salo Pirta(LVM) 21.05.2021

Asia
Asetusehdotukset yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseksi (SES2+); neuvoston yleisnäkemys

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.06.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 22.9.2020 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta sekä ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta annetun asetuksen (EU) 2018/1139 muuttamiseksi koskien Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston kyvykkyyttä toimia yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselimenä.

Komission asetusehdotusten käsittely aloitettiin syksyllä 2020 neuvoston ilmailutyöryhmässä ja käsittelyä on jatkettu keväällä 2021.

Puheenjohtajamaa Portugali tavoittelee yleisnäkemystä liikenneneuvostossa 3.6.2021.

Suomen kanta

Suomen kannat SES-sääntelyn uudistamiseen on esitelty valtioneuvoston U-kirjelmässä U 59/2020 vp. Suomi piti komission uudelleenlaadittuja ehdotuksia SES-sääntelyn uudistamisesta yleisesti kannatettavina. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan uudistuksen myötä on saavutettavissa ilmatilan tehokkaampaa käyttöä, jolla voidaan vähentää lentojen viiveitä, kustannuksia ja lentoliikenteen päästöjä. Sääntely myös selkeytyy, sillä entisen neljän asetuksen sijasta säädöskokonaisuus sisällytetään yhteen asetukseen.

Suomen näkemys on, että kompromissiteksti on – aktiivisesta vaikuttamistyöstämme huolimatta – vähemmän kunnianhimoinen verrattuna komission alkuperäisiin ehdotuksiin ja että nykyisen tekstin uudistukset ovat vähäisiä toiminnan tehostamisen näkökulmasta. Suomi on kuitenkin, jäätyään vähemmistöön, valmis hyväksymään neuvoston yleisnäkemyksen tukeakseen prosessin etenemistä seuraavaan vaiheeseen. Koska Suomi ei ole täysin tyytyväinen tekstiin nykymuodossaan, Suomi aikoo jättää liikenneneuvoston kokouksessa kirjallisen lausuman, jossa nostetaan esiin tekstin ongelmat.

Pääasiallinen sisältö

SES 2+ -uudistuksessa on kyse yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (Single European Sky, SES) sääntelyn uudistamisesta, jolla pyritään tehostamaan ilmaliikenteen hallintaa ja lennonvarmistuspalvelujen toimivuutta ja näin parantamaan niiden suorituskykyä ja vähentämään Euroopan ilmatilan pirstoutuneisuutta.

Alkuperäinen SES-hanke sai alkunsa parikymmentä vuotta sitten komission aloitteesta. Eurooppalaisessa lentoliikenteessä havaittiin suuria viiveitä, joten lentoliikenteen suorituskykyä päätettiin parantaa siirtämällä aiemmin hallitusten väliseen yhteistyöhön perustuvaa toimintaa ja toimivaltaa EU:n tasolle. Vuonna 2004 luotiin nk. SES-paketti yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta, joka sisälsi neljä eri asetusta (puiteasetus, palveluntarjonta-asetus, ilmatila-asetus, yhteentoimivuusasetus).

Sääntely kehittyi vuonna 2009, jolloin luotiin SES II –paketti, jolla sääntelyä kehitettiin ja tuotiin mukaan mm. suorituskykyyn perustuvia mekanismeja. Myös Euroopan lentoturvallisuusviraston EASA:n toimivaltaa laajennettiin ja säädettiin heidän valtuuksista koskien ilmaliikenteen hallintaa, lennonvarmistuspalveluita sekä lentoasemien toimintaa.

SES I ja II –paketeille asetuista tavoitteista huolimatta yhtenäinen eurooppalainen ilmatila ei ole toiminut niin tehokkaasti kuin olisi haluttu, vaan sääntelyssä on havaittu paljon puutteita. Ensimmäinen SES 2+ -päivitysehdotus julkaistiin jo vuonna 2013, mutta sen käsittely keskeytyi.

Komissio antoi syksyllä 2020 uudelleenlaaditun SES 2+ -ehdotuksen, jota on käsitelty neuvoston ilmailutyöryhmässä. Nykytilan kohentamista tukisi sinänsä useampikin maa, mutta haasteena on, että jäsenvaltioiden näkemykset yksityiskohdista eroavat huomattavasti toisistaan. Puheenjohtaja on näin ollen kirjoittanut kompromissitekstin yhtenäisemmän enemmistön mukaan ja pitäytynyt monilta osin nykytilassa.

Portugalin kompromissiehdotuksessa on poistettu suorituskyvyn sääntelyelimen PRBN:n (*Performance Review Body)* sijoittaminen EASA:an ja on pidättäydytty nykytilassa, eli PRB toimisi komission neuvoa-antana elimenä.

Kompromissiehdotuksessa ehdotetaan myös, että kansallisen valvontaviranomainen NSA (National Supervisory Authority) ja kansallinen toimivaltainen viranomainen NCA (National Competent Authority) ovat ainoastaan toiminnallisesti itsenäisiä lennonvarmistuspalvelun tarjoajasta ANSP:stä (Air Navigation Service Provider) ja, että niiden tulisi olla sama entiteetti, kuin EASA perusasetuksen mukainen viranomainen. Komission ehdotuksen mukaan NSA:n ja NCA:n tulisi voida toimia hallinnollisesti samassa yksikössä, mutta tämän ei tulisi olla velvollisuus. Lisäksi komissio katsoo, että NSA/NCA:n tulisi olla täysin itsenäinen ANSP:stä eli ei ainoastaan toiminnallisesti, vaan myös juridisesti ja taloudellisesti.

Kompromissiehdotuksen mukaan NSA:n tulisi laatia suorituskykysuunnitelmat, jotka komissio sitten arvioisi, mutta ainoastaan reitinaikaisten suunnitelmien osalta. Näin ollen lentoasemien osalta tavoitteita ei arvioitaisi ollenkaan toisen viranomaistahon osalta. Ehdotuksen mukaan myöskään tavoitteiden uudistamiselle viiteajanjakson aikana ei enää tarvittaisi lupaa.

Komission ehdotuksessa toiminnalliset ilmatilalohkot (*Functional Airspace Blocks)* eli FAB:it on poistettu. Kompromissiehdotuksessa FAB:it on palautettu ja jäsenmaille on

annettu mahdollisuus toteuttaa valvontaviranomaisen velvollisuuksia sekä velvollisuuksiaan palvelujen järjestämiseen myös yhteisesti FAB-tasolla.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta

Käsittely Euroopan parlamentissa

Käsitellään tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä. Vastuuvaliokuntana on liikenne- ja matkailu (TRAN), raportöörinä Marian-Jean Marinescu/EPP. TRAN:in kantaa odotetaan vahvistettavaksi liikenneneuvoston jälkeen.

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaoston ja EU19-viestintäjaoston kirjallinen menettely 20-21.5.2021
EU-ministerivaliokunta 26-27.5.2021

Eduskuntakäsittely

MINVA-paketti: suuri valiokunta 28.5.202, liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ks. U 59/2020 vp

Taloudelliset vaikutukset

Ks. U 59/2020 vp

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

COM (2020) 579 final
COM (2020) 577 final
8419/21 ADD 1
8419/21 ADD 2

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Pirta Salo, LVM, pirta.salo@lvm.fi, p. 050 573 5737

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2021-00187

PPE Peltola Katja(LVM) 21.05.2021

Asia

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi direktiivin (EU) 2017/2397 muuttamisesta kolmansien maiden todistusten tunnustamista koskevien siirtymätoimenpiteiden osalta

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.06.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan komissio antoi 18.2.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397 muuttamiseksi kolmansien maiden todistusten tunnustamista koskevien siirtymätoimenpiteiden osalta (COM(2021) 71 final).

Ehdotuksen käsittely alkoi neuvoston merenkulkutyöryhmässä 1.3.2021 ja käsittelyä jatkettiin useissa epävirallisissa työryhmäkokouksissa.

Puheenjohtaja tavoittelee neuvoston yleisnäkemystä 3.6. järjestettävässä liikenneneuvostossa.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä neuvoston yleisnäkemyksen. Suomen kannat sisävesidirektiiviin eli ns. emodirektiiviin on esitetty U-kirjelmässä U 15/2016 vp ja U-jatkokirjelmässä UJ 10/2016 vp. Nyt käsillä olevalla direktiivimuutoksella ei nähdä olevan merkitystä Suomelle, sillä Suomi ei tunnusta kolmansien maiden myöntämiä pätevyyksiä.

Pääasiallinen sisältö

Ehdotuksen tarkoituksena on muuttaa ammattipätevyyden tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla annetun direktiivin (EU) 2017/2397 siirtymäsäännöksiä kolmansien maiden myöntämien pätevyyskirjojen, meripalvelukirjojen ja laivapäiväkirjojen osalta. Nykyinen direktiivi mahdollistaa, että jäsenvaltio voi kahdenvälisesti hyväksyä kolmansien maiden myöntämät pätevyyskirjat, meripalvelukirjat ja laivapäiväkirjat 18.1.2022 asti. Nämä kirjat voivat olla unionin sisävesillä voimassa tunnustamisestaan alkaen enintään 10 vuotta. Ilman muutoksia sisävesidirektiiviin kolmansien maiden kirjoja tunnustettaisiin 17.1.2022 alkaen vain komission tunnustamisprosessin kautta, joka on melko pitkäkestoinen eikä välttämättä ehtisi päättyä ennen direktiivin määräaikaa. Siirtymäkauden järjestelyjä helpottamaan on katsottu tarpeelliseksi täten muuttaa direktiiviä säätämällä riittävästä ajanjaksosta, jonka aikana jäsenvaltio voi edelleen tunnustaa (18.1.2024 asti) ennen 16.1.2018 vahvistettujen kansallisten vaatimustensa perusteella kolmannen maan asiakirjat, jotka kyseinen

jäsenvaltio tällä hetkellä tunnustaa yksipuolisesti tai kansainvälisen sopimuksen perusteella.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohta

Käsittely Euroopan parlamentissa

Muutosdirektiivi käsitellään tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaoston ja EU19-viestintäjaoston kirjallinen menettely 20-21.5.2021
EU-ministerivaliokunnan kirjallinen menettely 26-27.5.2021

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 28.5.2021
Liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ehdotuksella ei ole suoria vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön eikä Ahvenanmaan asemaan.

Taloudelliset vaikutukset

Muutosdirektiivissä ehdotetuilla siirtymäajan jatkoilla ei ole merkitystä Suomen kannalta, joten ehdotuksella ei nähdä olevan taloudellisia vaikutuksia Suomelle

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Nyt ehdotetuilla siirtymäajan jatkoilla ei ole merkitystä Suomen kannalta. Suomi soveltaa sisävesidirektiivin eli ns. emodirektiivin rajoitetun täytäntöönpanon mahdollistavaa 39 artiklan 2 kohtaa, jonka mukaan Suomi on velvollinen saattamaan direktiivin kansallisesti täytäntöön direktiivin mukaisten ammattipätevyyksien tunnustamisen ja siihen liittyvien hallinnollisten velvoitteiden osalta.

Asiakirjat

8604/21

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Katja Peltola, LVM, katja.peltola@lvm.fi, p. +35829 534 2031

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

PAO Syrjänen Veli-Matti(LVM) 21.05.2021

Asia

Ehdotus direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta

Kokous

Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.06.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komission ehdotus ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käytöstä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin muuttamisesta annettiin toukokuussa 2017 EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketti I:n yhteydessä. Ehdotus irrotettiin myöhemmin liikkuvuuspaketista omaksi erilliseksi ehdotukseksi.

Tekstistä on neuvoteltu neuvoston maaliikennetyöryhmässä Portugalin puheenjohtajakauden lisäksi Maltan, Viron, Bulgarian, Romanian ja Kroatian kausilla.

Puheenjohtajan tavoitteena on saavuttaa neuvoston yleisnäkemys liikenneneuvostossa 3.6.2021.

Suomen kanta

Suomi on suhtautunut ehdotukseen myönteisesti ja edennyt eduskunnalle annetun U-kirjelmässä (U 40/2017 vp) esitetyn kannan mukaisesti. Suomessa ei ole rajoituksia vuokratun ajoneuvon käyttämiseen. Suomen kannassa muistutettiin, että kansallisesti kerättävä ajoneuvovero voisi aiheuttaa kilpailun vääristymää, jos ajoneuvoa käytettäisiin pitkään kabotaasiliikenteessä, ja ajoneuvo vuokrattaisiin sellaisesta jäsenvaltiosta, jossa sen määrä olisi olennaisesti pienempi. Ehdotettu vuokratun ajoneuvon käyttämisen rajaus, enintään 4 kuukautta/kalenterivuosi ulkomaiselle ajoneuvolle, nähtiin myös Suomen kannassa tarpeelliseksi.

Suomi voi hyväksyä puheenjohtajan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi. Ehdotuksen sisällölliset muutokset ovat vähäisiä aiempiin ehdotuksiin verrattuna.

Pääasiallinen sisältö

Komission säädösehdotuksella pyritään parantamaan direktiivin 2006/1/EY alkuperäisten tavoitteiden toteutumista, vähentämään yrityksille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja varmistamaan liikenteenharjoittajille eri puolella EU:ta tasapuolinen pääsy ilman kuljettajaa vuokrattujen tavaraliikenteen ajoneuvojen markkinoille.

Puheenjohtajan ehdotuksessa keskeistä on, että jäsenvaltiot saisivat rajoittaa ilman kuljettajaa ulkomailta vuokratun ajoneuvon käyttöä jäsenvaltioiden välisessä tavaraliikenteessä omien liikenteenharjoittajien osalta niin, että kyseisen ajoneuvon käyttö tulee kuitenkin sallia vähintään 30 peräkkäisen päivän ajan kalenterivuodessa. Komissio ehdotti alun perin neljää kuukautta ja Euroopan parlamentti yhtyi komission ehdottamaa neljän kuukauden aikarajaan.

Lisäksi puheenjohtajan ehdotuksessa jäsenvaltio saisi rajoittaa ilman kuljettajaa vuokrattujen tavaraliikenteen ajoneuvojen enimmäismäärän omalla alueellaan enintään 25 prosenttiin yrityksen käyttämien yhteisön liikenneluvan jäljennöksiä vastaavasta ajoneuvojen kokonaislukumäärästä. Mikäli kuljetusyrityksellä on käytössään enemmän kuin yksi ja vähemmän kuin neljä ajoneuvoa, voi toinen näistä ajoneuvoista olla vuokrattu. Ajoneuvojen omistamisen lisäksi myös yrityksen käytössä esimerkiksi leasing-sopimuksella olevat ajoneuvot huomioidaan 25 prosenttiin. Nykyisin jäsenvaltiot saavat kieltää omilta liikenteenharjoittajiltaan ulkomailta vuokrattujen ajoneuvojen käytön kokonaan. Lisäksi jäsenvaltiot voisivat myös rajoittaa ulkomailta vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä omaan lukuun.

Puheenjohtajan ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden tulisi raportoida komissiolle viiden vuoden välein kuljetusyritysten vuokrattujen ajoneuvojen käytöstä ja vaikutuksista liikenneturvallisuuteen, verotukseen sekä kabotaasiliikenteeseen. Verokertymien ilmoittaminen komissiolle olisi jäsenvaltiolle kuitenkin vapaaehtoista.

Puheenjohtajan ehdotuksessa liikenteenharjoittajien olisi ilmoitettava ulkomailta vuokrattujen ajoneuvojen käytöstä, mikä raportoitaisiin liikennelupajärjestelmän rajapinnan (ERRU) kautta. Kuljettajan olisi lisäksi pidettävä aina mukana ajoneuvossaan tarvittavat ajoneuvon vuokrausasiakirjat joko paperisessa tai sähköisessä muodossa.

Komissio on ehdottanut direktiivin täytäntöönpanoajaksi 18 kuukautta voimaantulosta. Puheenjohtajan ehdotus täytäntöönpanoajaksi on 36 kuukautta EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin muutosasetuksen (EU) 2020/1055 voimaantulosta. Tämä tarkoittaa, että direktiivi olisi pantava täytäntöön 21.8.2023 mennessä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

SEUT 91 artiklan 1 kohta

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentin TRAN-valiokunta äänesti mietinnöstään 24.5.2018, ja Euroopan parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kannan 15.1.2019.

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
EU19-viestintäjaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
EU-ministerivaliokunnan kirjallinen käsittely 26.-27.5.2021

Eduskuntakäsittely

MINVA-paketti: suuri valiokunta 28.5.2021, liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2021

Taloudelliset vaikutukset

Eduskunnalle annetussa U-kirjelmässä (U 40/2017 vp) arvioitiin Suomessa kerättävän ajoneuvoveron ajautumisen ulkomaille voivan aiheuttaa kilpailun vääristymää, jos ajoneuvoa käytettäisiin pitkäaikaisesti kabotaasiliikenteessä ulkomailla ja ajoneuvo vuokrattaisiin sellaisesta jäsenvaltiosta, jossa veron määrä olisi olennaisesti pienempi.

Suomessa tehtävässä kuljetustoiminnassa kotimaisten liikenteenharjoittajien ulkomailta ilman kuljettajaa vuokratun ajoneuvon käyttöä voitaisiin rajoittaa 30 peräkkäiseen päivään kalenterivuodessa, joten arvion mukaan ulkomailta vuokrattujen ajoneuvojen käyttö kotimaan liikenteessä ei aiheuta merkittävää ajoneuvoveron ajautumista ulkomaille, josta voisi aiheutua kilpailun vääristymää.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Useat jäsenvaltiot ovat pitkään kestänyt käsittelyn aikana suhtautuneet epäileväisesti verokertymän vapaaehtoiseen ilmoittamiseen komission raporttiin ja ilmaisseet huolensa mahdollisesta verojen kiertämisestä etenkin ulkomailta vuokrattujen ajoneuvojen käytössä ja harmaan talouden lisääntymisestä.

Yleisesti ehdotukseen on tuotu rajoitustoimia, joiden taustalla ovat jäsenvaltioiden erilaiset ajoneuvojen verokannat, jotka saattavat johtaa ajoneuvojen vuokraamiseen ulkomailta verojen välttämiseksi. Jäsenvaltiot ovat kuitenkin olleet suhteellisen tyytyväisiä puheenjohtajan viimeisimpään kompromissiehdotukseen ja korostaneet tarvetta päästä viimein ehdotuksen kanssa eteenpäin.

Asiakirjat

ST 8639/21

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Veli-Matti Syrjänen, LVM, veli-matti.syrjanen@lvm.fi p. +35829 534 2124
Elisa Vornanen, LVM, elisa.vornanen@lvm.fi p. +35829 534 2054
Mari Starck, LVM, mari.starck@lvm.fi p. +358295 342 042

EUTORI-tunnus

EU/2017/1020

Liitteet

Viite

Asia
Komission tiedonanto 2030 digitaalinen kompassi: periaatekeskustelu teleministereiden neuvostossa 4.6.2021

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.06.2021 - 04.06.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 4.6.2021: periaatekeskustelu

Televiestintäministereiden neuvoston periaatekeskustelun aiheena on ”2030 Digitaalinen kompassi: kuinka kartoittaa tie kohti EU:n digitaalista tulevaisuutta?”

Vuoden 2020 lokakuussa Eurooppa-neuvosto pyysi komissiota julkaisemaan tiedonannon niin kutsutusta digitaalisesta kompassista, joka asettaisi konkreettisia digitavoitteita Euroopan unionille vuoteen 2030. Ursula Von der Leyenin komissio julkaisi tiedonannon COM(2021) 118 final 9.3.2021.

Komissio tulee julkaisemaan jatkotoimena EU:n neuvoston ja Euroopan parlamentin käsittelyyn tuotavat ehdotukset digipolitiikkaohjelmasta sekä instituutioiden välisestä yhteisestä julkilausumasta koskien digitaalisia periaatteita.

Suomen kanta

Komission tiedonannosta on tehty valtioneuvoston e-kirje (E 48/2021 vp) 21.4.2021.

Suomi pitää hyvänä, että komissio tarkastelee digitalisaatiota horisontaalisti ja että digitaaliselle kehitykselle asetetaan kunnianhimoisia tavoitteita. Tavoitteiden tulee kuitenkin olla riittävän joustavia, jotta niissä voidaan huomioida tulevaisuuden teknologiakehitys ja digitaalisten teknologioiden nopea leviäminen

Kaikessa digitaalisessa kehityksessä pitää huolehtia perusoikeuksien toteutumisesta. Uusien palveluiden ja toimintamallien tulee olla tietoturvallisia, kunnioittaa kuluttajansuojaa sekä olla EU:n tietosuojasääntelyn mukaisia. Lisäksi digitaalisessa kehityksessä on huomioitava laajasti myös muut turvallisuuteen liittyvät kysymykset.

Komission ihmiskeskeinen lähestymistapa kehitettäessä eurooppalaista datataloutta ja edistettäessä innovaatioita tukemalla datan hajautettua jakamista, joka kunnioittaa

yhteisiä eurooppalaisia arvoja, perusoikeuksia, avoimuutta ja luottamusta, on Suomelle tärkeää. Datan tuottajilla eli yrityksillä ja henkilöillä, joiden toiminta tuottaa tietoja, tulee olla sekä todellinen mahdollisuus että keinot näiden tietojen käyttöön ja jakamiseen.

Suomi tukee komission tavoitetta luoda digitaalista kansalaisuutta koskevat periaatteet, sillä niillä konkretisoidaan eurooppalaista mallia datatalouteen. Suomi suhtautuu myönteisesti ajatukseen selvittää yhteistä eurooppalaista digitaalista henkilöllisyyttä (EUid), mutta sen tulisi ainoastaan täydentää kansallisia identiteetinhallinnan menetelmiä ja ottaa huomioon erilaiset nykyisin käytössä olevat kansalliset väestötieto- ja tunnistusjärjestelmät sekä niihin tehdyt investoinnit ja kansalliset markkinapiirteet (E 109/2020 vp). Suomi pitää hyvänä, että tiedonannossa on asetettu tavoitteeksi kaikkien yhdenvertainen osallistaminen digitaaliseen muutokseen.

Euroopan teknologinen kilpailukyky on digitaalisen vuosikymmenen edellytys. Innovatiiviset teknologiat, kuten tekoäly, kvanttiteknologia ja 5G ja 6G –teknologiat mahdollistavat kestävän kasvun, liiketoiminnan ja arvonluonnin uudistumisen ja edistävät digitaalista vihreää siirtymää. Suomi tukee komission näkemystä siitä, että erityisesti pk-yrityksiä tulee tukea digitaalisessa siirtymässä ja datatalouteen siirtymisessä.

Toimivat sisämarkkinat ovat edellytys sille, että yritykset ja kansalaiset voivat hyödyntää uusien teknologioiden ja palveluiden tarjoamia mahdollisuuksia. Suomi tukee komission pyrkimyksiä varmistaa nykyisten sisämarkkinasääntöjen tehokas toimeen- ja täytäntöönpano.

Suomi pitää hyvänä, että tiedonannossa on huomioitu, että digitalisaation edistyminen voi merkittävästi myötävaikuttaa Euroopan uuden kasvustrategian, Green Deal –strategian tavoitteiden toteutumiseen. Jatkotyössä tätä yhteyttä on tuotava esiin entistä selkeämmin. Digitaalista infrastruktuuria ja teknologioita on kehitettävä energia- ja materiaalitehokkaammiksi.

Pääasiallinen sisältö

Teleneuvoston periaatekeskusteluun on annettu kaksi taustakysymystä:

1. Mitkä keskeiset toimet ovat mielestänne käytännössä tarpeen, jotta digitaalista kompassia koskevassa tiedonannossa vuodelle 2030 esitetyt tavoitteet voidaan saavuttaa? Kuinka näiden tavoitteiden saavuttamista voivat edistää sellaiset viimeaikaiset toimet kuin tekoälyä koskeva asetus ja puitteet eurooppalaiselle sähköiselle henkilöllisyydelle, mitä toimintapoliittisilta hallinnointi- ja tukitoimilta edellytetään, jotta kyseiset tavoitteet voidaan saavuttaa, ja kuinka monikansallisten hankkeiden toteuttamista voidaan vauhdittaa ja koordinoida riittävien investointien varmistamiseksi?

2. Kuinka EU voi varmistaa sellaisen digitaalisen muutoksen toteutumisen, jossa otetaan kaikilta osin huomioon eurooppalaiset arvot, ja kuinka digitalisaation periaatteita koskeva toimielinten yhteinen julistus voi auttaa muokkaamaan digitaalista yhteiskuntaa ja taloutta "eurooppalaisella tavalla" siten, että samalla hyödynnetään kansallisia kokemuksia?

Komissio tulee julkaisemaan jatkotoimena ehdotukset digipolitiikkaohjelmasta sekä instituutioiden välisestä yhteisestä julkilausumasta koskien digitaalisia periaatteita. Komissio on käynnistänyt em. julkilausumasta julkisen kuulemisen.

Digipolitiikkaohjelma puolestaan on tarkoitus hyväksyä yhteispäätösmenettelyssä Euroopan parlamentin ja EU:n neuvoston kanssa. Digitaaliseen kompassiin sisältyisi tämän hetken tiedon mukaan;

- Konkreettiset tavoitteet koskien neljää prioriteettialuetta, joita mitataan kansallisella ja EU-tasolla indikaattorien avulla perustuen päivitettyyn DESI-indeksiin
- Hallintorakenne: sisältäen komission vuosittaisen raportin edistyksen tasosta tavoitteiden saavuttamisessa (ml. mahdolliset komission suositukset).
- Instituutioiden välisessä julkilausumassa hyväksyttyjen digitaalisten periaatteiden seuranta
- Mekanismi digitaalisen siirtymän edistymiseen tarkoitettujen monikansallisten projektien järjestämiseen

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Keskusteluun ei liity päätöksentekoa.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Keskusteluun ei liity päätöksentekoa.

Kansallinen valmistelu

MINVA-paketti:
EU19-viestintäjaosto; kirjallinen menettely 20.-21.5.2021
EU22-liikennejaosto; kirjallinen menettely 20.-21.5.2021
EU-ministerivaliokunnan kirjallinen menettely 26.-27.5.2021

Eduskuntakäsittely

Valtioneuvoston E-selvitys (E 109/2020 vp)
Valtioneuvoston selvitys: Suomen EU-ennakkovaikuttaminen - eIDAS-asetuksen uudelleenarviointi

Valtioneuvoston E-selvitys (E 24/2020 vp)
Komission tiedonanto Euroopan digitaalisesta tulevaisuudesta, komission tiedonanto Euroopan datastrategiasta ja komission valkoinen kirja tekoälystä

Valtioneuvoston E-kirjelmä (E 48/2021 vp)
Komission tiedonanto: 2030 digitaalinen kompassi: eurooppalainen lähestymistapa digitaalista vuosikymmentä varten

MINVA-paketti:
Suuren valiokunnan kokous 28.5.2021
Liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

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

Taloudelliset vaikutukset

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

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

2030 digitaalinen kompassi: eurooppalainen lähestymistapa digitaalista vuosikymmentä varten COM(2021) 118 final

Puheenjohtajan taustapaperi periaatekeskusteluun (8646/21)

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Annina Tikkanen, Ylitarkastaja, Liikenne- ja viestintäministeriö,
annina.tikkanen@lvm.fi, +358 295 342 102

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2021-00184

TTI Kaivola Tuomas(LVM) 24.05.2021

Asia
Liikenne- ja teleministerineuvosto 3.-4.6.2021 - Puheenjohtajan edistymisraportti datahallintosäädöksestä

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.06.2021 - 04.06.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Puheenjohtaja esittelee edistymisraporttinsa ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi eurooppalaisesta datahallinnosta (datahallintosäädös) (COM(2020) 767 final, U 1/2021 vp).

Puheenjohtajamaa Portugalin tavoitteena on jatkaa asetuksen käsittelyä neuvoston teletyöryhmässä vielä neuvoston jälkeen. Sen jälkeen käsittely siirtyy uudelle puheenjohtajamaalle, joka tavoitellee yleisnäkemyksen saavuttamista kaudellaan.

Suomen kanta

Kyseessä on puheenjohtajan edistymisraportti. Edistymisraportti otetaan tiedoksi.

Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti kannatettavina komission laatiman asetusehdotuksen tavoitteita edistää datan saatavuutta ja käyttöä vahvistamalla datan välittäjiin kohdistuvaa luottamusta ja datan jakamismekanismeja kaikkialla EU:ssa ja luoda yhteentoimivat datan sisämarkkinat.

Valtioneuvosto katsoo, että viranomaisten toimivaltaa ja tehtäviä tulisi joiltain osin uudelleenarvioida sekä selkeyttää, kuten esimerkiksi velvoitetta avustaa suostumuksen hakemisessa datan uudelleenkäyttöön.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetus jättää riittävästi liikkumavaraa käytännön toteutukseen kansallisesti, jotta voidaan esimerkiksi huomioida kansallinen viranomaisten asiakirjojen julkisuutta koskeva lainsäädäntö ja ottaa käyttöön myös sellaisia kansallisia toimenpiteitä, joilla selkeytetään datan hallintaa ja edistetään tiedon yhteentoimivuutta.

Valtioneuvosto katsoo, että asetusehdotuksen sisältämä ehdotus datan jakamiseen ja lahjoittamiseen liittyvistä yhtenäisistä rakenteista voi kasvattaa luottamusta erilaisia välityspalveluita ja datan jakamista kohtaan. Myös velvoite eriyttää jakamispalvelu muista samankin organisaation tarjoamista datapalveluista parantaa läpinäkyvyyttä ja lisää luottamusta. Valtioneuvoston mielestä jatkovalmistelussa tulisi kuitenkin selkeyttää jakamispalvelun määritelmää ja soveltamista erityisesti suhteessa kansallisiin tai EU-

lainsäädännössä säädettyihin tiedonvälityspalveluihin ja huolehtia ettei sääntely tarpeettomasti puutu esimerkiksi yritysten keskinäisiin datan jakamisen järjestelyihin.

Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena perustaa Euroopan datainnovaatiolautakunta edistämään ja yhteen sovittamaan monialaisen datan hyödyntämistä.

(Suomen kannat asetusehdotukseen ovat U-kirjelmästä 1/2021 vp).

Pääasiallinen sisältö

Euroopan komissio antoi asetusehdotuksen datahallintosäädökseksi 25.11.2020. Teleministerin kävivät asetusehdotuksesta periaatekeskustelun epävirallisessa videokokouksessaan 7.12.2020. Asetusehdotusta on käsitelty alkuvuosi neuvoston teletyöryhmässä puheenjohtamaa Portugalin johdolla. Puheenjohtaja on myös laatinut kaksi epävirallista kysymys-vastaus-asiakirjaa jäsenvaltioita pohdittaneista aihe-alueista sekä järjestänyt kaksi epävirallista työpajaa asetusehdotuksen luvuista II ja III.

Työryhmässä on käsitelty kaksi puheenjohtajan kompromissiesitystä. Puheenjohtaja on laatinut kolmannen kompromissiehdotuksen, jonka käsittely on työryhmässä kesken.

Keskeiset puheenjohtajan esittämät muutokset liittyvät siihen, että puheenjohtaja on
- selkeyttänyt asetusehdotuksen suhdetta yleiseen tietosuoja-asetukseen, kansalliseen tietosuojasääntelyyn ja muuhun sääntelyyn I luvussa
- selkeyttänyt II ja III luvun soveltamisalaa ja toimintaan kohdistuneiden vaatimusten käytännön vaikutuksia
- lisännyt artiklan jäsenvaltioiden mahdollisuudesta edistää data-altruismia kansallisin toimin IV luvussa
- tehnyt joitakin muutoksia kansainvälistä pääsyä koskeviin säännöksiin VIII luvussa menettelyjen selkeyttämiseksi.

Puheenjohtaja katsoo, että asetusehdotus vaatii työstöä vielä seuraavissa kysymyksissä:
- tietyn julkisen sektorin tietoaineistojen avaamismenettelyiden soveltamisalaa on vielä selkeytettävä suhteessa muuhun lainsäädäntöön (erityisesti julkisuuslainsäädäntö) ja vaatimuksia esimerkiksi toimenpiteiden määräajoissa on vielä hiottava
- datan jakamispalveluiden määritelmää, soveltamisalaa ja näitä palveluita koskevia vaatimuksia on vielä selkeytettävä esimerkiksi puhumalla datan välityspalveluista
- kansalliset toimet data-altruismin edistämiseksi siten, että jäsenvaltioille ei tule uusia velvollisuuksia politiikkatoimiin
- datainnovaatiolautakunnan luonteen, rakenteen ja tehtävien tarkempi määrittely
- kansainvälistä pääsyä koskevassa sääntelyssä on vielä avoimia kysymyksiä, ja ehdotettu sääntely vaatii vielä tarkempaa analysointia.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Kyseessä on puheenjohtajan edistymisraportti, johon ei liity varsinaista päätöksentekoa.

Asetusehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artikla lainsäädännön lähentämisestä unionissa.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kyseessä on puheenjohtajan edistymisraportti, johon ei liity varsinaista päätöksentekoa.

Asetusehdotuksessa Euroopan parlamentissa vastuuvaliokuntana on teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta ITRE. Raportööri Niebler on antanut mietintöluonnoksensa 26.3.2021. Muutosehdotusten ja lopullisen mietinnön käsittely on vielä kesken.

Kansallinen valmistelu

- EU22-liikennejaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
- EU19-viestintäjaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
- EU-ministerivaliokunnan kirjallinen käsittely 26.-27.5.2021

Eduskuntakäsittely

- Suuri valiokunta 28.5.2021
- Liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2021

- Asetusehdotuksesta on tehty U-kirjelmä 1/2021 vp. Suuri valiokunta hyväksyi eduskunnan kannan SuVEK 8/2021 vp: Valiokunta yhtyy erikoisvaliokunnan kannanoton mukaisesti valtioneuvoston kantaan.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Edistymisraportilla ei ole vaikutusta kansalliseen lainsäädäntöön.

Asetusehdotuksen suhdetta kansalliseen lainsäädäntöön ja Ahvenanmaan asemaan on selostettu U-kirjelmässä U 1/2021 vp.

Taloudelliset vaikutukset

Edistymisraportilla ei ole taloudellista vaikutusta.

Asetusehdotuksen taloudellisia vaikutuksia on selostettu U-kirjelmässä U 1/2021 vp.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

8724/21

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Tuomas Kaivola, neuvotteleva virkamies, liikenne- ja viestintäministeriö, etunimi.sukunimi@lvm.fi, 0295 342 366.

Maria Kekäläinen, neuvotteleva virkamies, valtiovarainministeriö, etunimi.sukunimi@vm.fi, 0295 530 140.

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2021-00186

TTU Korhonen Marieme(LVM) 24.05.2021

Asia
Verkko- ja tietoturvadirektiiviehdotus (NIS-direktiivi); edistymisraportti

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 03.06.2021 - 04.06.2021

U/E/UTP-tunnus
U 9/2021 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvosto 4.6.2021; edistymisraportti.

Komissio antoi 16.12.2020 direktiiviehdotuksen (COM(2020) 823 final) verkko- ja tietoturvadirektiivin (NIS-direktiivi, 2016/1148) päivittämiseksi. Direktiiviehdotus on tärkeä osa komission uuden kyberstrategian tavoitteita. Ehdotus pohjautuu ensimmäiseen NIS-direktiiviin (2016/1148), jonka tavoitteena oli kehittää EU:n yhteistä kyberturvallisuuden tasoa. Komission antama direktiiviehdotus kumoaisi ensimmäisen NIS-direktiivin. Ehdotuksen tavoitteena on vahvistaa sekä EU:n yhteistä että jäsenvaltioiden kansallista kyberturvallisuuden tasoa kriittisiksi katsottujen sektoreiden ja toimijoiden osalta.

Direktiiviehdotusta on käsitelty neuvostossa alkuvuodesta 2021 lähtien Portugalin puheenjohtajakaudella. Ehdotusta on käsitelty puheenjohtajamaan johdolla neuvoston horisontaalisessa kybertyöryhmässä viikoittain. Ehdotusta on käsitelty myös muissa relevanteissa työryhmissä, kuten teletyöryhmässä. Ehdotuksen ensiluenta on saatu päätökseen viikolla 18. Puheenjohtajamaan tavoitteena on keskittyä loppukauden ajan direktiiviehdotuksen suhteeseen muuhun relevanttiin EU-sääntelyyn.

Suomen kanta

Kyseessä on puheenjohtajan edistymisraportti. Edistymisraportti otetaan tiedoksi.

Komission direktiiviehdotuksesta on annettu U-kirjelmä U 9/2021 vp. Suomen kanta direktiiviehdotukseen tiivistettynä:

Suomi kannattaa ehdotuksen tavoitetta ja pitää tärkeänä ehdotuksen kyberturvallisuutta ja tietosuojaa vahvistavia myönteisiä vaikutuksia. On tärkeää, että EU:lla on selkeä sääntelykehys kyberturvallisuudelle, sillä useat häiriöt ja niiden vaikutukset voivat olla jäsenvaltioiden rajat ylittäviä. Tämän seurauksena on luontevaa, että yhteiskunnan keskeisiä ja tärkeitä toimijoita koskevat kyberturvallisuusvaatimukset perustuvat yhteiseen sääntelyinstrumenttiin.

Soveltamisalan laajentaminen on lähtökohtaisesti tervetullutta. Suomi pitää hyvänä, että direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden toimivaltaan, joka koskee yleisen turvallisuuden, puolustuksen ja kansallisen turvallisuuden ylläpitämistä. Suomi pitää lisäksi hyvänä, että soveltamisalaan eivät lukeudu ne julkishallinnon toimijat, jotka toimivat yleisen turvallisuuden, lainvalvonnan, puolustuksen ja kansallisen turvallisuuden aloilla.
Toimijoiden kategorisointia voidaan pitää kannatettavana, jos sen avulla kohdistetaan tehokkaat ja oikeasuhtaiset vaatimukset soveltamisalaan kuuluville toimijoille. Kategorisoinnilla tulee välttää kohtuuttoman hallinnollisen taakan lisäämistä erityisesti pienten ja mikrotoimijoiden kohdalla.

Suomi pitää ehdotuksen mukaisia riskienhallintatoimia ja raportointivelvoitteita kannatettavina. Uusien velvoitteiden tulee olla oikeasuhtaisia ja riskiperustaisia toimijoiden kokoon ja toimintaan nähden.

Suomi pitää lähtökohtaisesti perusteltuna, että valvontaviranomaisille esitetään tehtävien tarkentamista ja lisäämistä. Kansallisesta resursoinnista linjataan normaaliin tapaan talousarviota ja julkisen talouden suunnitelmaa koskevissa menettelyissä.

Suomi kannattaa yhteistyön tiivistämistä EU:ssa ja kansallisesti. Erityisesti nykyistä tehokkaampi vapaaehtoinen tietojenvaihto on kannatettavaa. Suomi pitää perusteltuna, että ehdotuksessa esitetään lainvalvontaviranomaisten mahdollisuus saada tieto kyberturvallisuushäiriöistä, joilla on liityntä rikolliseen toimintaan.

On tärkeää, että ehdotus säilyttää kokonaisuudessaan riittävästi kansallista liikkumavaraa huomioiden erityisesti seuraamusjärjestelmää koskevat säännökset.

Kyberturvallisuutta koskevan sääntelykehyksen on oltava yhdenmukainen muun sektorikohtaisen sääntelyn ja muun relevantin sääntelyn kanssa.

Pääasiallinen sisältö

Direktiiviehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden ei tarvitsisi enää kansallisesti tunnistaa erikseen kriittisiä toimijoita. Kriteerejä yhdenmukaistettaisiin EU:n laajuisesti siten, että kaikki kriittisten sektoreiden suuret ja keskisuuret toimijat olisivat jokaisen jäsenmaan osalta suoraan sääntelyn piirissä. Pienet ja mikrotoimijat jäisivät lähtökohtaisesti ehdotetun sääntelyn ulkopuolelle. Jäsenvaltiot voisivat kuitenkin tietyissä tapauksissa tunnistaa kriittisiksi myös pieniä ja mikrotoimijoita, mikäli näiden tuottamat palvelut ovat yhteiskunnan toiminnan jatkuvuuden kannalta kriittisiä.

Ehdotus jakaisi toimijat keskeisiin (essential) ja tärkeisiin (important) riippuen toimijan kriittisyydestä ja keskinäisriippuvuudesta muihin sektoreihin ja toimijoihin. Sekä keskeisiin että tärkeisiin toimijoihin sovellettaisiin samoja riskienhallinta- ja raportointivelvoitteita. Kuitenkin valvonta ja seuraamukset olisivat tiukempia keskeisille toimijoille. Ehdotus esittäisi keskeisille toimijoille ennakko- ja jälkivalvontaa. Tärkeille toimijoille ehdotus esittää vain jälkivalvontaa.

Direktiiviehdotus laajentaisi soveltamisalaa uusiin sektoreihin ja toimijoihin. Soveltamisala laajenisi uusiin toimijoihin energiasektorilla, digitaalisen infrastruktuurin ja digitaalisten palveluntarjoajien sektoreilla ja terveydenhuoltosektorilla. Täysin uusia sektoreita olisivat jätevesihuolto, jätehuolto, avaruussektori, julkishallinto, posti- ja kuriiripalvelut, kemikaalien valmistus, tuotanto ja jakelu, elintarviketuotanto ja jakelu sekä erikseen tuotantosektori (manufacturing).

Ehdotuksessa esitetään toimijoille monia riskienhallintatoimenpiteitä, joista osa on täysin uusia. Uusia kokonaisuuksia on esimerkiksi haavoittuvuuksien tunnistaminen sekä varautuminen laajamittaisten kyberturvallisuushäiriöiden ja –kriisien varalle. Ehdotus laajentaisi riskienhallintatoimia toimijoiden tuotantoketjuihin. Jäsenvaltiot voisivat ottaa kansallisesti käyttöön lisäksi myös muita toimenpiteitä, jotka takaavat kansallisesti korkean kyberturvallisuuden tason.

Ehdotus asettaisi toimijoille kaksiportaisen raportoinnin. Toimijoiden tulisi raportoida valvovalle viranomaiselle ensimmäisen kerran 24 tunnin kuluessa siitä, kun kyberpoikkeama tai sen uhka on tullut toimijan tietoon. Tämän jälkeen toimijan tulisi toimittaa valvovalle viranomaiselle loppuraportti kuukauden kuluessa. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävien toimijoiden olisi edelleen mahdollista raportoida vapaaehtoisuuden pohjalta.

Ehdotuksessa esitetään valvoville viranomaisille lukuisia tarkempia tehtäviä. Näitä tehtäviä olisivat muun muassa toimijoihin kohdistuvat paikan päällä tehtävät tarkastukset, etävalvonta, erilaiset auditoinnit ja turvallisuusskannaukset. Valvovat viranomaiset voisivat antaa toimijoille varoituksia ja määräyksiä sekä määrätä tai pyytää määrättäväksi hallinnollisia sanktioita häiriön laajuuden ja aiheutetun vahingon mukaan. Lisäksi valvova viranomainen voisi asettaa toimijan määräaikaiseen toimintakieltoon. Hallinnollisten sanktioiden määrääminen julkishallinnon toimijoihin jäisi jäsenvaltioiden kansalliseen harkintaan. Valvovien viranomaisten tulee tehdä tiiviisti yhteistyötä tietosuojaviranomaisten kanssa käsitellessään henkilötietoja koskevia tietoturvaloukkauksia.

Ehdotus jatkaisi olemassa olevia yhteistyömekanismeja ja tiivistäisi yhteistyötä kansallisesti ja EU:ssa. Yhteistyötä tulisi tehdä myös muiden valvovien viranomaisten kanssa, erityisesti finanssialan digitaalisesta häiriönsietokyvystä annetun asetusehdotuksen sekä fyysisen kriittisen infrastruktuurin suojaamiseksi annetun direktiiviehdotuksen mukaisten valvovien viranomaisten kanssa.

Ehdotus perustaisi EU:n jäsenvaltioista koostuvan CyCLONe (Cyber Crises Liaison Organisation Network) –verkoston laajamittaisten kyberturvallisuuskriisien varalle. Verkoston tehtävänä olisi tukea operationaalisen tason koordinaatio- ja johtotehtäviä kyberturvallisuushäiriöiden ja –kriisien aikana. Komissio ehdottaa myös jäsenvaltioiden välisiä vertaisarviointeja, joilla arvioidaan kunkin jäsenvaltion kyberturvallisuuspolitiikan toimivuutta.

Jäsenvaltiot voisivat vaatia toimijoita sertifioimaan tietyt ICT-tuotteet, -palvelut ja –prosessit perustuen Euroopan kyberturvallisuussertifiointijärjestelmiin kyberturvallisuusasetuksen (2019/881) 49 artiklan nojalla. Mikäli sopivaa sertifiointijärjestelmää ei löytyisi, voisi Euroopan unionin verkko- ja tietoturvavirasto (ENISA) valmistella vaihtoehtoisen sertifiointijärjestelmän. Ehdotus kannustaa jäsenvaltioita hyödyntämään EU:ssa ja kansainvälisesti hyväksyttyjä verkko- ja tietojärjestelmästandardeja.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Kyseessä on puheenjohtajan edistymisraportti, johon ei liity varsinaista päätöksentekoa.

Asetusehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (SEUT) 114 artikla.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kyseessä on puheenjohtajan edistymisraportti, johon ei liity varsinaista päätöksentekoa.

Asetusehdotuksen käsittely Euroopan parlamentissa on kesken. Vastuuvaliokuntana on teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta. Raportöörinä toimii Bart Groothuis (Renew, NL). Muut lausuntoa valmistelevat valiokunnat ovat ulkoasiainvaliokunta, sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta, liikenne- ja matkailuvaliokunta, kansalaisvapauksien ja oikeus- ja sisäasioiden valiokunta.

Kansallinen valmistelu

- EU22-liikennejaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
- EU19-viestintäjaoston kirjallinen käsittely 20.-21.5.2021
- EU-ministerivaliokunnan kirjallinen käsittely 26.-27.5.2021

Eduskuntakäsittely

- Suuri valiokunta 28.5.2021
- Liikenne- ja viestintävaliokunta 28.5.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Edistymisraportilla ei ole vaikutusta kansalliseen lainsäädäntöön.

Asetusehdotuksen suhdetta kansalliseen lainsäädäntöön ja Ahvenanmaan asemaan on selostettu U-kirjelmässä U 9/2021 vp

Taloudelliset vaikutukset

Edistymisraportilla ei ole taloudellisia vaikutuksia.

Asetusehdotuksen taloudellisia vaikutuksia on kuvattu tarkemmin U-kirjelmässä U 9 / 2021 vp.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Puheenjohtajamaan edistymisraportti 8640/21

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Marième Korhonen, liikenne- ja viestintäministeriö, p. 0295 342 134
EU-erityisasiantuntija Ilona Julkunen, valtioneuvoston kanslia, p. 0295 160 969
Lainsäädäntöneuvos Virpi Koivu, oikeusministeriö, p. 0295 150 071
Johtava asiantuntija Kimmo Janhunen, oikeusministeriö, p. 0295 150 020
Tietohallintoneuvos Tuija Kuusisto, valtiovarainministeriö, p. 0295 530 121
Erityisasiantuntija Jonna Kuparinen, valtiovarainministeriö, p. 0295 530 182

Ylitarkastaja Tatu Pahkala, työ- ja elinkeinoministeriö, p. 0295 064 217
Erityisasiantuntija Teemupekka Virtanen, sosiaali- ja terveysministeriö, p. 0295 163 370
Erityisasiantuntija Jaana Merta, maa- ja metsätalousministeriö, p. 0295 162 149
Johtava asiantuntija Minna Bloigu, sisäministeriö, p. 0295 488 359
Johtava asiantuntija Ari-Pekka Dag, sisäministeriö, p. 0295 488 560
Neuvotteleva virkamies Eero Kytömaa, sisäministeriö, p. 0295 488 280
Tietoturvapäällikkö Harri Mäntylä, puolustusministeriö, p. 0295 140 480
Lähetystöneuvos Stefan Lee, ulkoministeriö, p. 0295 351 467

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

LIITTEET

Asiasanat	lentoliikenne, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, maantieliikenne, rautatieliikenne, sisävesiliikenne, tieliikenne, tietoliikenne, sähköinen viestintä
Hoitaa	**LVM, TEM, VM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, PLM, SM, STM, UM, VNK, VTV, YM