

Viite

Asia

### **Epäviralliset televiestintä- ja liikenneministereiden videokokoukset 7.-8.12.2020**

EU-puheenjohtajamaa Saksa järjestää televiestintä- ja liikenneministereiden videokokoukset 7.-8.12.2020. Suomea edustaa liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka. Kyseessä ovat epäviralliset videokokoukset, joissa ei tehdä muodollisia päätöksiä.

Televiestintäministerit keskustelevat datan hallinta-asetuksesta. Komissio antoi ehdotuksensa 25.11.2020. Suomi korostaa datan jakamisen ja käytön merkitystä EU:n kilpailukyvyille ja on sitoutunut vahvasti komission tavoitteisiin lisätä EU-tasolla erityisesti yhteiskunnan toimivuuden kannalta merkityksellisen datan jakamista ja hyödyntämistä. Sääntelyn tulisi olla kevyttä ja datan siirtämistä tulisi ensisijaisesti parantaa palveluntarjoajien omilla toimilla. Lisäksi on hyvä yleisellä tasolla yhdenmukaistaa eri sektoreiden ja jäsenmaiden käytäntöjä julkisen sektorin hallussa olevan muunkin kuin avoimen datan hyödyntämiseen luotavien menettelyjen hallinnollisia menettelyitä. Etenkin arkaluonteisen datan käsittelyn tulee olla luotettavaa ja turvallista. Käsittelyyn osallistuvien osapuolten tulee voida luottaa siihen, että dataa käsitellään tietoturvallisesti, tietosuoja sekä liikesalaisuuksien suoja huomioiden. Datan jakamiseen liittyviä esteitä tulee poistaa sekä globaalisti että EU:n sisällä ja datan jakamiseen liittyvien periaatteiden tulee noudattaa Suomen kansainvälisiä sitoumuksia. Muissa asioissa puheenjohtajamaa informoi komission valmistelemasta mikroelektroniikkajulistuksesta, johon jäsenmaat voivat halutessaan liittyä. Teleministerit ottavat myös tiedoksi puheenjohtajan laatiman sähköisen viestinnän tietosuoja-asetuksen etenemisraportin. Lisäksi puheenjohtaja informoi jäsenmaita internettiin kytkettyjä laitteita koskevista neuvoston päätelmistä, jotka hyväksytään kirjallisella menettelyllä.

Liikenneministerit käyvät periaatekeskustelun eurovinjettidirektiivin muuttamisesta. Puheenjohtajamaa Saksan ehdotuksessa esitetään lukuisia muutoksia tietulleihin ja käyttäjämaksuihin. Jäsenvaltiot voisivat kuitenkin edelleen itse päättää ottavatko ne käyttöön tiemaksuja. Suomessa ei ole käytössä tietulleja tai käyttäjämaksuja. Täten muutosehdotuksella ei ole välitöntä vaikutusta kansalliseen lainsäädäntöön. Kokouksen toisen keskustelun aiheena on yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva SES2+-sääntelypaketti. Suomi pitää yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (Single European Sky, SES) tavoitteita ja niiden täytäntöönpanoa sekä siihen liittyvän ilmaliikenteen hallintajärjestelmän uudistamista yleisesti kannatettavana. Suomi kannattaa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky, SES) koskevan sääntelyn uudistamista tavalla, joka kannustaa parantamaan ympäristötavoitteiden saavuttamista sekä päästöjen vähentämistä ja lennonvarmistuksen kustannusten pienentämistä. Kokouksen muissa asioissa Saksa informoi liikkuvuuden uudesta lähestymistavasta, joka on ollut Saksan puheenjohtajakauden teema liikenteen alalla. Aiheesta valmistellaan myös neuvoston päätelmiä, jotka mahdollisesti tulevat hyväksyttäväksi neuvoston kirjallisessa menettelyssä. Muut asiat –kohdassa kerrotaan myös mm. Suomen 7. lokakuuta järjestämästä liikenteen automaatiokonferenssista.

**Asialista:****Epävirallinen televiestintäministereiden videokokous 7.12.2020**

1. Any other business

Joint Member States Declaration on the European Initiative on Processors and Semiconductor Technologies

*Information from the Presidency*

2. Data Governance Act

s. 5

*Policy debate*

3. Any other business

a) Current legislative proposals

i) Regulation on e-Privacy

ii) Regulation on a temporary derogation from the ePrivacy Directive for the purpose of combatting child sexual abuse online

iii) Regulation establishing the Digital Europe Programme

iv) Regulation establishing the European Cybersecurity Competence Centre and the Network of Coordination Centres

*Information from the Presidency*

b) Council conclusions on the cybersecurity of connected devices

*Information from the Presidency*

c) Legal framework on security of network and information systems

*Information from the Polish delegation, on behalf of Belgian, Bulgarian, Croatian, Czech, Hungarian, Irish, Latvian, Lithuanian, Slovak and Slovenian delegations*

d) Commission Work Programme 2021

*Information from the Commission*

e) Work programme of the incoming Presidency

*Information from the Portuguese delegation*

**Epävirallinen liikenneministereiden videokokous 8.12.2020**

1. Eurovignette

s. 9

*Policy debate*

2. Single European Sky proposals

s. 15

*Policy debate*

3. Any other business

a) New Mobility Approach

*Information from the Presidency*

b) Current rail transport proposals

*Information from the Presidency on the state of play*

c) Investment in the extension of the European rail network

*Information from the Luxembourg delegation*

d) Impact of COVID-19 on air passengers rights

*Information from the Presidency*

e) Crew changes in maritime transport

*Information from the Commission*

f) Towards socially responsible connectivity

*Information from the Austrian delegation*

g) 4th High Level Meeting on Connected and Automated Driving (Helsinki, 7 October 2020)

*Information from the Finnish delegation*

h) Work programme of the incoming Portuguese Presidency

*Information from the Portuguese delegation*



**Liikenne- ja viestintäministeriö**

PERUSMUISTIO

LVM2020-00492

TIO Engdahl Lotta(LVM)

23.11.2020  
JULKINEN

Asia

**Datan hallinta-asetus, periaatekeskustelu**

Kokous

televiestintäministeriöiden epävirallinen videokokous 7.12.2020

U/E/UTP-tunnus

**Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu**

Ministerit käyvät epävirallisessa videokokouksessa periaatekeskustelun datan hallinta-asetuksesta (Data Governance Act). Komissio julkaisi asetusehdotuksen 25.11. Komission ehdotuksesta laaditaan U-kirjelmä eduskunnalle.

Teleministeriöiden videokokouksessa 7.12.2020 käydään periaatekeskustelu datan hallinta-asetuksesta. Puheenjohtaja on toimittanut keskustelua varten tausta-asiakirjan.

Datan hallintaa koskeva asetusta on jatkoa Euroopan komission datastrategiassa mainituille tavoitteille, joiden tarkoitus on mm. luoda yhteinen eurooppalainen data-avaruus ja yhteentoimivat datan sisämarkkinat. Yhteentoimivuutta ja eurooppalaisten data-avaruuksien yhteistä tiedonhallintaa vahvistetaan kehittämällä yhtenäisiä rakenteita ja edistämällä luottamusta datan välittäjiin.

**Suomen kanta**

Suomen kanta perustuu E-kirjeeseen E 24/2020 vp ja U-kirjelmään U 59/2017 vp. Tarkemmat kannat asetusehdotukseen linjataan U-kirjelmässä ehdotuksen julkaisun jälkeen.

Suomi tukee vahvasti komission ihmiskeskeistä lähestymistapaa ja tavoitetta pyrkiä yhtenäistämään unionin kehitystä sen yhteisiä arvoja kunnioittaen sekä parantamaan kansalaisten osallisuutta, luottamusta ja yhteiskunnan demokratiakehitystä.

Suomi edistää EU:n digitalisaatiopolitiikkaa hallitusohjelman mukaisesti vahvistaen EU:n digitaalisia sisämarkkinoita ja kilpailukykyä sekä edistäen eettisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävää datapolitiikkaa. Hallitusohjelman mukaisesti pyritään myös nostamaan julkisen sektorin teknologia- ja digitalisaatiokyvykkyyttä sekä kehittämään julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä.

Suomen kantoja digitalisaation laajamittaisesta edistämisestä on käsitelty valtioneuvoston selvityksessä (E 24/2020 vp) koskien komission tiedonantoa Euroopan digitaalisesta tulevaisuudesta, komission tiedonantoa Euroopan datastrategiasta ja komission valkoista kirjaa tekoälystä. Suomi korostaa, että komission peräänkuuluttamaa EU:n digitaalista ja

teknologista riippumattomuutta tulee kehittää huomioiden tarvittavalla tavalla eri toimitus- ja arvoketjujen globaali luonne ja tarve tasapuoliselle toimintaympäristölle. Tämä edellyttää lisäksi suotuisten olosuhteiden luomista keskeisten valmiuksien kehittämiseksi ja Euroopan avoimuutta osana globaalia taloutta. Kansainvälisen ulottuvuuden osalta Suomi kannattaa tavoitetta luoda digitaalista kauppaa ja datataloutta koskevia kansainvälisiä sääntöjä (ml. kauppasopimukset). Suomi pitää tärkeänä, että näillä säännöillä pystytään edistämään tehokkaasti avoimia digitaalisia markkinoita, varmistamaan kansainväliset tietovirrat tietosuojasta tinkimättä ja edistämään kuluttajien luottamusta verkkoympäristöön.

Suomi katsoo, että sisämarkkinoiden syventäminen ja esteiden poistaminen ovat edellytyksiä sille, että yritykset, julkinen sektori ja kuluttajat voivat hyödyntää uusien teknologioiden ja digitaalisten palveluiden suomat mahdollisuudet ja valinnan vapauden.

Suomi on sitoutunut vahvasti komission tavoitteisiin lisätä EU-tasolla erityisesti yhteiskunnan toimivuuden kannalta merkityksellisen datan jakamista ja hyödyntämistä sekä edistämään yritysten välistä datan jakamista huomioiden muun muassa kansallisen turvallisuuden edellyttämät rajoitukset sekä liikesalaisuuksien suojan. Henkilötietojen osalta tulee huomioida, että sen käyttöön sovelletaan sekä EU:n että kansallisia tietosuojasääntöjä.

Suomen kantoja datan vapaan liikkuvuuden osalta on käsitelty valtioneuvoston U-kirjelmässä U 59/2017 vp. Suomi kannattaa datan vapaata liikkuvuutta sisämarkkinoilla sekä perusteettomien sijaintirajoitusten poistamista. Kaiken uuden sääntelyn tulee olla mahdollisimman kevyttä, selkeää suhteessa olemassa olevaan sääntelyyn ja sen on tuotettava mahdollisimman paljon lisäarvoa nykytilan ja asetettujen tavoitteiden osalta. Suomi pitää tarpeellisena, että datan vapaan liikkuvuuden periaatteesta voidaan poiketa yleisen turvallisuuden perusteella.

Suomi pitää datatalouden kehittymisen ja datan vapaan liikkuvuuden tavoitteen saavuttamisen kannalta tärkeänä sitä, että datan siirtämiseen järjestelmästä toiseen kiinnitetään huomiota.

## **Pääasiallinen sisältö**

Puheenjohtaja on toimittanut kokouksessa käytävää keskustelua varten tausta-asiakirjan. Tausta-asiakirja koskee datan parempaa saatavuutta ja datan suvereenien sisämarkkinoiden luomista Euroopassa. Ministereiden keskusteluun esitetään kaksi kysymystä.

Kysymys 1. Millä tavalla EU:n tulisi kehittää rakenteitaan, jotta data olisi paremmin saatavilla? Millä tavalla voidaan kannustaa niin yksityishenkilöitä kuin yrityksiä datan vapaaehtoiseen jakamiseen ja minkälaiset hallinnon vaatimukset tulisi olla, jotta datan jakaminen on tehokasta ja luotettavaa?

Kysymys 2. Millä tavalla voimme edistää kaikkien eurooppalaisten osapuolien datan käyttöä, ilman, että rakennamme muureja ympärillemme.

Tuleva datan hallinta-asetus pohjautuu Euroopan komission 19.2.2020 antamille tiedonannoille Euroopan digitaalisesta tulevaisuudesta ja Euroopan datastrategiasta sekä tekoälyä koskevalle valkoiselle kirjalle (E24/2020vp).

Asetus sisältää ehdotuksen yhtenäisistä rakenteista Euroopassa datan jakamiseen ja lahjoittamiseen. Asetuksen tarkoituksena on edistää datan saatavuutta lisäämällä luottamusta datan välittäjiin ja vahvistamalla datan jakamisen rakenteita EU:ssa. Sen tavoitteena on myös edistää turvallisesti erityisesti julkisen sektorin datan, johon kohdistuu kolmansien osapuolten oikeuksia, uudelleenkäyttöä sekä data-altruismia (datan luovuttamista yleistä etua palveleviin tarkoituksiin).

Luottamusta datan välittäjiin tullaan asetuksessa lisäämään muun muassa luomalla sertifiointimenettelyt datan välityspalveluille sekä lisäämällä niiden toiminnan läpinäkyvyyttä. Asetuksella perustettaisiin jäsenmaiden ja komission edustajista koostuva asiantuntijaryhmä koordinoimaan dataa koskevia käytäntöjä. Lisäksi asetuksella tullaan määräämään reunaehdot datan vastikkeettomalle lahjoittamiselle ja organisaatiolle, jotka keräävät tällaista dataa.

### **EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely**

Keskusteluun ei liity päätöksentekoa.

### **Käsittely Euroopan parlamentissa**

Keskusteluun ei liity päätöksentekoa.

### **Kansallinen valmistelu**

Valtioneuvoston U-kirjelmä U 59/2017 vp: Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (datan vapaa liikkuvuus)

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

MINVA-paketti:  
EU22-liikenne- ja EU19-viestintäjaosto; kirjallinen menettely 24.-26.11.2020  
EU-ministerivaliokunta 4.12.2020

### **Eduskuntakäsittely**

Valtioneuvoston U-kirjelmä U 59/2017 vp: Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (datan vapaa liikkuvuus), 19.10.2017

Valtioneuvoston selvitys E 24/2020 vp: Komission tiedonanto Euroopan digitaalisesta tulevaisuudesta, komission tiedonanto Euroopan datastrategiasta ja komission valkoinen kirja tekoälystä, 3.4.2020.

MINVA-paketti:  
Suuri valiokunta 4.12.2020

### **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**

Puheenjohtaja on toimittanut keskustelua varten tausta-asiakirjan WK 13264/2020 INIT.

### **Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot**

Maria Rautavirta, yksikön johtaja, liikenneneuvos, [maria.rautavirta@lvm.fi](mailto:maria.rautavirta@lvm.fi), p. 0407185975

Lotta Engdahl, erityisasiantuntija, [lotta.engdahl@lvm.fi](mailto:lotta.engdahl@lvm.fi), p. 0295 34 2005

Essi Teljo, korkeakouluharjoittelija, [essi.teljo@lvm.fi](mailto:essi.teljo@lvm.fi), p. 0295 34 2082

### **EUTORI-tunnus**

#### **Liitteet**

#### **Viite**

**Liikenne- ja viestintäministeriö**

PERUSMUISTIO

LVM2020-00491

KOO Andersson Atro(LVM)

23.11.2020

Asia

**Eurovinjettidirektiivin muuttaminen; periaatekeskustelu**

Kokous

Liikenneministereiden epävirallinen videokokous 08.12.2020 - 08.12.2020

U/E/UTP-tunnus

U 38/2017 vp

UJ 45 /2020 vp

**Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu**

Komission ehdotus annettiin 31.5.2017. Liikenneneuvosto kävi periaatekeskustelun TTE-neuvostossa joulukuussa 2017. TTE-neuvostossa kesäkuussa 2019 annettiin tilanneselvitys. Neuvoston yleisnäkemyistä ei hyväksytty Suomen puheenjohtajakaudella TTE-neuvostossa joulukuussa 2019. Direktiiviehdotuksen käsittelyä jatkettiin Kroatian kaudella keväällä 2020, mutta yleisnäkemyistä ei saavutettu.

Tämän hetkinen puheenjohtajamaa Saksa julkaisi 3.11 uuden kompromissiesityksen, minkä pohjalta työryhmässä käydään tällä hetkellä keskustelua edistymisestä. Saksa esitteli 6.11 maaliikennetyöryhmässä suunnittelemansa käsittelyaikataulun. Liikenneministereiden epävirallisessa videokokouksessa 8.12. käydään periaatekeskustelu direktiivistä.

Saksa pyrkii mahdollisesti hakemaan Coreper-kokouksesta neuvottelumandaatin vuoden loppuun mennessä, jotta seuraava puheenjohtajamaa Portugali voisi käynnistää trilogi-neuvottelut keväällä 2021.

**Suomen kanta**

Suomen kanta vuodelta 2017 eurovinjettidirektiivin ja EETS-direktiivin muuttamiseen on alun perin esitetty U-kirjelmässä 38/2017 vp. Kyseisessä U-kirjelmässä valtioneuvosto otti yksityiskohtaisesti kantaa ko. direktiivien soveltamisalaan, maksuihin sekä oikeudellisiin näkökohtiin.

U-kirjelmässä esitettyjä kantoja on täydennetty hiljattain U-jatkokirjelmällä UJ 45/2020 vp. Tältä osin kansallinen kannanmuodostus on kesken ja kannat ovat tässä vaiheessa alustavia.

U-jatkokirjelmän mukaan valtioneuvosto pitää hyvänä ja ehdottomana edellytyksenä, että tiemaksujen käyttöönotto jää jokaisen jäsenvaltion itsensä päätettäväksi. Komission alkuperäinen direktiiviehdotus jättää jäsenvaltioille riittävästi joustoa ja

valinnanvapautta. Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa joustoja ja valinnanvapautta jäsenmaille on lisätty suhteessa alkuperäiseen ehdotukseen.

Valtioneuvosto voi kannattaa eurovinjettidirektiivin soveltamisalan laajentamista koskemaan kaikkia ajoneuvoja ja koko tieverkkoa, koska kaikki ajoneuvot aiheuttavat ulkoisia haittoja ja CO<sub>2</sub>-päästöjä kaikilla tieverkon osilla. Lisäksi tieverkon laajuus, jolta peritään maksua, ja maksun kohteena olevat ajoneuvot (raskaat/kevyet) jäisivät kuitenkin yksittäisen jäsenvaltion päätettäväksi.

Yleisen 3,5 – 12,5 tonnia painavien kuorma-autojen poikkeusmahdollisuuden siirtymäaikaa on pidennetty huomattavasti komission alkuperäisestä ehdotuksesta 8 vuoteen voimaantulosta. Valtioneuvosto pitää kuitenkin ongelmallisena sitä, että ehdotus sallisi jäsenmaiden jättää yritysten omaan ajoon käytetyt 3,5 – 7,5 tonnia painavat kuorma-autot hinnoittelun ulkopuolelle, sillä tämä vähentää direktiivin ympäristöohjausta ja mahdollistaa ajoneuvojen epätasaisen kohtelun.

Valtioneuvosto voi hyväksyä esityksen osana kompromissia soveltamisalan laajentamisesta, sillä ehdotuksen vaikutukset jäsenmaiden väliseen kilpailuun olisivat maltillisia ja kyse on vapaaehtoisesta poikkeuksesta.

Valtioneuvosto voi hyväksyä direktiiviehdotuksen mahdollistamat ulkoisten kustannusten maksut, lisämaksun, ruuhkamaksun ja maksun porrastamista CO<sub>2</sub>-päästöjen mukaisesti, koska tällä tavoin voidaan vähentää tehokkaasti liikenteen päästöjä.

Valtioneuvosto voi kannattaa raskaiden ajoneuvojen maksujen porrastamista niiden CO<sub>2</sub>-päästöjen mukaan, sillä tällä edistetään tehokkaasti direktiivin ympäristötavoitteita. Valtioneuvosto voi hyväksyä hybridikäyttöisten raskaiden ajoneuvojen kohtelun nollapäästöisinä niissä tapauksissa, kun voidaan varmistaa niiden käyttövoimana olevan sähkö. Tämä edellyttää uskottavaa vahvistusmenettelyä, jotta direktiivin ympäristöohjaus ei heikenny.

Valtioneuvosto katsoo, että vaikka aikaperusteinen maksu ei toteuta käyttäjä maksaa periaatetta tehokkaasti, tulisi raskaan liikenteen aikaperusteinen maksu sallia pidemmälle ajanjaksolle kuin vuoden 2023 loppuun. Täten Suomi voi kannattaa ehdotusta vinjettijärjestelmien sallimisesta jatkossa.

## **Pääasiallinen sisältö**

Ehdotuksessa esitetään lukuisia muutoksia tietulleihin ja käyttäjämaksuihin. Jäsenvaltiot voisivat kuitenkin edelleen itse päättää ottavatko ne käyttöön tiemaksuja. Suomessa ei ole käytössä tietulleja tai käyttäjämaksuja. Täten direktiivin muutosehdotuksella ei ole välitöntä vaikutusta kansalliseen lainsäädäntöön.

Voimassa olevaa vinjettidirektiiviä on sovellettu vain tavarankuljetuksiin käytettäviin ajoneuvoihin eli kuorma-autoihin. Ehdotuksessa esitetään direktiivin soveltamisalan laajentamista koskemaan myös muita ajoneuvoja. Kaikilla raskailla ajoneuvoilla on merkittävä vaikutus tieinfrastruktuuriin ja ilman pilaantumiseen, kun taas kevyet ajoneuvot aiheuttavat suurimman osan tieliikenteen päästöihin ja ruuhkiin liittyvistä kielteisistä sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Komission esittämät perusteet soveltamisalan laajentamiselle ovat selkeät varsinkin, kun jäsenvaltiot voivat itse päättää ottavatko ne maksuja käyttöön vai eivät. Lisäksi jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön

raskaisiin ajoneuvoihin ja kevyisiin ajoneuvoihin sovellettavia tietulleja toisistaan riippumatta.

Komissio esitti direktiivin soveltamisalan laajentamista myös siten, käyttömaksujen tulee koskea kaikkia yli 3,5 tonnin kuorma-autoja (aiemmin yli 12 t). Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa siirtymäaikaa muutokselle on pidennetty selvästi siten, että 3,5 – 12 tonnisten kuorma-autojen tulisi olla maksujen piirissä 8 vuotta direktiivin voimaantulon jälkeen. Uutena ehdotuksena on mahdollisuus jättää 3,5 – 7,5 tonniset kuorma-autot, joita pienet ja keskisuuret yritykset käyttävät yritysten omaan toimintaan liikennepalveluiden tarjoamiseen sijaan, pois maksujen piiristä.

Lisäksi komissio esitti ehdotuksessaan, että jäsenvaltiot voisivat säilyttää tai ottaa käyttöön tiemaksuja ja käyttömaksuja halutessaan myös TEN-T-verkon ulkopuoliselle tieverkolle. Tieverkon laajuus, jolta peritään maksua, jäisi kuitenkin yksittäisen jäsenvaltion päätettäväksi. Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa on lisäksi erillinen kirjaus siitä, että jäsenmaat voivat jättää harvaan asuttuja alueita maksujen ulkopuolelle, mikä täsmentää edellä olevaa.

Komissio esitti alun perin, että jäsenvaltiot eivät voisi ottaa käyttöön uusia aikaperusteisia käyttömaksuja (vinjettiä) raskaalle liikenteelle. Aiemmin käyttöön otetut vinjettijärjestelmät olisi tullut lakkauttaa vuoden 2023 loppuun mennessä raskaiden ajoneuvojen osalta ja vuoden 2027 loppuun mennessä kevyiden ajoneuvojen osalta. Tästä ehdotuksesta on sittemmin luovuttu ja kompromissiehdotuksen mukaan vinjettijärjestelmiä saisi direktiivin mukaan jatkossakin käyttää.

Kilometrihinnoitteluun siirtymisen sijaan direktiivin ympäristötavoitteita edistettäisiin pakollisella raskaiden ajoneuvojen maksujen CO<sub>2</sub>-porrastuksella sekä vapaaehtoisella henkilöautojen maksujen CO<sub>2</sub>-porrastuksella. Nollapäästöisille ajoneuvoille esitetään 50 - 75 %:n alennusta tiemaksusta ja yhteensä alennusluokkia olisi neljä kappaletta. Uutena ehdotuksena jäsenmailla olisi mahdollisuus kohdella vähäpäästöisiä (esimerkiksi hybridikäyttöisiä) raskaita ajoneuvoja nollapäästöisinä silloin, kun voidaan vahvistaa, että ne käyttävät sähköä käyttövoimanaan esimerkiksi ajopiirturin avulla. Porrastuksen katsotaan kannustavan uusimaan kalustoa puhtaampaan ja siten vähentävän tehokkaasti (raskaan) liikenteen päästöjä.

Puheenjohtaja esittää alkuperäisen ehdotuksen mukaisesti, että jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön ulkoisia kustannuksia koskevan maksun (osana km-maksua) lähipäästöille ja/tai melulle. Ulkoisia kustannuksia sisäistävää maksua ei voisi enää sitoa autojen Euro-päästöluokitukseen vuodesta 2021 lähtien, vaan komission määrittämiin viitearvoihin. Jäsenvaltiot päättäisivät itse maksun suuruudesta. Muutoksena alkuperäiseen ehdotukseen ulkoisten kustannusten maksuja perittäisiin myös niiltä raskailta ajoneuvoilta, jotka täyttävät kaikkein tiukimmat Euro-päästönormit.

Komissio esittää, että jäsenvaltiot voivat asettaa ruuhkamaksun mille tahansa tieverkon osalle, jolle kohdistuu ruuhkia. Ruuhkamaksu voidaan kuitenkin asettaa vain niille tieosille, jotka ruuhkautuvat säännöllisesti ja silloin, kun ne ovat tyypillisesti ruuhkautuneita. Ruuhkamaksun tulee kohdistua tasapuolisesti kaikkiin ajoneuvoihin, mutta uudessa ehdotuksessa jäsenmaat voivat antaa busseille poikkeuksen maksuista. Komissio on määrittänyt ruuhkamaksuille enimmäistasot. Maksujen tasoa tulee arvioida säännöllisin väliajoin. Ruuhkamaksutuloja ei enää tulisi ehdotuksen mukaan käyttää ruuhkaongelman ratkaisemiseen ts. tuottoja ei tarvitse korvamerkitä toisin kuin alkuperäisessä ehdotuksessa.

Komission ehdotus sisältää esityksen, joka mahdollistaisi jäsenvaltion asettaa lisämaksu tieverkon niille osille, jotka ovat säännöllisesti ruuhkautuneita tai joiden käyttö aiheuttaa merkittäviä ympäristöhaittoja. Lisämaksun tulot tulisi käyttää investointeihin, joilla poistetaan em. ongelmien ratkaisemiseen. Lisämaksua ei voitaisi kuitenkaan periä tieosilta, joilta peritään ruuhkamaksua.

Komission ehdotukseen voimassa olevan direktiivin luvun II muuttamista tiettyjen ajoneuvoveroa koskevien säännösten osalta ei ole tehty muutoksia, eikä ajoneuvoverosääntelyä ole käsitelty työryhmässä.

### **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 EUT-sopimuksen 91 artikla koskee liikenneasioita, joista päätetään Euroopan parlamentin ja neuvoston yhteispäätösmenettelyssä, jossa neuvoston kantaan riittää määräenemmistö.

Artiklan mukaan parlamentti ja neuvosto tavallista lainsäätämisyjärjestystä 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 Deidre Clune (EPP, Irlanti). 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.

U-jatkokirjelmä UJ 45/2020 vp  
EU22-liikennejaoston kirjallinen menettely 17.-19.11.2020

MINVA-paketti:  
EU22-liikenne- ja EU19-viestintäjaosto; kirjallinen menettely 24.-26.11.2020  
EU-ministerivaliokunta 4.12.2020

### **Eduskuntakäsittely**

U-kirjelmä 38/2017 vp eduskunnalle 5.7.2017  
Liikenne- ja viestintävaliokunta: U-kirjelmän käsittely ja kanta 12.9 – 27.9.2017  
Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 14/2017 vp.

U-jatkokirjelmä UJ 45/2020 vp eduskunnalle 26.11.2020  
Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 12/2020 vp

MINVA-paketti  
Suuri valiokunta 4.12.2020

### **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 koskevista asioista.

### **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 vaikutustearviointi 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 – 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 moottoriteillä on Suomessa vähäistä suhteessa Keski-Eurooppaan. Lisäksi puheenjohtajan 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 kansallisella lainsäädännöllä.

### **Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät**

Useilla jäsenmailla on voimassa varauksia ehdotukseen käsittelyaikataulusta johtuen. Ehdotus eteni Suomen puheenjohtajuuskaudella liikenneneuvostoon, jossa yleisnäkemyksiä ei kuitenkaan saavutettu. Läpimeno Saksan kaudella on kuitenkin mahdollista.

Näkemysten yhteensovittaminen Euroopan parlamentin ja komission kanssa voi osoittautua haastavaksi.

### **Asiakirjat**

12419/20 REV 1 – Puheenjohtajan kompromissiehdotus 11/2020

13449/20 – Puheenjohtajan tausta-asiakirja

### **Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot**

Atro Andersson, liikenne- ja viestintäministeriö, atro.andersson@lvm.fi, +358 50 475 2495

Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö, markus.teravainen@vm.fi, +358 50 598 7719

### **EUTORI-tunnus**

**Liitteet**

**Viite**

Liikenne- ja viestintäministeriö

PERUSMUISTIO

LVM2020-00498

VEO Karppanen Mira(LVM)

26.11.2020

Asia

**Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva uudelleenlaadittu SES2+-säätelypaketti, periaatekeskustelu**

Kokous

Liikenneministereiden epävirallinen videokokous

U/E/UTP-tunnus

U 59/2020 vp

**Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu**

Euroopan komissio antoi 22.9.2020 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (uudelleenlaadittu SES2+-asetus) ja 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.

Ehdotuksia on käsitelty neuvoston ilmailutyöryhmässä syksyn ajan ja se on politiikkakeskustelun aiheena 8.12.2020 liikenneministereiden epävirallisessa videokokouksessa. Ehdotusten käsittely jatkuu neuvoston ilmailutyöryhmässä keväällä 2021. Euroopan parlamentti aloittaa esityksen käsittelyn joulukuussa 2020.

**Suomen kanta**

Säädösehdotuksia koskeva kansallinen kannanmuodostus on kesken ja kannat ovat tässä vaiheessa alustavia.

Eduskunnalle 5.11.2020 toimitetun U-kirjelmän (U 59/2020 vp) kannan mukaan Suomi pitää yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteita ja niiden täytäntöönpanoa sekä siihen liittyvä ilmaliikenteen hallintajärjestelmän uudistamista yleisesti kannatettavana. Suomi kannattaa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky, SES) koskevan säätelyn uudistamista tavalla, joka kannustaa parantamaan ympäristötavoitteiden saavuttamista sekä päästöjen vähentämistä ja lennonvarmistuksen kustannusten pienentämistä. SES 2+-ehdotuksen sisältämää komission mahdollisuutta lentoreittimaksujen yksikköhinnan yhtenäistämiseen Euroopan ilmatilassa sekä lennonvarmistuspalveluiden hinnoittelun muuttamista koskevaa säätelyä on syytä kuitenkin täsmentää alemman asteisen säätelyn muodossa. Suomi kannattaa myös lentoliikenteen tietojen keräämisen, hallinnoinnin ja hyödyntämisen edistämistä mahdollistamalla uudenlaisia palveluita markkinalähtöisesti.

Suomi pitää tarkoituksenmukaisena säilyttää Suomen integroitu lennonvarmistusjärjestelmä myös jatkossa ja korostaa tiiviin yhteistyön merkitystä siviili- ja sotilasilmailun toimijoiden välillä. Turvallisuuteen ja maanpuolustukseen liittyvät kansalliset näkökohdat on jatkossakin otettava painotetusti huomioon, jolloin vältetään lisäkustannusten ja rinnakkaisten järjestelmien luominen. Suomi pitää tärkeänä, että ilmatilan hallinta ja suunnittelu säilyvät kansallisella tasolla, vaikka verkon hallinnoijan toimivaltuuksia kasvatetaan. Lisäksi verkon hallinnoijalle ja suorituskyvyn tarkastuselimelle annettavien toimivaltuuksien ja tehtävien tulee olla asianmukaisesti säädettyjä.

## **Pääasiallinen sisältö**

SES2+-asetusehdotuksessa on yhdistetty neljä SES-asetusta yhdeksi asetukseksi. SES2+-asetusehdotus sisältää uudenlaisen työnjaon suorituskykytavoitteiden ja –suunnitelmien valmistelussa. Ehdotuksen mukaan kansallisen suorituskyky-suunnitelman laatisi jatkossa ilmaliikennepalveluntarjoaja. Ilmaliikennepalvelut jaettaisiin lennonaikaiseen reittipalveluun sekä terminaalipalveluihin, joilla tarkoitettaisiin lähestymis- ja lähilennonjohdon palveluita ja lentopaikan lentotiedotuspalveluita. Suunnitelman terminaalipalveluita ja niiden maksuja koskevan osuuden arvioisi ja hyväksyisi jatkossa kansallinen viranomainen ja reittipalveluita- ja maksuja koskevan osuuden suorituskyvyn tarkastuselin. Ehdotuksen mukaan lennonvarmistuspalveluiden maksuja tulisi myös muuttaa kannustamaan lennonvarmistuspalveluiden tarjoajia, lentokenttiä ja ilmatilan käyttäjiä ympäristönäkökulmien huomiontiin tai parempaan palvelun laatuun. Lisäksi ehdotuksen mukaan komissio voisi tarvittaessa asettaa täytäntöönpanoasetuksella yhtenäisen reittipalveluiden yksikkömaksun.

Ehdotuksen mukaan muita lennonvarmistuspalveluita kuin ilmaliikenteen reittipalvelua voitaisiin kilpailuttaa ja järjestää markkinaehtoisesti niiden tehokkuuden parantamiseksi. Palveluntarjoajien täytyy kuitenkin täyttää tietyt edellytykset, mukaan lukien kansallista turvallisuutta ja maanpuolustusta koskevat vaatimukset. Ehdotus sisältää myös sääntelyä kahdesta uudenlaisesta palvelusta, ilmaliikenteen tietopalvelusta sekä valmisteilla olevaan miehittämättömän ilmailun U-space-sääntelyyn liittyvästä yhteisestä tietopalvelusta. Ehdotuksella tarkennettaisiin myös lennonvarmistuspalvelun tarjoajien vaatimuksia taloudellisesta vakaudesta ja muutettaisiin palveluntarjoajien nimeämistä koskevaa sääntelyä poistamalla sääpalvelun tarjoajan nimeäminen yksinoikeudella ja asettamalla ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämiselle määräaika. Lisäksi ehdotuksen mukaan kansallisten valvontaviranomaisten itsenäistä roolia vahvistetaan.

Asetusehdotuksen mukaan Eurocontrolin yhteydessä toimivan verkon hallinnoijan (Network Manager) roolia vahvistetaan. Tämä tarkoittaa sitä, että verkon hallinnoijalle voitaisiin osoittaa Euroopan laajuisia keskitetympiä tehtäviä, kuten ilmatilan suunnittelua. Lisäksi EASA-asetusta muuttavalla asetusehdotuksella perustettaisiin hallinnollisesti EASA:n yhteyteen itsenäinen suorituskyvyn tarkastuselin (Performance Review Body, PRB). Suorituskyvyn tarkastuselimen tehtävät liittyisivät muun muassa reittipalveluita koskevien kansallisten suorituskyky-suunnitelmien arviointiin ja hyväksymiseen, komission neuvomiseen suorituskykytavoitteiden asettamisen osalta, lennonvarmistuspalveluidentarjoajien reittipalveluiden suoriutumisen arviointiin sekä korjaavien toimenpiteiden asettamiseen, kun tavoitteita ei saavuteta.

Ehdotusten mukaan jäsenvaltioita ei enää veloiteta toimimaan toiminnallisissa ilmatilalohkoissa, kuten voimassa oleva sääntely edellyttää. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin valita jatkaa niiden toimintaa.

## **EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely**

Keskusteluun ei liity päätöksentekoa.

## **Käsittely Euroopan parlamentissa**

Asetusehdotusten käsittely alkaa Euroopan parlamentissa joulukuussa 2020.

## **Kansallinen valmistelu**

Valtioneuvoston kirjelmä U 59/2020 vp:  
EU22-liikennejaoston kirjallinen käsittely 14. - 16.10.2020

MINVA-paketti:  
EU22-liikenne- ja EU19-viestintäjaosto; kirjallinen menettely 24.-26.11.2020  
EU-ministerivaliokunta 4.12.2020

## **Eduskuntakäsittely**

Valtioneuvoston kirjelmä U 59/2020 vp: Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksiksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (uudelleenlaadittu SES2+-asetus) sekä asetuksen (EU) 2018/1139 muuttamisesta, 5.11.2020.

Asian käsittely eduskunnassa on kesken. Suuri valiokunta lähetti asian Liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten 6.11.2020.  
Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto LiVL 11/2020 vp

MINVA-paketti  
Suuri valiokunta 4.12.2020

## **Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema**

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

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

## **Taloudelliset vaikutukset**

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

Ilmatilan käyttäjille asetusehdotus tuottaisi vuosittaisia hyötyjä lennonvarmistuspalvelujen tehostumisen myötä. EU-tasolla lentoreittien optimoinnin arvioitaisiin tuottavan lentoyhtiöille miljardiluokan säästöt, minkä lisäksi lentojen myöhästymisten vähentymiset tuottaisivat arvioiden mukaan satojen miljoonien säästöt. Uuden suorituskyvyn tarkastuselimen luominen aiheuttaisi lisäkustannuksia lennonvarmistuspalveluntarjoajille, jotka siirtäisivät kulut reittimaksun muodossa ilmatilan käyttäjien maksettavaksi. Ehdotuksen mukaan kustannus on kuitenkin hyvin vähäinen lentoa kohden.

**Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät****Asiakirjat**

-  
Puheenjohtajan tausta-asiakirja ST 12787 2020 INIT

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (COM (2020) 579 final, uudelleenlaadittu SES2+-asetus)

Ehdotus 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 (COM (2020) 577 final)

**Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot**

Mira Karppanen, liikenne- ja viestintäministeriö, mira.karppanen@lvm.fi; puh. 0295 342 094

**EUTORI-tunnus**

**Liitteet**

**Viite**

## LIITTEET

---

Asiasanat	datatalous, digitalisaatio, Euroopan digitaali-strategia, ilmailu, lentoliikenne, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, maantieliikenne, päästöt, siviili-ilmailu, tavaraliikenne, tieliikenne, tietoyhteiskunta
<b>Hoitaa</b>	<b>LVM, TEM, YM</b>
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, PLM, SM, STM, TULLI, UM, VM, VNK, VTV

---