Liikenne- ja viestintäministeriö PERUSMUISTIO LVM2021-00543

VEO Widerholm Krista(LVM), Säynäjärvi Katariina(LVM) 15.12.2021

Asia

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan unionin alueelle suuntautuvan laittoman maahantulon yhteydessä ihmiskauppaa tai maahanmuuttajien salakuljetusta helpottavien tai harjoittavien liikenteenharjoittajien vastaisista toimenpiteistä

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Keväästä asti jatkunut jännitteinen tilanne Valko-Venäjän vastaisilla EU:n ulkorajoilla on tuonut hybridivaikuttamisen ja liikenteenharjoittajien roolin ihmiskaupassa ja siirtolaisten salakuljettamisessa näkyvästi EU:n agendalle. Euroopan komissio antoi 23 päivänä marraskuuta 2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan unionin alueelle suuntautuvan laittoman maahantulon yhteydessä ihmiskauppaa tai maahanmuuttajien salakuljetusta helpottavien tai harjoittavien liikenteenharjoittajien vastaisista toimenpiteistä (COM(2021) 753 final).

Samaan aikaan komissio sekä ulkoasioiden ja turvallisuuspolitiikan korkea edustaja antoivat yhteisen tiedonannon ulkorajoilla tapahtuvaan muuttoliikkeen välineellistämiseen vastaamisesta. Tiedonannosta on toimitettu eduskunnalle E-kirje 14 päivänä joulukuuta 2021. Tämän lisäksi komissio antoi 1 päivänä joulukuuta 2021 ehdotuksen neuvoston päätökseksi väliaikaisista hätätoimenpiteistä Latvian, Liettuan ja Puolan hyväksi (COM(2021) 752 final). Ehdotuksesta tullaan valmistelemaan eduskuntakirjelmä. Komissio antoi tämän lisäksi 14 päivänä joulukuuta 2021 asetusehdotuksen Schengenin raja-säännöstön muuttamisesta (COM (2021 891 final).

Komissio on antanut myös uudistetun toimintasuunnitelman ihmissalakuljetuksen torjumiseksi, jota koskeva tarkempi kanta on määritetty E-kirjeessä E123/2021 vp, sekä ihmiskaupan torjuntaa koskevan EU:n strategian 2021–2025, josta on annettu E-kirje E79/2021 vp.

Tehokkaampaa vastaamista kaikenlaisiin hybridiuhkiin pohditaan käynnissä olevassa EU:n turvallisuus- ja puolustusyhteistyön arviointi- ja ohjausprosessissa (ns. strateginen kompassi). Suomen kantoja aihealueeseen on määritelty valtioneuvoston ulko- ja turvallisuuspoliittisessa selonteossa (VNS 4/2020 vp), selonteossa EU-politiikasta (VNS 7/2020 vp) ja valtioneuvoston puolustusselonteossa (VNS 78/2021) ja tarkemmin strategista kompassia koskevissa UTP-jatkokirjeissä (UTPJ 8/2021 vp) ja (UTPJ 20/2021 vp).

Suomella ei tällä hetkellä ole tarkkaa tietoa ajankohdasta, jolloin ehdotuksen käsittely neuvoston työryhmässä alkaa, mutta alustavien tietojen mukaan käsittely käynnistettäisiin tammikuussa 2022 neuvoston ulkosuhdeneuvosten RELEX-työryhmässä. Komission ehdotuksessa esitetään poikkeamista kahdeksan viikon määräajasta, joka koskee kansallisten parlamenttien mahdollisuutta esittää perusteltu lausunto ehdotuksen toissijaisuusperiaatteen mukaisuudesta. Suomen arviota toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteesta tarkennetaan eduskunnalle mahdollisimman pian toimitettavalla U-kirjelmällä.

Koska ehdotuksen käsittely neuvostossa voi edetä nopeasti ja komissio on esittänyt poikkeamista toissijaisuusvalvonnalle varatusta kahdeksan viikon määräajasta, toimitetaan ehdotuksesta eduskunnalle ensivaiheessa kiireellisenä E-selvitys. Samaa asiaa koskeva U-kirjelmä on tarkoitus käsitellä valtioneuvoston yleisistunnossa tammikuussa 2022 ja toimittaa sen jälkeen välittömästi eduskunnalle.

Suomen kanta

Liikenteenharjoittajien toiminta voi olla hybridivaikuttamisen väline. Suomi jatkaa pitkäjänteistä horisontaalista työtä sen eteen, että EU:ssa vahvistetaan valmiuksia vastata hybridiuhkiin. Suomen tavoittelema kokonaisvaltainen lähestymistapa hybridiuhkiin edellyttää EU:n ja jäsenmaiden resilienssin vahvistamistoimia ja mahdollisuuksia yhteisiin vastatoimiin sekä sisäisen ja ulkoisen turvallisuuden yhteyksien tunnistamista ja toimien yhteensovittamista nykyistä paremmin.

Suomi pitää lähtökohtaisesti kannatettavana, että niiden liikenteenharjoittajien, jotka edistävät, neuvovat tai fasilitoivat ihmiskauppaa tai siirtolaisten salakuljetusta Euroopan unionin alueelle, toimintaa voidaan estää tai rajoittaa tarpeellisilla ja oikeasuhteisilla toimilla.

Suomi kuitenkin toteaa, että maa- ja lentoliikenneyhteydet kolmansiin maihin perustuvat kahdenvälisiin tai monenvälisiin kansainvälisiin sopimuksiin tai lupajärjestelyihin, joissa vastavuoroisuudella on suuri merkitys. Suomi katsoo, että neuvotteluissa tulee huolella arvioida, millaisia vaikutuksia ehdotetun asetuksen soveltaminen voisi aiheuttaa liikenteeseen esimerkiksi tilanteessa, jossa rajoitustoimet kohdistuisivat Suomelle tärkeään yhteistyö- tai kauppakumppanin toiminnanharjoittajaan.

Lisäksi Suomi katsoo, että vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle sekä lento- ja rautatieliikenteelle tulisi arvioida tilanteessa, jossa kolmannessa maassa toimivaa liikenteenharjoittajaa koskeva täytäntöönpanosäädös jäisi Suomen viranomaisen toimeenpantavaksi.

Suomi katsoo lisäksi, että komission ehdotuksessa on useita oikeudellisia kysymyksiä liittyen esimerkiksi komissiolle ehdotettavan toimivallan siirron laajuuteen ja asianmukaisuuteen, esitettyyn oikeusperustaan, toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltumiseen sekä perusoikeuksien turvaamiseen, joita tulee neuvottelujen edetessä arvioida. Lisäksi Suomi pitää toivottavana, että asetusehdotuksen määritelmiä tarkennettaisiin käsittelyn edetessä.

Suomi suhtautuu varauksellisesti siihen, että sääntelyn keskeiset osat jäisivät ehdotuksen mukaan komission täytäntöönpanosäädösten varaan. Ehdotuksen mukaan komissiolle annettaisiin laaja toimivalta määritellä omaa päätöksentekoprosessiaan varten tarvittavat menettelysäännöt, minkä lisäksi komissiolle jäisi laaja ja avoin harkintavalta sääntöjen

sisällöstä. Neuvotteluissa tulee huolellisesti arvioida, pitäisikö rajoitustoimista säätää alemman tasoisen sääntelyn sijasta perussäädöksessä huomioiden erityisesti ehdotuksen merkityksellisyyden perusoikeuksien kannalta.

Lisäksi Suomi katsoo, että neuvotteluissa tulee huolellisesti arvioida jäsenvaltioiden riittävä mahdollisuus vaikuttaa komission täytäntöönpanosäädöksiin huomioiden komission ehdotus siitä, että ehdotetun 3 artiklan mukaan annettavat täytäntöönpanosäädökset voisivat tulla välittömästi sovellettaviksi ennen komitean käsittelyä.

Lisäksi valmistelussa tulee arvioida tarkemmin kansainvälisen, EU-tason ja kansallisten toimenpiteiden keskinäistä suhdetta.

Suomen kantaa tarkennetaan tarvittaessa neuvottelujen edetessä.

Pääasiallinen sisältö

Komission asetusehdotus mahdollistaisi maa-, ilma-, ja vesiteitse toimivien liikenteenharjoittajien toiminnan rajoittamisen tilanteissa, jossa ne edistävät, neuvovat tai fasilitoivat ihmiskauppaa tai siirtolaisten salakuljetusta Euroopan unionin alueelle. Asetusehdotuksella voitaisiin rajoittaa liikenteenharjoittajia, jotka ovat tietoisia järjestäytyneen rikollisryhmän toiminnasta tai tarkoitusperästä ihmiskaupan ja siirtolaisten salakuljettamiseen tai mahdollistavat kyseisen toiminnan kulkuvälineensä avulla. Komissio toteaa, että tietyt liikenteenharjoittajat ovat myötävaikuttaneet ja joissain tapauksissa hyötyneet salakuljetus- ja ihmiskauppaoperaatioista, jotka ovat vaarantaneet haavoittuvassa asemassa olevien ihmisten hengen ja unionin ulkorajojen turvallisuuden. Tällaisten tilanteiden välttämiseksi komissio on nähnyt tarpeelliseksi ehdottaa liikenteenharjoittajiin kohdistuvaa sääntelyä. Sääntely kohdistuisi sekä EU:n liikenteenharjoittajiin että kolmansien maiden toimijoihin.

Komission asetusehdotuksen tavoitteena on siirtää komissiolle toimivaltaa antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla se voi puuttua minkä tahansa liikennemuodon (lento-, meri-, sisävesi-, rautatie- ja maantieliikenne) harjoittajien toimintaan. Tavoitteena on nykyisen salakuljetustoiminnan keskeyttäminen, rajoittaminen tai laajenemisen ehkäiseminen. Toteutettavien toimenpiteiden olisi oltava tarpeellisia ja oikeasuhteisia kunkin tapauksen erityisolosuhteet huomioon ottaen. Toimenpiteiden olisi oltava ajallisesti rajoitettuja, mutta tarvittaessa jatkettavissa. Liikenteenharjoittajien toimintaa rajoittavien toimenpiteiden tulisi olla riittävän laajoja, jotta ne voitaisiin kohdentaa tehokkaasti asianomaisen liikenteenharjoittajan kulloiseenkin toimintaan.

Ehdotuksen soveltamisala (1 artikla)

Asetusehdotuksessa vahvistettaisiin säännöt, joilla ehkäistäisiin ja torjuttaisiin liikenteenharjoittajien toimia siirtolaisten salakuljetuksen tai ihmiskaupan helpottamiseksi tai siihen osallistumiseksi. Ehdotetut toimenpiteet koskisivat kaupallisia liikenteenharjoittajia, joten niillä ei olisi vaikutusta esimerkiksi humanitaariseen toimintaan. Toimenpiteitä kohdistettaisiin liikenteenharjoittajiin, jotka:

a) käyttävät kuljetusvälineitä siirtolaisten salakuljetukseen tai ihmiskauppaan; tai

b) ovat olleet tietoisia järjestäytyneen rikollisryhmän toimista tai tarkoitusperistä siirtolaisten salakuljettamiseen tai ihmiskauppaan tai osallistuvat aktiivisesti rikolliseen toimintaan ihmiskaupan tai siirtolaisten salakuljettamiseen tavoitteen ollessa tiedossa; tai

c) järjestävät, ohjaavat, auttavat, lietsovat, helpottavat tai neuvovat järjestäytyneitä rikollisryhmiä ihmiskaupassa tai siirtolaisten salakuljettamisessa.

Määritelmät (2 artikla)

Ehdotettu 2 artikla sisältäisi esityksen kannalta keskeisten käsitteiden määritelmät. Artiklassa esitetään määriteltäväksi ihmiskauppa, maahanmuuttajien salakuljetus, vakava rikos, järjestäytynyt rikollisryhmä, liikenteenharjoittaja sekä laiton maahantulo.

Kuljetusalan toimijoita koskevat toimenpiteet ja oikeus tulla kuuluksi (3 ja 4 artikla)

Asetusehdotuksen mukaan komissio voisi rajoittaa asetuksessa listattuihin toimiin osallistuneiden liikenneharjoittajien toimintaa täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset annettaisiin asetuksen (EU) N:o 182/2011 8 artiklan (välittömästi sovellettavat täytäntöönpanosäädökset) ja 5 artiklan (tarkastelumenettely) mukaisessa menettelyssä. Täytäntöönpanosäädökset julkaistaisiin ehdotuksen mukaan välittömästi Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Asetusehdotuksen mukaan komissiolle annettaisiin toimivalta täytäntöönpanosäädöksillä tarvittaessa rajoittaa tai estää käynnissä olevat kuljetukset, kieltää liikenteenharjoittajien ylilennot, kauttakulun, satamien käyttämisen sekä polttoaineen tankkaus- ja huoltopysähdykset Euroopan unionin alueella. Lisäksi komissio voisi täytäntöönpanosäädöksillä keskeyttää liikennöintiä tai kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamista varten unionin lainsäädännön nojalla myönnettyjä liikennelupia tai muita toimilupia. Täytäntöönpanosäädöksiä voitaisiin ehdotuksen mukaan soveltaa enintään yhden vuoden ajan, mutta ne voitaisiin uusia.

Jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon liikenteestä vastaavien henkilöiden ja liikenteenharjoittajien hyvä maine toimenpiteitä arvioidessaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 6 artiklan ja direktiivin 87/540/ETY 8 artiklan soveltamiseksi.

Komissio varmistaisi ehdotuksen mukaan, että asianomaiselle liikenteenharjoittajalle annetaan tilaisuus tulla kuulluksi ennen kuin se hyväksyy 3 artiklassa kuvailtuja täytäntöönpanosäädöksiä. Liikenteenharjoittajaa voitaisiin kuitenkin pyytää lopettamaan toimintansa viipymättä.

Menettelysäännöt (5 artikla)

Komissio voisi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistettaisiin 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden hyväksymisessä noudatettavat menettelyt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksyttäisiin 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan tarkastelumenettelyn mukaisesti

Yhteistyö kolmansien maiden kanssa (6 artikla)

Komissio kuulisi asianmukaisella tavalla kolmansissa maissa toimiviin liikenteenharjoittajiin kohdistettavien toimenpiteiden osalta kyseisen maan asianomaisia viranomaisia näiden toimien koordinoimiseksi. Komissio voisi pyytää kyseisiä viranomaisia toteuttamaan aiheellisia toimenpiteitä.

Matkustajien tiedottaminen ja oikeudet (7 artikla)

Liikenteenharjoittajien, kansallisten lainvalvontaviranomaisten, Euroopan lentoturvallisuusviraston, Euroopan unionin rautatieviraston, Euroopan meriturvallisuusviraston sekä jäsenvaltioiden alueilla sijaitsevien satamien, lentokenttien, juna-asemien ja muun asianomaisen infrastruktuurin hallinnoijien on tuotava täytäntöönpanosäädöksillä toteutetut rajoitukset matkustajien tietoon. Asetusehdotus ei vaikuttaisi asetuksissa (EY) N:o 261/2004, (EY) N:o 1107/2006, (EY) N:o 1371/2007, (EU) N:o 181/2011 ja (EU) N:o 1177/2010 mainittuihin matkustajien oikeuksiin.

Edellä mainittujen asetusten soveltamiseksi kuljetuksen peruuttamista komission 3 artiklan mukaisesti toteuttamien toimenpiteiden soveltamisen vuoksi ei pidettäisi poikkeuksellisena olosuhteena.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Asetusehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (jäljempänä SEUT) liikennettä koskevat 91 artikla ja 100 artiklan 2 kohta. SEUT 91 artiklassa annetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimivalta säätää tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa kuultuaan tiettyjä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen liittyviä aiheellisia säännöksiä. SEUT 100 artiklan 2 kohdan mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen antaa meri- ja lentoliikennettä koskevat aiheelliset säännökset. Ne tekevät ratkaisunsa talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa kuultuaan.

Suomi toteaa, että vaikka asetusehdotuksen toimenpiteet kohdistuvat eri liikennemuotojen liikenteenharjoittajiin, liittyvät sen tavoitteet keskeisesti ihmiskaupan ja laittoman maahantulon ehkäisyyn. EU-tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan oikeusperustan valinnan on perustuttava objektiivisiin seikkoihin, jotka voivat olla tuomioistuimen suorittaman valvonnan kohteena ja joihin kuuluvat erityisesti säädöksen tarkoitus ja sisältö. Suomi katsoo, että ehdotetun oikeusperustan asianmukaisuutta on vielä arvioitava ottaen erityisesti huomioon asetusehdotuksessa tarkoitettujen rajoitustoimien yhteys EU:n yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan alaan kuuluviin pakotteisiin sekä se, että asetusehdotuksella pyritään ehkäisemään ja torjumaan maahanmuuttajien salakuljetusta ja ihmiskauppaa. Oikeusperustaa selvitetään neuvottelujen edetessä ja kantoja tarkennetaan tarvittaessa selvitysten perusteella.

Komission mukaan asetusehdotus on Euroopan unionista annetun sopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukainen ja se näkee, että ainoastaan toimenpiteet EU:n tasolla ovat tehokkaita eikä asiaa voitaisi ratkaista kansallisella tasolla asian monimutkaisen, rajat ylittävän ja kansainvälisen luonteen vuoksi.

Toissijaisuusperiaatteen toteutumista arvioitaessa on huomioitava, että komission ehdotuksessa esitetään poikkeamista kahdeksan viikon määräajasta, joka koskee kansallisten parlamenttien mahdollisuutta esittää perusteltu lausunto ehdotuksen toissijaisuusperiaatteen mukaisuudesta. Määräajasta poikkeaminen on mahdollista kiireellisissä tapauksissa. Asiasta määrärään Lissabonin sopimukseen liitetyissä pöytäkirjoissa kansallisten parlamenttien asemasta (pöytäkirja n:o 1) sekä toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta (pöytäkirja n:o 2). Neuvoston työjärjestyksessä poikkeamismahdollisuudesta säädetään 3 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa.

Suomi toteaa, että huolimatta siitä että komissio perustelee kahdeksan viikon määräajasta poikkeamista Valko-Venäjän tilanteella, ehdottaa komissio kuitenkin, että asetusta

sovellettaisiin yleisesti eikä ainoastaan tähän tapaukseen liittyen. Komissio ei ole sisällyttänyt ehdotukseen arviota suhteellisuusperiaatteen toteutumisesta. Täten Suomi katsoo, että neuvottelujen edetessä tulee vielä arvioida ehdotuksen suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen mukaisuutta. Arviota toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteesta tarkennetaan eduskunnalle mahdollisimman pian toimitettavalla U-kirjelmällä.

Ehdotuksen mukaan komissiolle annettaisiin toimivalta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla se voisi puuttua minkä tahansa liikennemuodon harjoittajien toimintaan Täytäntöönpanovaltaa koskevan valtuutuksen tulee olla täsmällinen ja tarkkarajainen. Unionin tuomioistuin on katsonut, että valtuutuksen sisältävän säännöksen tulisi olla riittävän täsmällinen siten, että se selvästi osoittaa rajat valtuutuksen nojalla käytettävälle toimivallalle ja sen käyttöön voidaan kohdistaa valvontaa. Suomi katsoo, ettei komission ehdotuksesta yksityiskohtaisesti selviä, millä edellytyksin komissio voisi antaa täytäntöönpanoasetuksia. Ehdotuksen mukaan komissiolle annettaisiin myös laaja toimivalta määritellä omaa päätöksentekoprosessiaan varten tarvittavat menettelysäännöt, minkä lisäksi komissiolle jäisi laaja ja avoin harkintavalta sääntöjen sisällöstä. Suomi katsoo, että täytäntöönpanovaltaa koskevan valtuutuksen asianmukaisuutta tulee tarkastella neuvottelujen edetessä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Ehdotuksen käsittelystä Euroopan parlamentissa ei toistaiseksi ole tietoa. Euroopan parlamentti ei ole ottanut ehdotukseen virallista kantaa.

Kansallinen valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltu luonnos valtioneuvoston E-kirjeeksi on käsitelty EU-jaoston 22 (liikenne), EU-jaoston 13 (hybridiuhat) ja EU-jaoston 7 (oikeus- ja sisäasiat) kirjallisessa käsittelyissä 14.12.2021.

Lisäksi luonnos E-kirjeeksi käsitellään EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa menettelyssä 20.-21.12.2021.

Eduskuntakäsittely

Koska ehdotuksen käsittely neuvostossa voi edetä nopeasti ja komissio on ehdottanut poikkeamista toissijaisuusvalvonnalle varatusta kahdeksan viikon määräajasta, asiassa toimitetaan ensivaiheessa eduskunnalle kiireellisenä E-kirje. Samaa asiaa koskeva U-kirjelmä on tarkoitus käsitellä valtioneuvoston yleisistunnossa tammikuussa 2022 ja toimittaa sen jälkeen välittömästi eduskunnalle.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Maa- ja lentoliikenneyhteydet kolmansiin maihin perustuvat kahdenvälisiin tai monenvälisiin kansainvälisiin sopimuksiin tai lupajärjestelyihin, joissa vastavuoroisuudella on suuri merkitys.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ilmailua. Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja

kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä, paikallisen meriliikenteen väyliä.

Taloudelliset vaikutukset

Komission ehdotukseen ei sisälly erillistä vaikutustenarviointia. Komission mukaan ehdotuksella ei olisi vaikutuksia EU:n budjettiin.

EU:n sisämarkkinoilla yksittäisen kansainvälisen liikenteenharjoittajan toimintaan puuttumisella ei ole odotettavissa merkittäviä vaikutuksia yhteiskunnan ja elinkeinoelämän kuljetustarpeisiin. Kolmansien maiden liikenteenharjoittajien toimintaan puuttuminen voisi kuitenkin johtaa tällaisten kolmansien maiden taholta vastatoimiin, joiden laajuutta ja vaikutuksia on vaikea arvioida. Maa- ja lentoliikenneyhteydet kolmansiin maihin perustuvat kahdenvälisiin tai monenvälisiin kansainvälisiin sopimuksiin tai lupajärjestelyihin, joissa vastavuoroisuudella on suuri merkitys. Tästä johtuen yksittäiseen toiminnanharjoittajaan kohdistuvalla päätöksellä voisi olla merkittäviäkin välillisiä vaikutuksia tietyn alueen liikenteeseen erityisesti, jos se kohdistuu Suomelle tärkeän yhteistyö- tai kauppakumppanin toiminnanharjoittajaan. Rautatieliikenteessä päätöksellä olisi suoraan merkittävä vaikutus, koska kansainvälisen henkilöliikenteen toimijoita ei ole Suomen puolella kuin yksi.

Liikenteen turvallisuuteen esityksellä ei arvioida olevan vaikutuksia.

Asetusehdotuksen mukaan toimenpiteistä päätettäisiin komission täytäntöönpanoasetuksella. Jäsenvaltiot osallistuisivat päätöksentekoon komitologiamenettelyn kautta. Päätösten täytäntöönpanon valvonnasta huolehtiminen jäisi jäsenvaltioiden viranomaisille. Jos kolmansien maiden liikenteenharjoittajia kohtaan harkitaan toimenpiteitä, on odotettavissa, että näiden maiden viranomaiset ovat suoraan yhteydessä myös kansallisiin liikenteen viranomaisiin, ja harkittavien toimenpiteiden kohteista ja laajuudesta riippuen tällä voi olla merkittäväkin viranomaista työllistävä vaikutus.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Komission näkemyksen mukaan asetusehdotus vaikuttaisi Euroopan unionin perusoikeuskirjan 16 artiklassa vahvistettuun elinkeinovapauteen. Komissio kuitenkin katsoo, että ehdotus kunnioittaisi kyseisen vapauden keskeistä sisältöä ja rajoittaisi sitä vain siinä määrin kuin on tarpeen, jotta voitaisiin saavuttaa tavoitteet, joiden tarkoituksena on ehkäistä ja torjua kaupallisten kulkuneuvojen käyttöä maahanmuuttajien salakuljetukseen ja ihmiskauppaan. Ehdotuksen perusoikeusarvio on luonteeltaan niukka.

Suomi katsoo, että perusoikeuskirjan 16 artiklassa turvatun elinkeinovapauden lisäksi voisi tarkastella asetusehdotuksen suhdetta perusoikeuskirjan 5 artiklan 3 kohdan ihmiskaupan kieltoon, 15 artiklassa turvattuun ammatilliseen vapauteen ja oikeuteen tehdä työtä sekä tarjota palveluja sekä 45 artiklan liikkumis- ja oleskeluvapauteen. On myös huomioitava, että ehdotuksen 3 artiklassa esitetty mahdollisuus evätä muun muassa oikeus tankkaus- ja huoltopysähdyksiin unionin alueella tulisi arvioida sen osalta, onko hätätilanteet huomioitu asetusehdotuksessa, jotta turvataan oikeus elämään ja turvallisuuteen (perusoikeuskirjan 2 ja 6 artiklat).

Myös muut jäsenvaltiot ovat alustavien tietojen mukaan esittäneet kysymyksiä ehdotuksen oikeudellisista seikoista liittyen erityisesti oikeusperustaan,

komitologiamenettelyyn, perusoikeuskysymyksiin sekä kahdeksan viikon määräajasta poikkeamiseen. Neuvoston oikeuspalvelulta on pyydetty arviota ehdotuksesta.

Asiakirjat

Komission ehdotus COM(2021) 753 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Ylitarkastaja Krista Widerholm, liikenne- ja viestintäministeriö,
krista.widerholm(a)gov.fi, 0295 342 140

Hallitusneuvos Katariina Säynäjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö,
katariina.saynajarvi(a)gov.fi, 0295 34 2029

EU-erityisasiantuntija Ilona Julkunen-Rexhepi, valtioneuvoston kanslia,
ilona.julkunen-rexhepi(a)gov.fi, 0295 160 969

Erityisasiantuntija Monna Airiainen, sisäministeriö,
monna.airiainen(a)govsec.fi, 0295 488 360

EU-asiantuntija Anna Pohjalainen, oikeusministeriö,
anna.pohjalainen(a)gov.fi, 0295 150 194

Vastuuvirkamies, Nato ja hybridiuhkien torjunta, Anna Hakala, ulkoministeriö,
anna.hakala(a)formin.fi, 0295 350 468

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi