

Lepistö Petri
Kemppainen Emma-Leena

20.11.2025

Viite

Napsauta tähän ja kirjoita viite.

EU; Liikenne- ja televiestintäneuvosto 4-5.12.2025

EU:n liikenne- ja televiestintäneuvosto kokoontuu Brysselissä 4.-5.12.2025. Suomea neuvoston kokouksissa edustaa liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne.

Liikenneneuvoston kokouksessa 4.12. on määrä hyväksyä yleisnäkemykset mitta- ja massadirektiivistä sekä liikennekelpoisuuspaketista. Suomi voi hyväksyä yleisnäkemykset puheenjohtajan viimeimmän kompromissiehdotusten perusteella, Suomen neuvottelutavoitteiden puitteissa.

Liikenneneuvostossa käydään lounaskeskustelu liikennesektorin lainsäädännön yksinkertaistamistamista.

EU:n televiestintäministerit kokoontuvat 5.12. Televiestintäneuvostossa on määrä hyväksyä neuvoston päätelmät eurooppalaisesta kilpailukyvystä digitaalisella vuosikymmenellä. Suomi voi hyväksyä päätelmät puheenjohtajan viimeimmän kompromissiehdotusten perusteella, Suomen neuvottelutavoitteiden puitteissa.

Televiestintäneuvostossa käydään lisäksi kaksi näkemysten vaihtoa. Ensimmäinen koskee yksinkertaistamista ja digitalisaatiota: yritysten taakan keventämistä digitaalisella alalla. Toinen näkemysten vaihto käydään digipalveluasetuksen täytäntöönpanosta.

Televiestintäministerien lounaalla käydään keskustelu kyberuhista ja kyberresilienssin rakentamisesta.

Asialista:

Mitta- ja massadirektiivi; yleisnäkemys	s. 3
Liikennekelpoisuuspaketti; yleisnäkemys	s. 7
Neuvoston päätelmät eurooppalaisesta kilpailukyvystä digitaalisella vuosikymmenellä	s. 11
Yksinkertaistaminen ja digitalisaatio: Yritysten taakan keventäminen digitaalisella alalla; näkemysten vaihto	s. 15
Digipalveluasetuksen täytäntöönpano; näkemysten vaihto	s. 19

Liikenne- ja viestintäministeriö

Perusmuistio

EU/993/2023-LVM-33

Vornanen Elisa

19.11.2025

Mitta- ja massadirektiivi; yleisnäkemys

Kokous

Liikenneneuvosto 4.12.2025

Eduskuntatunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Mitta- ja massadirektiivin muuttamisesta annetusta ehdotuksesta on tarkoitus hyväksyä neuvoston yleisnäkemys liikenneneuvostossa 4.12.2025.

Euroopan komissio julkaisi 11.7.2023 osana vihreää rahtipakettia ehdotuksen (COM(2023 445) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta, *mitta- ja massadirektiivi*.

Ehdotusta on käsitelty neuvoston maaliikennetyöryhmässä heinäkuusta 2023 alkaen. Ehdotusta on käsitelty Espanjan, Belgian, Puolan ja Tanskan puheenjohtajuuskausien aikana. Ehdotuksesta on annettu kolme edistymisraporttia. Mitta- ja massadirektiivin muutosehdotusta koskevasta yleisnäkemyksestä keskusteltiin Coreper I-kokouksessa 19.11.2025.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä neuvoston yleisnäkemyksen puheenjohtajan viimeisimmän kompromissiehdotuksen pohjalta Suomen neuvottelutavoitteiden E-kirjeen E 71/2022 vp sekä U-kirjelmän U 35/2023 vp puitteissa.

Valtioneuvoston U-kirjelmässä (U 35/2023 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta mitta- ja massadirektiivin muuttamiseksi) on linjattu mm. seuraavaa:

- Suomi kannattaa direktiivin tarkasteluun sisältyvien ehdotusten yleisiä tavoitteita. Ehdotus on Suomen ennakkovaikuttamisen päätavoitteiden mukainen. Suomi pitää erityisen kannatettavana, että jäsenvaltiot voivat ehdotuksen mukaisesti jatkossakin sallia poikkeuksia direktiivin liitteessä 1 määriteltyihin suurimpiin sallittuihin mittoihin ja massoihin tietyissä kansallisissa kuljetuksissa, jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla.
- Suomi näkee, että rajat ylittäviä kuljetuksia koskevan sääntelyn tulisi olla selkeää. Kuitenkin niin, että rajat ylittävä liikenne, erityisesti harvaan asutuilla alueilla, voisi jatkua nykyisellä kalustolla. Suomi suhtautuu varauksella rajat ylittävän liikenteen nollapäästöisyyksivaatimuksiin. Suomen näkemyksen mukaan kirjausta tulisi selkiyttää ja vaikutuksia tulee arvioida tarkemmin.
- Jotta liikenteen päästöjä saataisiin vähennetyksi EU-lainsäädännön asettamien tavoitteiden tahdissa, Suomen näkemyksen mukaan nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöä raskaissa kuljetuksissa tulee edesauttaa sallimalla niille suurempia massoja, kuitenkin niin, että korotuksissa huomioidaan parhaat toteutustavat tierasitusten näkökulmasta.
- Suomi näkee, että valvonnan tehostaminen on liikenneturvallisuuden turvaamiseksi kannatettavaa. Jäsenvaltiolle tulisi kuitenkin jättää kansallista liikkumavaraa, kuinka valvonta toteutetaan tehokkaasti jäsenvaltion alueella.

E-kirjeessä (E 71/2022 vp Valtioneuvoston selvitys: Suomen ennakkovaikuttaminen mitta- ja massadirektiivin 96/53/EY uudelleen tarkastelemiseen) on lisäksi linjattu seuraavasti:

- Suomi voi katsoa hyödylliseksi kehitykseksi teknisten standardien mukauttamisen päästöttömien ajoneuvojen tarpeisiin esimerkiksi sallimalla lisäpituuden, -painon ja/tai -akselipainon päästöttömän teknologian mahdollistamiseksi. Tämän ei kuitenkaan tulisi koskea akselimassoja.

Pääasiallinen sisältö

Vihreän rahtipaketin (COM(2023 440) tavoitteena on lisätä tavaraliikenteen tehokkuutta ja auttaa alaa saavuttamaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetettu tavoite liikenteen päästöjen vähentämisestä. Direktiivin muuttamista koskevan ehdotuksen yleisenä tavoitteena on eurooppalaisen maantieliikenteen kuljetusmarkkinoiden toimivuuden parantaminen, tieliikenteen aiheuttamien päästöjen ja ympäristövaikutusten vähentäminen sekä valvonnan tehostaminen.

Ehdotuksen päätavoitteet ovat päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönoton esteiden poistaminen, intermodaalikuljetusten edistäminen, pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käyttöä koskevien sääntöjen selkeyttäminen rajat ylittävässä liikenteessä sekä valvonnan tehokkuuden ja vaikuttavuuden parantaminen. Ehdotuksella on tarkoitus puuttua havaittuihin ongelmiin, jotka ovat päästöttömien raskaiden ajoneuvojen vähäinen käyttö, pidempien ja raskaampien ajoneuvojen markkinoiden pirstoutuminen sekä sääntöjen tehoton ja epä johdonmukainen valvonta. Tarkoituksena on saavuttaa vakaa sääntelykehys, jossa otetaan huomioon erityyppisten kuljetusten tarpeet samalla korkea turvallisuustaso varmistaen. Lisäksi tarkoituksena on suojella väyläinfrastruktuuria sekä vähentää liikennejärjestelmän tuottamia ilmastopäästöjä.

Suomi on työryhmäkäsittelyiden aikana kiinnittänyt huomiota ehdotuksen vaikutuksiin Suomen liikenteen erityispiirteisiin ja olosuhteisiin, ja nämä on Suomen kantojen mukaisesti huomioitu kompromissiehdotuksessa. Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa yleisnäkemykseksi kansallinen käyttöpoikkeusmahdollisuus suuremmalle kuljetuskalustolle on turvattu. Komission alkuperäiseen ehdotukseen verrattuna poikkeus on sisällöltään hieman laajempi jättäen enemmän liikkumavaraa jäsenmaille. Lisäksi Suomen välttämättömänä pitämä rajat ylittävän liikenteen- erityiskysymys on ratkaistu niin, että liikenne voi jatkua nykyisellä kalustolla. Suomi on tehnyt tiivistä yhteistyötä muiden pohjoismaiden kanssa rajat ylittävän liikenteen erityiskysymyksen osalta ja kaikki osapuolet ovat ratkaisuun tyytyväisiä.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa yleisnäkemykseksi tieinfrastruktuurille koituvia vaikutuksia on saatu vähennettyä huomattavasti komission alkuperäisestä ehdotukseen verrattuna. Kompromissiehdotuksessa tämä on huomioitu niin, että vetävän akselin sallittu massa säilyy Suomen toiveiden mukaisesti 11,5 tonnissa komission 12,5 tonnin ehdotukseen verrattuna. Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa on lisäksi komission ehdottama neljän tonnin lisäpaino laskettu kahdeksi tonniksi. Lisäksi useita Suomen teknisiä muutosehdotuksia tierasituksen huomioimiseksi, kuten yli 42tonnisten ajoneuvoyhdistelmien siltasääntö, on lisätty ehdotukseen. Kokonaisuutta voidaan pitää Suomen tavoitteiden mukaisena.

Komission ehdotuksessa vain nollapäästöiset ajoneuvot hyötyisivät neljän tonnin lisäpainosta rajat ylittävässä liikenteessä vuoden 2034 jälkeen. Suomi on suhtautunut varauksella rajat ylittävän liikenteen nollapäästöisyysvaatimuksiin. Suomen näkemyksen mukaan komission ehdotuksessa ollutta kirjausta tulisi selkiyttää ja vaikutuksia tulisi arvioida tarkemmin. Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa yleisnäkemykseksi ehdotetaan, että nollapäästöisille annettava lisäpaino olisi vain kaksi tonnia ja vuosirajaus on poistettu. Diesel-kalustolle ei annettaisi lisäpainoja, muuten kuin osana intermodaalikuljetusta. Mikäli jäsenmaa sallii raskaammat yhdistelmät kotimaan liikenteessä, sen on sallittava ne myös kansainvälisessä liikenteessä, kun ne ovat nollapäästöisiä tai osa intermodaalikuljetusta. Ehdotus on kokonaisuutena Suomen näkemyksen mukainen.

Suomi näkee, että valvonnan tehostaminen on liikenneturvallisuuden turvaamiseksi kannatettavaa. Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa yleisnäkemykseksi valvontaan liittyvät vaatimukset huomioivat jäsenmaiden erityispiirteet ja ovat Suomen kannalta tarpeeksi joustavia, jotta valvonta voidaan suorittaa tehokkaasti.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Direktiivin muuttamista koskevan ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklan 1 kohta (yhteinen liikennepolitiikka). Ehdotus käsitellään tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä yhdessä Euroopan parlamentin kanssa. Neuvosto päättää ehdotuksen hyväksymisestä määräenemmistöllä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Direktiivin muutosehdotus käsiteltiin tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Vastuuvاليokuntana toimi liikenne- ja matkailu (TRAN), raportöörinä Isabel García Muñoz (S&D). EU-vaalien jälkeen raportööriksi nimettiin Rosa Serrano Sierra (S&D). Parlamentti äänesti kannastaan täysistunnossa 12.3.2024. Lopputulos on Suomen päätavoitteiden mukainen.

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaosto, kirjallinen menettely, 20.11.2025
EU-ministerivaliokunnan kirjallinen menettely, 27-28.11.2025

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta, 28.11.2025

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Direktiivin muutosehdotuksen suhdetta kansalliseen lainsäädäntöön on kuvattu tarkemmin U-kirjelmässä (U 35/2023 vp).

Taloudelliset vaikutukset

Direktiivin muutosehdotuksen taloudellisia vaikutuksia on kuvattu tarkemmin U-kirjelmässä (U 35/2023 vp).

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Alkuperäinen komission direktiivin muutosehdotus (COM(2023) 445 final
Coreper-asiakirja 14373/25

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Elisa Vornanen, erityisasiantuntija, LVM, 0295342054, elisa.vornanen[at]gov.fi

VAHVA-tunnus

EU/993/2023

Liitteet -

Viite -

Liikenne- ja viestintäministeriö

Perusmuistio

EU/594/2025-LVM-21

Aaltonen Esa

19.11.2025

Liikennekelpoisuuspaketti; yleisnäkemys

Kokous

Liikenneneuvosto 4.12.2025

Eduskuntatunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Puheenjohtajavaltion tavoitteena on neuvoston yleisnäkemyksen hyväksyminen liikenneneuvostossa 4.12.2025.

Komissio antoi esityksensä ns. liikennekelpoisuuspaketista 24.4.2025. Neuvottelut komission ehdotuksista on käyty neuvoston maaliikennetyöryhmässä Puolan puheenjohtajakaudella loppukeväästä 2025 lähtien jatkuen Tanskan puheenjohtajakaudella. Liikennekelpoisuuspaketista on käyty periaatekeskustelu liikenneneuvoston kokouksessa 5.6.2025.

Puheenjohtaja haki linjauksia keskeisiin poliittisiin kysymyksiin Coreper I -kokouksessa 21.11.2025.

Suomen kanta

Suomi voi hyväksyä neuvoston yleisnäkemyksen puheenjohtajan viimeisimmän kompromissiesityksen pohjalta Suomen neuvottelutavoitteiden puitteissa (U 16/2025).

Suomen kanta on linjattu U-kirjelmässä (U 16/2025 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi (liikennekelpoisuuspaketti)) mukaisesti:

- Suomi suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti ehdotusten tavoitteeseen edistää liikenneturvallisuutta päivittämällä sääntely vastaamaan ajoneuvoteknistä kehitystä sekä vähentää liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia. Suomi kannattaa myös ehdotusten tavoitetta lisätä digitalisaatiota ja ajoneuvodatan saatavuutta sekä yhtenäistää ajoneuvojen rekisteritietoja ja kehittää EU-jäsenmaiden välistä tiedonvaihtoa.
- Erityisesti ajoneuvodatan saatavuuden lisäämiseen liittyvien ehdotusten osalta tulee Suomen näkemyksen mukaan kuitenkin pyrkiä varmistumaan siitä, että datan saatavuutta koskevat menettelyt sisämarkkinoilla muodostuvat yhtenäisiksi ja tukevat sisämarkkinoiden toimintaa.
- Komission ehdottamien uusien menettelyjen osalta tulisi lähtökohtaisesti välttää tai vähentää menettelyjen monimutkaisuutta. Yleisesti Suomi katsoo, että esityksen jatkokesittelyssä tulisi varmistaa, ettei direktiivien kansallisesta täytäntöönpanosta aiheutuisi kohtuuttomia kustannuksia viranomaisille tai kansalaisille. Suomi pitää tärkeänä, että viranomaisille esitetyissä lisätehtävissä voidaan hyödyntää olemassa olevia rakenteita ja että niistä ei aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa. Suomi katsoo, että komission esittämästä moottoripyörien katsastusvelvollisuudesta tulisi voida poiketa kansallisesti jatkossakin. Tämä olisi tarkoituksenmukaista etenkin maissa, joissa moottoripyörien tekniset viat eivät aiheuta liikennekuolemia ja joissa on muita vaihtoehtoisia lisäkeinoja moottoripyöräilyn liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Toissijaisesti Suomi katsoo, että jos katsastusvelvollisuudesta ei voida kansallisesti poiketa, neuvotteluissa tulee varmistaa mahdollisimman suuri kansallinen liikkumavara moottoripyörien katsastusten aikaväleihin ja sisältöön.
- Lähtökohtaisesti Suomi suhtautuu myönteisesti komission pyrkimykseen edistää vapaata liikkuvuutta mahdollistamalla tilapäiset katsastukset toisessa jäsenvaltiossa. Jatkokesittelyssä tulisi kuitenkin tarkastella mahdollisuutta menettelyn vapaaehtoisuudelle jäsenvaltioissa.
- Suomi pitää tärkeänä, että jäsenvaltioissa kokeillaan ja otetaan käyttöön hyviä käytänteitä, jotka tehostavat tienvarsivalvontaa. Suomi suhtautuu kuitenkin varauksella direktiivissä velvoittaviksi säädettäviin tienvarsitarkastuksia koskeviin kansallisiin tavoitteisiin. Ehdotettua tavoitteiden tasoa tulisi myös tarkastella jatkokesittelyssä. Lisäksi Suomi katsoo, että uuden päästöjen etävalvontateknologian käyttöönotto vaatisi vielä toiminnan kokeilemistä ja pilotointia jäsenvaltiossa ennen täysimääräistä käyttöönottoa. Määrien sijaan voisi tavoitteena tarkastella toimien vaikuttavuutta liikenneturvallisuuteen.

Pääasiallinen sisältö

Liikennekelpoisuuspaketti muodostuu kahdesta erillisestä komission esityksestä (katsastus- ja tienvarsidirektiivit sekä rekisteröintidistidirektiivi).

Katsastusdirektiivi: Komissio ehdotti, että yli 10-vuotiaat ajoneuvot tulisi katsastaa vuosittain, mutta ehdotus on poistettu neuvoston yleisnäkemyksestä. Komissio ehdotti myös, että suurempia moottoripyöriä (yli 125 cm³) tulisi katsastaa kaikissa jäsenmaissa eli nykyinen mahdollisuus poiketa vaatimuksesta poistettaisiin direktiivistä, mutta yleisnäkemyksessä säilyttäisi poikkeamismahdollisuuden entisellään. Komission esityksen vastaisesti neuvoston yleisnäkemyksessä pakettiautoille ei tulisi vuotuista erillistä päästötestiä. Yleisnäkemyksessä säilyttää komission esityksen peruslähtökohdan, että katsastuksessa tultaisiin jatkossa testaamaan myös pienhiukkasten lukumäärää (PN) ja typenoksideja (NO_x). Komission esityksestä poiketen yleisnäkemyksessä testien yksityiskohdista päätettäisiin osin komission täytäntöönpanoasetuksilla ja toimeenpanoaikatauluihin tulisi pidentymistä. Yleisnäkemyksessä noudattaa komission esitystä liittyen katsastamisen

suorittamiseen eri jäsenmaassa kuin ajoneuvon rekisteröintijäsenmaassa. Yleisnäkemyks kuitenkin sallisi tilapäisen katsastamisen toisessa jäsenmaassa henkilöautojen lisäksi myös pakettiautoille. Yleisnäkemyks rajaisi matkamittarilukemien pakollisen keräämisen valmistajia edustavilta korjaamotoimijoilta ja valmistajilta verkottuneista ajoneuvoista kansalliseen rekisteriin. Komission esittämiä tarkastuskohteita liittyen uusiin kuljettajaa avustaviin järjestelmiin ja muihin turvallisuuteen liittyviin järjestelmiin on osin karsittu tai muutettu vapaaehtoiseksi ja siirretty selvyiden vuoksi osaksi olemassa olevia tarkastuskohteista.

Tienvarsitarkastusdirektiivi: Neuvoston yleisnäkemyks tukisi komission näkemystä pakettiautojen lisäämisestä direktiivin soveltamisalaan nykyisten raskaiden ajoneuvojen lisäksi. Yleisnäkemyks kuitenkin sallisi jättää pakettiautot soveltamisalan ulkopuolelle, jos jäsenmaa katsastaa pakettiautot ensimmäinen kerran kahden vuoden kulutta ja sen jälkeen vuosittain. Tienvarsitarkastuksen määrätavoitteet raskaille ajoneuvoille säilyvät komission esittämänä ja olisi 5 %:ia rekisteröityjen raskaiden ajoneuvojen määrästä. Pakettiautojen tavoitetta on pienennetty komission esittämästä 2 %:sta ja se olisi oltava 10 %:ia tarkastettujen raskaiden ajoneuvojen määrästä. Etähavainnointia voidaan jäsenmaan halutessa testata ja ottaa käyttöön, mutta se ei olisi pakollista. Tienvarsitarkastuksen tarkastuskohteet noudattelisivat katsastusdirektiivin tarkastuskohteita, mutta NOx-päästöjen tarkastamisessa olisi eroa.

Rekisteröintitodistusdirektiivi: Jäsenmaiden ajoneuvorekistereissä (tai vastaavissa) tulisi olla harmonisoidut minim tiedot, koska se edesauttaisi rajat ylittävää tiedonvaihtoa. Yleisnäkemyksessä omistajatietojen rekisteröinnistä ei tulisi pakollista jäsenmaille. Jäsenmaiden tulisi tehdä riittäviä toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että ajoneuvojen jäljitettävyys on kunnossa ajoneuvojen tullessa elinkaarensa päähän.

Kaikki direktiivit: Yleisnäkemyksessä kaikkiin direktiiveihin lisäisiin muutokset, joiden mukaan jäsenmaa voisi käyttää Eucaris-alustaa komission esittämän Move-Hub-järjestelmän sijaan jäsenmaiden väliseen tiedonvaihtoon ja Move-Hub-järjestelmään integroitumiseen. Sähköinen katsastustodistus ja mobiilirekisteröintitodistus toteutettaisiin eu-rooppalaisella identiteetti lompakolla (EUDI Wallet). Yleisnäkemyks esittää kaikkien muutosten soveltamisaikatauluksi kolmea vuotta voimaantulosta komission esittämän kahden vuoden sijaan.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotusten oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklan 1 kohta. Sen c alakohdassa säädetään siitä, että EU:lla on toimivalta toteuttaa toimenpiteitä liikenneturvallisuuden, mukaan lukien tieliikenteen turvallisuuden, parantamiseksi. Ehdotuksia käsitellään tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä, ja neuvosto päättää niistä määräenemmistöllä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Ehdotuksen käsittely ei ole alkanut Euroopan parlamentissa. Ehdotus tullaan käsittelemään Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnassa (TRAN). Raportööriä ajoneuvojen katsastusdirektiivin ja teknisen tienvarsitarkastusdirektiivin muutoksissa toimii Jens Gieseke (EPP) ja uudessa ajoneuvojen rekisteröintidirektiivissä Johan Danielsson (S&D).

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaosto, kirjallinen menettely, 20.11.2025
EU-ministerivaliokunta, kirjallinen menettely, 27.-28.11.2025

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta, 28.11.2025

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ehdotus koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Taloudellisia vaikutuksia on arvioitu tarkemmin U-kirjelmässä 16/2025 vp.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

COM(2025) 179 final
COM(2025) 180 final
12271/7/25 REV 7
14969/25

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Esa Aaltonen, johtava asiantuntija, LVM, 0295342107, esa.aaltonen[at]gov.fi

VAHVA-tunnus

EU/594/2025
EU/592/2025

Liitteet -

Viite -

Neuvoston päätelmät eurooppalaisesta kilpailukyvystä digitaalisella vuosikymmenellä

Kokous

Televiestintäneuvosto 5.12.2025

Eduskuntatunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Neuvoston teletyöryhmässä on neuvoteltu syksyn aikana neuvoston päätelmistä eurooppalaisesta kilpailukyvystä digitaalisella vuosikymmenellä.

Päätelmäteksti käsitellään Coreper I-kokouksessa 26.11.2025. Neuvoston päätelmät on tarkoitus hyväksyä televiestintäneuvostossa 5.12.2025.

Suomen kanta

Suomi tukee puheenjohtajan tavoitetta päätelmien hyväksymisestä. Suomi voi hyväksyä neuvoston päätelmät puheenjohtajan viimeisimmän kompromissiehdotuksen pohjalta Suomen neuvottelutavoitteiden E-kirjeet E 53/2025 vp, E 52/2025 vp, E 8/2025 vp, E 58/2023 vp puitteissa.

Valtioneuvoston E-kirjeessä (E 8/2025 vp Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto: kilpailukykykompassi EU:lle) on linjattu mm. seuraavaa:

- Suomen näkemyksen mukaan EU:n strateginen kilpailukyky perustuu unionin omien vahvuuksien edelleen kehittämiseksi ja markkinaehtoisille ratkaisuille.
- Suomi tukee komission tavoitteita yksinkertaistaa sääntelyä sekä vähentää sääntelytaakkaa ja hallinnollista taakkaa. Sääntelyn täytyy olla oikeasuhteista, vakaata, johdonmukaista ja teknologianeutraalia. Työn tulisi olla systemaattista, pitkäjänteistä ja läpinäkyvää. Kilpailukyvyn näkökulmasta on myös keskeistä, että EU-sääntely tukee

yritysten ennustettavaa ja vakaata toimintaympäristöä. Komission tulee arvioida uuden lainsäädännön tarve ja säädösehdotustensa vaikutukset.

- Suomi tukee yritysten raportointitaakan vähentämistä vähintään 25 % ja pk-yritysten raportointitaakan vähentämistä vähintään 35 %. Kevennystoimien tulisi johtaa konkreettisiin kilpailukykyä parantaviin tuloksiin.
- Kilpailukyvyn vahvistamiseksi tarvitaan toimia eri toimialojen rohkeaan uudistumiseen. Tämä edellyttää merkittäviä panostuksia tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoimintaan sekä digitalisaatioon. Suomi korostaa, että EU:n digitaalinen johtajuus, teollisuuden uudistuminen ja teknologisen omavaraisuuden vahvistaminen edellyttävät investointeja erityisesti murrosteknologioihin, kuten tekoälyratkaisut, suurteho- ja kvanttilaskenta, siruteknologia, 6G sekä terveys- ja hyvinvointiteknologiat. Datatalouden edistäminen on keskeistä tuottavuusvaikutuksien kasvattamiseksi. Huomiota tulisi kiinnittää myös kyberturvallisuuteen ja turvalliseen kriittiseen digitaaliseen infra-struktuuriin sekä uuden teknologian mahdollisuuksiin tuottaa tehokkaampia ja parempia julkisia palveluita.

Valtioneuvoston E-kirjeessä (E 58/2023 vp Suomen avaintavoitteet EU:n strategiseen agendaan ja tulevan komission ohjelmaan vaikuttamiseksi) on linjattu mm. seuraavaa:

- Suomi pitää tärkeänä konkreettisia toimia sisämarkkinoiden vahvistamiseksi erityisesti palveluiden, tavaroiden ja henkilöiden vapaan liikkuvuuden osalta ja korostaa kasvun hakemista mm. digitalisaatiosta. Suomen tavoitteena on parempi ja vähäisempi EU-sääntely.

Valtioneuvoston E-kirjeessä (E 53/2025 vp Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto: Sisämarkkinastrategia) on linjattu mm. seuraavaa:

- Suomi suhtautuu myönteisesti komission mahdolliseen yrityslompakkoja koskevaan ehdotukseen.

Valtioneuvoston E-kirjeessä (E 52/2025 Komission tiedonanto: Tekoälyn maanosa -toimintasuunnitelma) on linjattu mm. seuraavaa:

- Suomi korostaa, että aloitteen vaikutusten ja kilpailukyvyn väliseen tasapainoon olisi kiinnitettävä huomiota. Suomi pitää lähtökohtana sitä, että pilvipalveluiden asiakkuudet ja kapasiteetin rakentaminen määrittyvät aina mahdollisimman markkinaehtoisesti.

Pääasiallinen sisältö

Päätelmät keskittyvät kilpailukyvyn vahvistamiseen ja ne on jaettu kuuteen temaattiseen jaksoon. Päätelmien taustalla on Euroopan digitaalisen vuosikymmenen politiikkaohjelma, jonka välitarkastelu on kesällä 2026. Huoli on, että kaikkia ohjelman tavoitteita ei oltaisi saavuttamassa vuoteen 2030 asetetussa aikataulussa. Päätelmissä ehdotetaan, että politiikkaohjelman arviointia hyödynnettäisiin kilpailukyvyn ja digitaalisen suvereniteetin vahvistamiseen avoimella ja kestäväällä tavalla.

Päätelmissä painotetaan AI:n roolia tuottavuuden ja innovaatioiden ajurina ja korostetaan datan merkitystä. Päätelmissä myös vaaditaan yksinkertaista, selkeää ja ennakoitavaa sääntelyä sekä digitaalisten työkalujen (kuten European Digital Identity Wallet, Business Wallet) laajaa käyttöönottoa erityisesti pk-yritysten hallinnollisen taakan vähentämiseksi. Innovaatioiden ja teknologian käyttöönoton osalta koko ”tutkimuksesta markkinoille” -polkua on vahvistettava tehokkaasti. Päätelmissä korostetaan, että on tärkeää vahvistaa EU:n digitaalista suvereniteettia avoimesti ja taloudellista turvallisuutta

johdonmukaisen, rohkean, tehokkaan, riskeihin ja näyttöön perustuvan strategisen lähestymistavan avulla. Kriittisiin teknologioihin tarvitaan kokonaisvaltainen lähestymistapa.

Jatkotoimina päätelmissä ehdotetaan, että komissio arvioisi digipolitiikkaohjelman tavoitteiden realistisuuden ja tarvittaessa päivittäisi niitä. Päätelmissä painotetaan yksinkertaisia, teknologianeutraaleja ja käyttäjälähtöisiä uusia tavoitteita. Keskustelua EU:n digitaalisen kilpailukyvyn vahvistamisesta jatketaan neuvostossa ja Digitaalisen vuosikymmenen politiikkaohjelman ohjausryhmässä (Digital Decade Board).

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

-

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

EU-19 viestintäjaosto, kirjallinen menettely, 20.11.2025

EU-ministerivaliokunta, kirjallinen menettely, 26.-28.11.2025

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 28.11.2025

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

-

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Päätelmistä ei löydetty asiantuntijatasolla yksimielisyyttä yhden jäsenvaltion vaatiessa suvereniteettiteemaan liittyviä muutoksia.

Puheenjohtajan kompromissiehdotuksesta keskustellaan Coreper I -kokouksessa 26.11.2025.

Asiakirjat

Coreper-asiakirja (ei jaettu)

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Merita Erkkilä, liikenne- ja viestintäministeriö, puh. 029 34 2136, merita.erkkila[at]gov.fi

VAHVA-tunnus

EU/186/2025

Liitteet -

Viite -

Yksinkertaistaminen ja digitalisaatio: Yritysten taakan keventäminen digitaalisella alalla; näkemysten vaihto

Kokous

Televiestintäneuvosto 5.12.2025

Eduskuntatunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvostossa keskustellaan komission suunnitelmista sujuvoittaa digisääntelyä kahden teeman ympärillä: sääntelyn yksinkertaistaminen ja tehokas toimeenpano.

Aihe liittyy muun muassa nk. digiomnibus-koontisäädösehdotukseen ja dataunionistrategiaan, jotka komissio antoi 19.11.2025, sekä komission laajempaan digisääntelyn toimivuustarkasteluun toimikautensa aikana.

Suomen kanta

Digisääntelyn yksinkertaistaminen

Suomen tavoitteena on parempi ja vähäisempi EU-sääntely. Suomi tukee komission tavoitteita sääntelyn yksinkertaistamiseksi ja hallinnollisen taakan vähentämiseksi. (E 23/2025 vp, Valtioneuvoston selvitys: EU-lainsäädännön yksinkertaistaminen ja täytäntöönpano)

Suomi pitää hyödyllisenä komission lähestymistapaa, jossa sääntelyä yksinkertaistetaan useita säädöskokonaisuuksia kattavilla, hallinnollisen taakan keventämiseen keskittyvillä Omnibus-paketeilla. On hyvä, että komissio on ilmoittanut tarkastelevansa yksinkertaistamistoimia laajemmin myös osana tulevia aloitteita. Suomi korostaa komission huolellisia vaikutusarviointeja ja sidosryhmien kuulemisia lainsäädännön valmistelussa. (E

23/2025 vp, Valtioneuvoston selvitys: EU-lainsäädännön yksinkertaistaminen ja täytäntöönpano)

Suomi korostaa, että sääntelyn yksinkertaistamisessa tulisi keskittyä yrityksille kohtuuttoman raskaiden velvoitteiden karsimiseen, suhteettomien raportointivelvoitteiden määrän ja raportointitiheyden karsimiseen ja taakan keventämiseen erityisesti pk-yritysten osalta. (E 23/2025 vp, Valtioneuvoston selvitys: EU-lainsäädännön yksinkertaistaminen ja täytäntöönpano)

Suomi kannattaa pk-yrityksiin kohdistettujen sääntelytaakan ja raportointivelvollisuuksien keventämisen laajentamista pieniin midcap-yrityksiin. (U 31/2025 vp, Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien ja asetusten muuttamiseksi digitalisaation ja yhteisten eritelmien osalta (Omnibus IV -ehdotukset))

Suomi tukee yritysten, erityisesti pk-yritysten raportointitaakan vähentämistä koskevia määrällisiä tavoitteita. Kevennystoimien tulisi johtaa konkreettisiin kilpailukykyä parantaviin tuloksiin. Sääntelyn yksinkertaistamisen tulisi edistää myös julkisen hallinnon, mukaan lukien sääntelyä valvovien viranomaisten, hallinnollisen taakan keventämistä. On hyvä, että komissio tarkastelee yksinkertaistamistoimia raportointivelvoitteiden lisäksi laajemmin hallinnollisen taakan keventämisen näkökulmasta. (E 23/2025 vp, Valtioneuvoston selvitys: EU-lainsäädännön yksinkertaistaminen ja täytäntöönpano)

Digisääntelyn tehokas toimeenpano

Suomi tukee digitaalisia ratkaisuja, joilla tuetaan lainsäädännön yksinkertaistamista ja täytäntöönpanoa. Aloitteiden valmistelussa tulisi ottaa huomioon niiden täytäntöönpano. Suomi korostaa, että digitaalisten ratkaisujen olisi oltava yhteentoimivia ja käyttäjäystävällisiä. (E 23/2025 vp, Valtioneuvoston selvitys: EU-lainsäädännön yksinkertaistaminen ja täytäntöönpano)

Suomi pitää tärkeänä digitaalisen rajat ylittävän hallinnollisen yhteistyön helpottamista ja olemassa olevien työkalujen käytön edistämistä sisämarkkinasääntöjen täytäntöönpanossa. Tehokkaantäytäntöönpanon edellytys on asianmukaiset digitaaliset valmiudet ja asianmukainen data. (E 23/2025 vp, Valtioneuvoston selvitys: EU-lainsäädännön yksinkertaistaminen ja täytäntöönpano)

Pääasiallinen sisältö

Puheenjohtaja alleviivaa tausta-asiakirjassaan, että Euroopan kilpailukyky ja innovaatioiden edistäminen edellyttävät yksinkertaistamista, kuten vuonna 2024 julkaistut Mario Draghin ja Enrico Lettan raportit sekä Budapestin julkilausuma painottavat. Komissio on asettanut kunnianhimoisen tavoitteen vähentää yritysten hallinnollista kuormaa vähintään 25% ja 35% pk-yrityksille. Puheenjohtaja korostaa digitalisaation korvaamatonta roolia yritystoiminnan esteiden poistamisessa, innovaatiohaasteiden ratkaisemisessa ja Euroopan kilpailukyvyn vahvistamisessa yhä epävarmemmassa geopoliittisessa ympäristössä.

Puheenjohtaja näkee digitaalialan sääntelyn kasvun ja monimutkaistumisen haastavana eurooppalaiselle kilpailukyvyllä ja huomauttaa, että vain 11,2% Draghin suosituksista on toimeenpantu vuodessa niiden julkaisemisesta. Huolimatta komission panostuksista digitaalialan työkalujen kehittämiseen ja hyödyntämiseen, komission käynnistämät konkreettiset toimet digisääntelyn yksinkertaistamiseksi ja täytäntöönpanoon yhä jäävät vaajaamittaisiksi.

Komission digipaketti (Digital Package) sisältää ehdotuksia digisääntelyn sujuvoittamiseksi: digitaalialan sääntelyn koontisäädös eli ns. digiomnibus (Digital Omnibus), dataunionistrategia (Data Union Strategy), eurooppalainen yrityslompakko (European Business Wallet), ja digitaalisen säännösten toimivuustarkastelu (Fitness Check of the Digital Acquis).

Komission digiomnibus-aloite on jaoteltu kahteen erilliseen kokonaisuuteen tekoäly- ja datasäännöstöasioissa. Aloite on joukossaan seitsemäs komission vuonna 2025 julkaistava omnibus-paketti. Digisääntelyä käsiteltiin jo omnibus IV -paketissa, jonka tarkoitus oli vähentää pk-yrityksiä ja pieniä midcap-yrityksiä koskevia kirjanpitovelvoitteita myös yleisen tietosuoja-asetuksen sääntöjen osalta.

Televiestintäneuvoston kannalta digiomnibusin ohella muut komission aloitteet, mukaan lukien eurooppalainen yrityslompakko ja digisääntelyn toimivuustarkastelu, ovat mahdollisia pääkeinoja laajemman digisääntelyn yksinkertaistamisen kirkitykseen.

Komissiolla on vahva pyrkimys arvioida kriittisesti digisääntelyn kerrannaisvaikutuksia ja asianmukaisuus nopeasti kehittyvän geopolitiikan ja teknologian valossa. Kaikki keskeisimmät digisääntelyn instrumentit tulevat arvioitavaksi kuluvalla kaudella, ja yksittäisten arvioiden lisäksi tarkastelussa ovat horisontaalisesti poikkileikaten eri instrumenttien yhteentoimivuus.

Puheenjohtaja painottaa, että sujuvamman ja johdonmukaisemman digitaalisen säännösten varmistaminen on keskeinen ensiaskel taakan keventämisessä. Yksinkertaistusta sääntökirjasta on kuitenkin hyötyä yrityksille, kansalaisille ja viranomaisille vain tehokkaan hallinnon kautta. Tämä edellyttää sellaisen digitaalisen sääntökirjan täytäntöönpanoa, joka tarjoaa tarvittavan selkeyden ja ennustettavuuden asianomaisille toimijoille, mukaan lukien yritykset, realistiset ja toteuttamiskelpoiset määräajat, uusien täytäntöönpanoelinten oikea-aikaisen perustamisen sekä ennen kaikkea ohjeet ja tarvittavat normit, jotta asianomaiset toimijat voivat noudattaa niitä soveltamispäivään mennessä.

Komissio on jo toteuttanut merkittäviä horisontaalisia toimia täytäntöönpanon ja täytäntöönpanon tehostamiseksi, mukaan lukien helmikuussa 2025 annetussa yksinkertaisempaa ja nopeampaa Eurooppaa koskevassa tiedonannossa sekä yksinkertaistamista, täytäntöönpanoa ja täytäntöönpanoa koskevassa vuoden 2025 yleiskatsauksessa esitetyt erilaiset aloitteet. Keskustelut siitä, mitä voidaan tehdä digitaalisella alalla, ovat kuitenkin tarpeen, kun otetaan huomioon digitaalisen sääntökirjan luonne ja erityispiirteet. Erityisesti EU-tason valvonnan merkitys systeemisistä riskeistä sisältävissä rajat ylittävissä asioissa, kuten digipalvelusäädöksessä ja tekoälyasetuksessa säädetään, vaatii jatko-keskustelua tähänastisten kokemusten pohjalta.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

-

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

EU-19 viestintäjaosto, kirjallinen menettely, 20.11.2025
EU-ministerivaliokunta, kirjallinen menettely, 26.-28.11.2025

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 28.11.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Periaatekeskustelulla ei ole taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Komissio antoi ehdotuksensa digiomnibus-paketista ja dataunionistrategiasta 19.11.2025.

Asiakirjat

Puheenjohtajan tausta-asiakirja WK 14863/2025 INIT

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Meeri Toivanen, meeri.toivanen@gov.fi, 0295342191, LVM
Pauliina Penttilä, pauliina.penttila@gov.fi, 0295342221, LVM

VAHVA-tunnus

EU/186/2025

Liitteet -

Viite -

Digipalveluasetuksen täytäntöönpano; näkemysten vaihto

Kokous

Televiestintäneuvosto 5.12.2025

Eduskuntatunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Televiestintäneuvostossa keskustellaan digipalveluasetuksen täytäntöönpanosta liittyen laittomiin tuotteisiin verkon markkinapaikoilla.

Suomen kanta

Suomi yhtyy tiedonannossa esitettyyn huoleen verkosta ostettuihin ja suoraan kuluttajille EU:iin toimitettuihin tuotteisiin liittyvistä ongelmista, joita ovat riski vaatimustenvastaisista tuotteista aiheutuvasta haitasta kuluttajien terveydelle ja turvallisuudelle, riski peruuttamattomista ympäristövahingoista ja haitallisesta hiilijalanjäljestä sekä kielteinen vaikutus kuluttajansuojan tasoon ja lainkuuliaisten yritysten kilpailukykyyn. (E 38/2025 vp komission tiedonannosta kattavasta EU:n keinovalikoimasta turvallista ja kestävää verkkokauppaa varten)

Suomi pitää tärkeänä, että ilmiön aiheuttamiin ongelmiin etsitään tehokkaita EU-tason ratkaisuja. Suomi kannattaa nopeaa ja määrätietoista puuttumista ilmiön aiheuttamiin ongelmiin. (E 38/2025 vp komission tiedonannosta kattavasta EU:n keinovalikoimasta turvallista ja kestävää verkkokauppaa varten)

Suomi tähdentää, että jo tällä hetkellä EU:ssa säännellään EU:iin tuotavien tuotteiden koko elinkaarta ja määritellään asianomaisten toimijoiden velvollisuudet. Suomi toteaa, että asiaan liittyvä sääntely on monilta osiltaan verrattain uutta. Suomi korostaakin voimassa olevan lainsäädännön tehokkaan täytäntöönpanon tärkeyttä. (E 38/2025 vp)

komission tiedonannosta kattavasta EU:n keinovalikoimasta turvallista ja kestävää verkkokauppaa varten)

Suomi pitää tärkeänä, että uutta lainsäädäntöä harkittaessa ja valmisteltaessa kiinnitetäisiin huomiota voimassa olevan lainsäädännön kattavuuteen ja pidätyttäisiin päällekkäisestä sääntelystä. Suomi katsoo, että tulisi kiinnittää huomiota lainsäädännön vaikutusten arviointiin, lainsäädännön pirstaloitumisen välttämiseen ja odotuksiin lainsäädännön pysyvyydestä. (E 38/2025 vp komission tiedonannosta kattavasta EU:n keinovalikoimasta turvallista ja kestävää verkkokauppaa varten)

Suomi korostaa, että tavoitteena tulisi kuluttajansuojan alalla olla horisontaalinen, riittävän yleisluonteinen sääntely, jotta sääntely olisi sovellettavissa myös uudenlaisiin ilmiöihin digitaalisessa ympäristössä eikä sitä olisi tarvetta alinomaan muuttaa. On tärkeää saada kokemusta jo annetun lainsäädännön soveltamisesta ja säännösten toimivuudesta käytännössä ennen kuin aletaan valmistella uutta sääntelyä samasta aihepiiristä. (E 78/2025 vp ennakkovaikuttamisesta oikeudenmukaisuutta digiympäristössä koskevaan säädökseen)

Suomi toteaa, että jotkin kysymykset saattavat vaatia erityiseen ongelmaan puuttuvaa kohdennettua lainsäädäntöä. On perusteltua arvioida esimerkiksi tarvetta ratkaisuille tiettyjen haavoittuvampien kuluttajien, kuten alaikäisten tai ikääntyneiden henkilöiden, suojelemiseksi digitaalisessa ympäristössä. (E 78/2025 vp ennakkovaikuttamisesta oikeudenmukaisuutta digiympäristössä koskevaan säädökseen)

Pääasiallinen sisältö

Keskustelun taustalla ovat jäsenmaissa havaitut ongelmatilanteet verkon markkinapaikoilla, joissa on tarjottu laittomia tuotteita, kuten esimerkiksi aseita, reseptilääkkeitä tai lasten seksuaaliseen hyväksikäyttöön liittyvää materiaalia, kansalaisille. Ongelmia on havaittu erityisesti kolmansista maista toimivilla alustoilla, jotka kuitenkin tarjoavat palveluitaan myös sisämarkkinoilla. Alaikäisten suojeluun ja kuluttajansuojaan liittyvien näkökohtien lisäksi asiassa on myös keskeistä sisämarkkinoiden reilun kilpailun turvaaminen. EU:n digipalveluasetuksen lisäksi asiassa relevanttia on mm. unionin kuluttajansuojasääntely, tuoteturvallisuutta koskeva sääntely sekä tullisääntely.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

-

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

EU-19 viestintäjaosto, kirjallinen menettely, 20.11.2025

EU-ministerivaliokunta, kirjallinen menettely, 26.-28.11.2025

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 28.11.2025

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Näkemystenvaihdolla ei ole taloudellisia vaikutuksia

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Suomessa työ- ja elinkeinoministeriö on 7.11.2025 asettanut halpatuontiin liittyvien ongelmien ratkaisuja pohtivan työryhmän. Työryhmän asettamispäätöksessä todetaan, että verkkokaupan etämyynnin tuotteisiin ja toimintamalleihin liittyy usein ongelmia, joita ovat muun muassa riski vaatimustenvastaisista tuotteista aiheutuvasta haitasta kuluttajien terveydelle ja turvallisuudelle, riski peruuttamattomista ympäristövahingoista ja haitallisesta hiilijalanjäljestä sekä kielteinen vaikutus kuluttajansuojan tasoon ja lainkuuliaisten yritysten kilpailukykyyn. Työryhmän tehtävänä on kartoittaa kaikkia niitä kansallisen ja EU-tason ratkaisukeinoja, joilla voidaan puuttua halpatuonnin aiheuttamiin ongelmiin. Keinojen kartoituksen lisäksi työryhmä tekee ehdotuksen ensisijaisista jatkotoimista.

Asiakirjat

Puheenjohtajan tausta-asiakirjat (ei jaettu)

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Roosa Patrakka, LVM, roosa.patrakka@gov.fi, p. 0295 342 192
 Kreetta Simola, LVM, kreetta.simola@gov.fi, p. 0295 342 609
 Hanna Laurila, LVM, hanna.laurila@gov.fi, p. 0295 342 025

VAHVA-tunnus

EU/186/2025

Liitteet -

Viite -