Suomen Pysyvä Edustusto Bryssel EUE NEUVOSTORAPORTTI EUE2015-03727

EUE Sotaniemi Anna(UM), Wood Päivi(UM) 14.12.2015

Asia
Liikenneneuvosto 10.12.

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 10.12.2015 - 10.12.2015

Ministerineuvostossa käytiin periaatekeskustelu tieliikenteen sosiaalikysymyksistä. Neuvosto kuuli komission lentoliikennestrategiaa koskevan esittelyn. Lisäksi neuvosto kuuli tulevan puheenjohtajamaan ohjelmaansa koskevan esittelyn.

1. Esityslista hyväksyttiin.

Lainsäädäntökäsittelyt

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

2. A-kohtien luettelo hyväksyttiin. PL pidättyi äänestämästä kaikissa kohdissa liittyen IV rautatiepaketin tekniseen osaan. UK äänesti rautatieturvallisuutta koskevaa direktiiviä vastaan.

Muut kuin lainsäädäntöasiat

3. A-kohtien luettelo hyväksyttiin.

Maantieliikenne

4. Tieliikenteen sosiaaliset näkökohdat
Periaatekeskustelu

Liikenneministerineuvostossa käytiin puheenjohtajamaa Luxembourgin ehdotuksesta periaatekeskustelu liittyen tieliikenteen sosiaalisiin näkökohtiin. Puheenjohtaja oli jakanut etukäteen kysymykset keskustelua viitoittamaan. Periaatekeskustelu liittyy läheisesti maantieliikenteen lainsäädäntöehdotuksiin, jotka komission on tarkoitus antaa ulos vuoden 2016 lopussa.

Periaatekeskustelun aikana lähes kaikki jäsenvaltiot käyttivät puheenvuoron. CION (komissaari Bulc) nosti esille avauspuheenvuorossaan reilun kilpailun, asianmukaisten työolosuhteiden ja selkeiden sääntöjen tärkeyden. Lisäksi Bulc kiinnitti puheenvuorossaan huomiota innovatiivisiin ratkaisuihin ja tiettyihin kasvaneisiin ilmiöihin, kuten liikennesektorin postilaatikkoyritysten toimintaan. Komissaari kannusti jäsenmaita jakamaan tietoa ja kokemuksia tieliikenteen ongelmista ja niiden mahdollisista ratkaisuista.

Jäsenmaiden puheenvuoroissa korostui erittäin voimakkaasti kautta linjan tarve selkeälle lainsäädäntökehikolle, yhteneviä tulkintoja säädöksistä jäsenmaiden välillä tarvitaan, samoin kuin tehokkaampaa valvontaa, jonka tulisi perustua yhteneväisille lähtökohdille, kansallisista eroavaisuuksista tulisi päästä eroon ja sääntöjen tulisi ennen kaikkea olla selkeitä ja sisämarkkinoiden toimivuutta tukevia. Myös Suomi käytti puheenvuoron tuoden esille tarpeen riittävän yksinkertaiselle sääntelylle, lisäksi Suomen puheenvuorossa nostettiin esille digitalisaation vaikutus liikenteen sosiaalisektorille ja tietojenvaihdon parantaminen olemassa olevia järjestelmiä käyttäen.

Yksittäisistä asioista jäsenmaiden puheenvuoroissa painottuivat erityisesti työ- ja ajoaikoja koskeva sääntely, kabotaasi ja postilaatikkoyritysten toiminta.

Kabotaasin osalta useat maat ottivat kantaa maantieliikenteen liberalisaatioon, joidenkin jäsenmaiden mukaan tämän hetkisessä tilanteessa maantieliikennettä ei tulisi vapauttaa entisestään (mm. FR ja DE), pitkällä aikavälillä tapahtuvaa vapauttamista kannatetaan, mutta nyt ei ole oikea aika (SE) ja että kabotaasin osalta tarvitaan selkeämpää määritelmää (mm. BE, ES, MT, AT, NL ja LT). Toisaalta osa jäsenmaista painotti, että kabotaasin tulee olla suhteellista (EE), vapauttaminen on hyvä suunta ja todellista kilpailua ei tule rajoittaa (LV), palkkaerot jäsenmaiden välillä eivät myöskään ole sama asia kuin sosiaalidumppaus (PL). Myöskään Itä-Euroopan maiden sosiaalijärjestelmää ei tule tässä yhteydessä kyseenalaistaa (SK).

Jäsenmaat toivat esille puheenvuoroissaan useita eri näkökantoja ja parannusehdotuksia liittyen työ- ja ajoaikoihin. Osa puheenvuoron käyttäneistä jäsenmaista halusi parantaa nykyisen sääntelyn toimivuutta (SE ja LT), osa jäsenmaista näki tarpeen jollakin tavoin lisätä harmonisointia jäsenvaltioiden välillä (mm. BE, DE ja MT). Jäsenmaiden puheenvuoroissa myös toisaalta peräänkuulutettiin erityispiirteisen huomioimista (CZ) ja tarvetta joustavuudelle (ES).

Postilaatikkoyritysten toimintaa kritisoitiin useissa puheenvuoroissa (FR, BE, MT, SE ja ES). Pakettiautojen (alle 3.5t) mukaan ottamista sääntelyn piiriin raskaiden ajoneuvojen tavoin vastusti (UK ja NL) ja puolusti (FR ja BE), edellä mainitut jäsenmaat olivat hyvin ehdottomia kannanotoissaan. Tietojenvaihdon parantamista ja olemassa olevien järjestelmien täysimittaista käyttöä jäsenmaiden välillä peräänkuulutettiin muutamissa puheenvuoroissa (BE, FI ja PT)

Komission loppupuheenvuorossa käyty keskustelu kiteytettiin kolmeen pääkohtaan: Nykyisten sääntöjen noudattamisen tarpeellisuus, jäsenmaiden kesken yhteneväiset näkemykset sääntöjen sisällöstä ja yhteistyön merkitys valmistelussa koskien vuonna 2016 annettavia maantieliikennesektorin lainsäädäntöehdotuksia.

Puheenjohtaja veti käydyn keskustelun yhteen nostamalla esille, että läheisyysperiaatteen noudattaminen on tärkeää myös maantieliikennesektorin sosiaalikysymysten osalta, tiettyjen säännösten, kuten kabotaasin ja työ- ja ajoaikojen kohdalla selvennöksiä voimassa olevaan lainsäädäntöön tarvitaan, jäsenmaiden välistä yhteistyötä tulee parantaa, postilaatikkoyritysten toimintaan tulee kiinnittää enemmän huomiota unionin tasolta ja yhteismarkkinoiden toimivuutta sekä harmonisointia tulee parantaa.

Muut asiat

5. a) Energiaunionin tilanne
- Neuvosto otti tiedoksi komission tiedotusasian.

Varapuheenjohtaja Šefčovič esitteli energiaunionin tilanne. Varapuheenjohta on käynyt esittelemässä tilannetta useissa neuvostoissa ja asia on esillä seuraavan kerran joulukuun Eurooppa-neuvostossa. Varapuheenjohtaja korosti neljää pääviestiä energiaunionin tila –raportista: 1) EU:n tulee olla vähähiiliseen talouteen siirtymisen suunnannäyttäjä myös Pariisin jälkeen, 2) kuluttajien tulee olla energiaunionin toimeenpanon keskiössä, 3) energiaunionin taustalla vaikuttaneet toimitusvarmuuskysymykset eivät ole poistuneet ja 4) hallintomallin perusta on nyt luotu. Varapuheenjohtaja muistutti, että liikenteen osuus on 30% kokonaisenergian kulutuksesta. Kulutusta tulee vähentää tehokkuuden lisäämisellä, energiasisällöltään vähäisemmillä polttoaineilla sekä kysynnän vähentämisellä. Innovaatioita ja fiksuja liikenneratkaisuja tulee suosia. Komissio tekee yhteistyötä USA:n kanssa E-mobility-hankkeen puitteissa, jonka tavoitteena on hyväksyä uusia standardeja sähköautoille.

b) Euroopan ilmailustrategia
- Neuvosto otti tiedoksi komission strategiaa koskevan esittelyn.

Komissaari Bulc esitteli 7.12. julkaistun lentoliikennestrategian. Lentoliikenteellä on merkittävä rooli EU:ssa työllistäen suoraan 2 miljoonaa ihmistä (välillisesti 5 miljoonaa) ja tuoden 110 miljardia euroa kansantuotteeseen. Strategian keskeisimpiä tavoitteita on ylläpitää eurooppalaisen ilmailun johtoasema globaalisti siitäkin huolimatta, että voimakkain liikenteen kasvu tapahtuu tällä hetkellä Euroopan ulkopuolella (erityisesti Aasiassa). Strategia on eteenpäin katsova ja sisältää seuraavia keskeisiä osa-alueita: 1) kunnianhimoinen lentoliikenteen ulkosuhdepolitiikka, ml. kokonaisvaltaiset lentoliikennesopimukset, 2) kasvun esteiden purkaminen, ml. ilmatilan ja infran käytön tehostaminen ja maakuntakenttien parempi hyödyntäminen 3) korkeiden EU-standardien ylläpito (turvallisuus, turvatoimet, ympäristö, sosiaalikysymykset ja matkustajien oikeudet), 4) yksityisen rahoituksen houkutteleminen ja 5) innovaatiot.

Komissaari ilmoitti komission valmistelevan vuoden 2016 aikana epäreiluja käytäntöjä koskevan asetuksen 868/2004 korvaamista uudella sääntelyllä. Vuoden 2016 alussa on tarkoitus tuottaa suuntaviivat lentoyhtiöiden omistajuutta ja valvontaa koskevasta sääntelystä.

Strategiaa kommentoiduissa puheenvuoroissa FR korosti reilujen kilpailuedellytysten tärkeyttä suhteen 3.maatoimijoihin sekä sosiaalidumppaukseen puuttumista, miehittämättömien ilma-aluksia koskevan tulevan sääntelyn tulee olla kohtuullista. DE olisi pitänyt hyvänä, jos CION olisi laatinut ennen strategian laatimista arvion eurooppalaisen lentoliikenteen kansainvälisestä kilpailukyvystä. CION:in pyytämät neuvottelumandaatit tulisi priorisoida ja neuvottelut tulisi ensimmäisenä aloittaa Persianlahden maista. Mandaattien tulisi DE:n mukaan olla aikasidonnaisia (2 vuotta). Myös IE painotti kilpailukyvyn tärkeyttä ja open skies- sopimuksia 3.maiden kanssa. Sosiaaliseen dialogiin tulee panostaa kuitenkin niin, ettei sillä heikennetä kilpailukykyä. FI tuki CION.n lähestymistapaa pitäen strategian osa-alueita tarpeellisina. Suomi ilmaisi samanmielisyytensä siitä, että lentoliikenteen kasvumahdollisuudet ovat Aasiassa ja tuki kokonaisvaltaisten sopimusten tekemistä. FI kuitenkin katsoi, että jäsenmaiden tulisi EU:n neuvotteluprosessista huolimatta voida käydä kahdenvälisiä neuvotteluja lentoyhtiöiden kasvun turvaamiseksi neuvottelujen aikana. Miehittämättömien ilma-aluksien osalta FI toivoi, ettei uusia teknisiä ratkaisuja ja alan kasvumahdollisuuksia tukahdutettaisi liian ankaralla sääntelyllä. Sen sijaan tulisi keskittyä luomaan suotuisa ja turvallinen liiketoimintaympäristö.

EE korosti saavutettavuutta, mikä Baltian maissa on Euroopan huonointa. Valtiontukisäännösten tulisi olla joustavia ja tähdätä parempaan tehokkuuteen. BE korosti reilun kilpailun tärkeyttä ja toi esille miehittämättömiä ilma-aluksia koskevan tulevan sääntelyn, jossa tulee huomioida turvallisuus- ja turvatoimiaspektit sekä tietosuoja. IT ja CY antoivat tukensa CION:in lähestymistavalle.

c) Lennon MH17 alasampumista koskevien tutkimusten tulokset

– Neuvosto otti tiedoksi Alankomaiden valtuuskunnan tiedotusasian

NL kertoi lentoa MH17 koskevan tutkimusraportin valmistuneen lokakuussa ja pyysi jäsenmaita tukemaan raportin sisältämiä johtopäätöksiä, jotka muun muassa sisältävät ICAO:lle, IATA:lle ja jäsenmaille suunnattuja suosituksia.

d) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston vaalit (2016–2019)

– Neuvosto otti tiedoksi Bulgarian, Kyproksen, Tšekin, Kreikan, Unkarin, Liettuan, Puolan, Romanian, Slovenian ja Slovakian valtuuskuntien tiedotusasian

BG PL:n, CZ:n RO:n, SK:n, GR:n ja HU:n tukemana ilmaisu pettymyksensä ECAC:in tekemään päätökseen, jonka mukaan Turkki syrjäytti CERG-rotaatioryhmän ehdokkaana olleen BG:n ICAO:n neuvoston vuonna 2016 pidettävässä eurooppalaisessa ehdokasasettelussa. Päätös mukaansa vähentää EU:n vaikutusvaltaa ICAO:ssa ja heikentää EU:n yhtenäisyyttä. PL peräänkuulutti pitkäntähtäimen vaalistrategiaa ja CZ neuvoston paikkamäärän kasvattamista. HU ei pitänyt hyvänä, että isoilla EU-mailla näyttää olevan pysyvä jäsenyys neuvostossa. Kommenttipuheenvuorossaan CION muistutti toimivansa EU:n vaikutusvallan kasvattamista ICAO:ssa ja peräänkuulutti EU:n yhtenäisyyttä.

e) Selvitys liikkuvaan kalustoon kohdistuvia kansainvälisiä vakuusoikeuksia koskevaan yleissopimukseen liitetyn rautatiekalustoon liittyvistä erityiskysymyksistä tehdyn Luxemburgin pöytäkirjan ratifioinnista

– Neuvosto otti tiedoksi puheenjohtajavaltion tiedotusasian

Puheenjohtaja kehotti jäsenmaita ratifioimaan rautatieinvestointeihin tähtäävän pöytäkirjan, jotta se tulisi kansainvälisesti voimaan.

f) Liikenneturvallisuus

– Neuvosto otti tiedoksi Ranskan valtuuskunnan pyytämäm komission tilannetiedotuksen

Komissaari Bulc listasi toimia eri liikennemuotojen turvatoimitilanteen edistämiseksi. CION valmistelee tutkimusta rautatieliikenteen turvatoimista, jonka on tarkoitus valmistua kesällä 2016. CION kehotti jäsenmaita panostamaan turvatoimikoulutukseen, teknologian kehittämiseen ja parhaiden käytäntöjen jakamiseen. Lentoliikenteen turvatoimien osalta CION ilmoitti koordinoivansa kriittisen tiedon jakamista EU:n sisällä ja pitkällä tähtäimellä tukevansa ICAO:n työtä turvatoimistandardien kehittämiseksi. CION tarkkailee merenkulun turvallisuustilannetta ja harkitsee tarvetta risteilijöitä koskevan turvatoimilainsäädännön kehittämiseksi.

FR totesi kansalaisten suojelemisen tarkoittavan tasapainon löytämistä turvatoimien, liikkumisenvapauden ja liikenteen sujuvuuden välillä. FR tekee yhteistyötä operaattoreiden kanssa

asemien tarkkailemiseksi ja kehotti muitakin jäsenmaita ottamaan tarvittaessa käyttöön matkatavaroiden tarkastuksen ja skannauksen. FR tukee nimikoitujen lippujen käyttöönottoa. NL totesi viranomaisen välisen yhteistyön parantuneen ja piti tärkeänä riskien minimoimista painottaen kuitenkin sitä, että toimien tulee olla kohtuullisia.

g) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma

– Neuvosto otti tiedoksi Alankomaiden puheenjohtajuuskauden ohjelman.

Alankomaiden puheenjohtajuuskaudella tullaan aloittamaan kolmikantaneuvottelut Euroopan Parlamentin kanssa satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä markkinoille pääsyä koskevasta asetusehdotuksesta. Tieliikenteen osalta pääpaino tulee olemaan automaattiajoneuvoissa sekä älykkäässä liikenteessä.

Suomen edustajat
Ministeri Berner valtuuskuntineen

Asiakirjat

Liitteet

Viite

Asiasanat	liikenne, liikennepolitiikka
Hoitaa	**LVM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIK, SM, TRAFI, UM, VM, VNK, YM