Suomen Pysyvä Edustusto Bryssel EUE NEUVOSTORAPORTTI EUE2016-03354

EUE Hakkarainen Veera(UM), Kaikkonen Mervi(UM), Sotaniemi Anna(UM)

05.12.2016

Asia
Liikenneneuvosto 01.12.2016

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 01.12.2016 - 05.12.2016

Neuvosto hyväksyi Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisasetusta koskevan yleisnäkemyksen, matkustaja-alusturvallisuusdirektiiviä koskevan yleisnäkemyksen sekä yleisnäkemyksen roro-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten tarkastuksia koskevasta direktiivistä.

Lisäksi neuvosto otti tiedoksi useita erityisesti tieliikenteeseen liittyviä tiedotusasioita.

Epävirallisella työlounaalla ministerit keskustelivat liikenneinfrastruktuurin uusista rahoitusmahdollisuuksista.

1. Esityslistan hyväksyminen

Hyväksyttiin keskusteluitta asiakirjan 14760/16 mukaisena.

Muut kuin lainsäädäntöasiat

2. A-kohtien luettelon hyväksyminen

Hyväksyttiin keskusteluitta asiakirjan 14922/16 mukaisena.

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

Ilmailu

3. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 kumoamisesta **(ensimmäinen käsittely)** Yleisnäkemys

Neuvosto hyväksyi puheenjohtajamaan ehdotuksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Komissio (komissaari Bulc) piti yleisnäkemyksen saavuttamista tärkeänä lentoturvallisuuden sääntelykehikon täydentämisen ja tehostamisen sekä myös teknologian kehittämisen ja hyödyntämisen näkökulmasta (erityisesti miehittämättömät ilma-alukset). Komissaari Bulc ilmaisi pettymyksen hätävalvontamekanismia, delegoituja säädöksiä ja Eurocontrolin keräämien reittimaksujen osittaisen EASA:lle ohjaamisen mahdollistavan ehdotuksen poistamiseen sekä ympäristövelvoitteisiin liittyvän EU:n liikkumavaran supistamiseen. Komissaari totesi näihin ehdotuksiin palattavan EP:n kanssa käytävissä kolmikantaneuvotteluissa. Komissaari Bulc huomioi myös Varsovassa 24.11. pidettyyn miehittämättömiä ilma-aluksia koskevan konferenssin, jonka julkilausumaa piti perustettavan oikeudellisen kehikon, tutkimusrahoituksen ja kaupunkialueella tapahtuvan operoinnin hallinnan kannalta merkittävänä. Viimeksi mainittuun liittyen komissaari mainitsi perustetun erillisen työryhmän.

Jäsenmaiden puheenvuoroissa pidettiin hyvänä sääntelyn riski- ja suorituskykyperusteisuutta ja joustavuutta (ES, UK, GR ja NL). Lisäksi korostettiin eurooppalaisen ilmailuteollisuuden kilpailukyvyn ja kasvuedellytysten parantamisen tärkeyttä (FR, UK ja ES). SI, CZ ja PL kiinnittivät huomiota antamaan lausumaan asetuksen soveltamisalaa koskevasta liitteestä ja totesivat pyrkivän EP:n kanssa käytävissä kolmikantaneuvotteluissa edelleen alle 600 kg ultrakevyiden koneiden poistamiseksi asetuksen soveltamisalasta. Miehittämättömien ilma-alusten osalta painotettiin niiden integroimisen tärkeyttä EU:n ilmatilaan, harmonisoitavan sääntelyn kohtuullisuutta ja riski- ja suorituskykyperusteisuutta (AT, CZ ja DK). FI piti ehdotusta hyvänä erityisesti siltä osin, kun se huomioi jäsenmaiden eroavaisuudet miehittämättömien ilma-alusten toimintaympäristössä. AT ja UK totesivat tarpeen tarkastella erityisesti operointia kaupunkialueella. IT, BE ja DK viittasivat antamaansa lausumaan reittimaksujen osittaisesta ohjaamisesta EASA:lle. FI liittyi lausumaan, jossa korostettiin ehdotuksen potentiaalista kustannusneutraaliutta ilmatilan käyttäjille. Myös EE ja GR tukivat maksujen osittaisen uudelleen suuntaamisen mahdollisuutta. IE esitti huolensa onnettomuustutkinnan yhteydessä kerätystä materiaalista ja sen yksinomaisesta käytöstä turvallisuuden edistämiseen ja ilmoitti antavansa asiasta lausuman.

Merenkulku

4. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta **(ensimmäinen käsittely)**
Yleisnäkemys

Neuvosto hyväksyi puheenjohtajamaan esityksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Komissaari Bulc totesi avauspuheenvuorossaan, että paljon keskustelua aiheuttaneet FR:n alumiinialukset on nyt huomioitu matkustaja-alusturvallisuusdirektiivissä yleisenä poikkeusmahdollisuutena. Lisäksi hän totesi, että sisämaavaltioiden vapauttaminen täytäntöönpanovelvoitteesta on EU-lainsäädännön vastaista, sillä niillä voi tulevaisuudessa olla alusrekisteri. Komissaari toivoi, että asia vielä muuttuisi direktiivin jatkokäsittelyssä. IE ja DE jättivät lausuman purjealusten osalta sekä IE myös huoltoalusten osalta. Myös DK totesi, että se olisi halunnut purjealukset mukaan direktiivin soveltamisalaan. FI, IT, CY, NL ja PT pitivät yleisnäkemystä hyvänä ja tasapainoisena ratkaisuna sekä kiittivät puheenjohtajaa tehdystä työstä. Mm. turvallisuuden parantamiseen sekä hallinnollisen taakan keventämiseen ja sääntelyn nykyaikaistamiseen liittyviä tavoitteita pidettiin hyvinä. PL esitti huolensa käytännössä vain FR:aa koskevan alumiinialuksiin liittyvän poikkeusmahdollisuuden asianmukaisuudesta.

Komissaari Bulc totesi, että komissio ei hyväksy yleisnäkemyksen mukaista 14 vuoden poikkeusta alumiinialusten osalta. Se haluaa myös, että poikkeusta käyttävä jäsenvaltio identifioidaan, jotta kansalaisilla on avoin tieto siitä, miten poikkeusmahdollisuutta käytetään. Purjealusten osalta Bulc totesi, että ne ovat kansallisen sääntelyn alaisia tälläkin hetkellä eikä direktiivissä siten muuteta nykytilaa.

5. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta **(ensimmäinen käsittely)**
Tilanneselvitys

Neuvosto otti tiedoksi puheenjohtajamaan tilanneselvityksen.

Komissaari Bulc kritisoi mm. SE:n ja DK:n lähestymistapaa matkustajien rekisteröintiä koskevan direktiivin käsittelyssä. SE ja DK ovat kritisoineet erityisesti kansallisen keskitetyn palvelupisteen (national single window) sekä automaattisen tietojärjestelmän (AIS) käytettävyyttä matkustajia koskevan tiedon välitykseen kaikissa direktiivin kattamissa tilanteissa. Hän totesi, että asiassa pitäisi katsoa eteenpäin eikä olemassa olevien järjestelmien käytössä tulisi olla mitään ongelmia. SE totesi vahvana kantanaan, että kansallinen keskitetty palvelupiste sekä automaattinen tietojärjestelmä eivät ole järjestelmiä, joita voitaisiin käyttää kaikissa direktiivin kattamissa tapauksissa. Myös PT ilmaisi samaan asiaan liittyvän huolensa. FI ja IT tukivat direktiivin yleisiä tavoitteita ja erityisesti digitalisaation hyväksikäyttöön liittyviä tavoitteita. PL totesi, että pienemmille vain kansallisessa liikenteessä käytettäville aluksille tulisi voida katsoa vaihtoehtoisia ratkaisuja tietojen ilmoittamista koskevien järjestelmien osalta.

6. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta **(ensimmäinen käsittely)**
Yleisnäkemys

Neuvosto hyväksyi puheenjohtajamaan esityksen neuvoston yleisnäkemykseksi.

Ei keskustelua.

<u>Muut asiat</u>

7. a) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) yleiskokouksen 39. istunnon tulokset
Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean kokouksen (MEPC 70) tulokset
Komission tiedotusasia

Neuvosto otti tiedoksi komission tiedotusasian.

Komissio (komissaari Bulc) totesi ICAO:n tehneen historiallisen päätökseen sopiessaan kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen markkinaehtoisesta vähennysmekanismista. Kyseessä on ensimmäinen sektorikohtainen kansainvälinen päästövähennysmekanismi. Komissaari toi esille myös IMO:ssa tehdyn työn. Järjestön meriympäristönsuojelukomiteassa on sovittu pakollisesta merialusten polttoaineen kulutusta seuraavan järjestelmän perustamisesta. Merenkulun päästöjen vähentämisestä on tarkoitus sopia IMO:ssa 2018.

Muutama jäsenmaa (LT, DE, NL, ES, SE, FR ja DK) toivotti tervetulleeksi erityisesti ICAO:n yleiskokouksen päätöksen kansainvälisen lentoliikenteen päästövähennysmekanismista. LT, DE ja FR peräänkuuluttivat pikaista lentoliikenteen päästökauppalainsäädännön uudelleentarkastelua. ICAO:n vuorostaan toivottiin (NL ja ES) pikaisesti hyväksyvän mekanismin tekniset yksityiskohdat. Myös IMO:n meriympäristönsuojelukomitean päätös pakollisesta merialusten polttoaineen kulutusta seuraavan järjestelmän perustamisesta toivotettiin (HR, FR ja GR) tervetulleeksi.

b) Ehdotus yhteisen ilmailualueen perustamista koskevasta sopimuksesta Turkin tasavallan sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välillä
Kyproksen valtuuskunnan tiedotusasia

Neuvosto otti tiedoksi Kyproksen valtuuskunnan tiedotusasian.

CY piti tärkeänä pyrkiä pikaiseen ratkaisuun Turkin kanssa itäisen Välimeren lentoturvallisuustilanteen parantamiseksi. CY muistutti komission neuvottelumandaatin hyväksymisen yhteydessä antamasta lausumasta, jossa se oli luvannut priorisoida turvallisuuskysymyksen Turkin kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Jäsenmaista GR, IT ja FR antoivat tukensa CY:lle itäisen Välimeren lentoturvallisuutta koskevien puutteiden pikaiseksi ratkaisemiseksi. Komissio vakuutti, ettei Turkin kanssa tehdä sopimusta ilman että CY:lle tärkeistä kysymyksistä olisi päästy ratkaisuun.

c) Tulevat tieliikennealoitteet: Haasteet maanteiden tavarakuljetusten alalla
Komission tiedotusasia Ranskan ja Saksan valtuuskuntien pyynnöstä

Neuvosto otti tiedoksi komission tiedotusasian.

FR totesi, että keskustelu vaikeista asioista on välttämätöntä ja nosti esille mm. ajopiirtureiden organisoidun väärentämisen sekä postilaatikkoyritykset. FR painotti, että olemassa olevan sääntelyn noudattaminen tulisi olla keskiössä, eikä uutta sääntelyä välttämättä tarvita. DE puolestaan totesi, että tieliikenne on kehittynyt negatiivisesti ja huomiota tulisi kiinnittää kolmeen peruskysymykseen: 1. viikoittainen lepoaika, 2. kabotaasi ja 3. minimipalkka. Itä-Euroopan maat jättivät neuvostolle kirjallisen lausuman. Siinä he esittivät huolensa protektionismista ja kansallisista toimenpiteistä, jotka haittaavat markkinoita (puheenvuoroissa myös erityisesti PL, CZ, LT, LV, HU ja RO). Useat maat myös totesivat, että lähetettyjen työntekijöiden direktiivi ei ole ratkaisu tieliikenteen ongelmiin (PL, CZ, LV, EE ja HU).

Länsi-Euroopan maista painotettiin mm. voimassa olevan sääntelyn tehokasta toimeenpanoa ja valvontaa (ES, PT, IT, AT, BE, FR ja DE) sekä sosiaalikysymysten ratkaisemista ennen markkinoiden jatkossa tapahtuvaa liberalisointia (DE, AT, ES ja PT). UK, FI ja SE tukivat tasapainon löytämistä avoimien markkinoiden ja sosiaalikysymysten välillä. UK ja FI totesivat, että uuden sääntelyn suhteen pitäisi olla pidättyväinen ja

voimassa olevan sääntelyn toimivuuteen tulisi kiinnittää huomiota. SE totesi, että uutta sääntelyä voitaisiin tarvita kabotaasin osalta. UK mainitsi myös tieliikenteen hinnoittelun ja totesi, että sen pitäisi mahdollistaa joustavasti sekä aika- että matkapohjainen hinnoittelu.

Komissaari Bulc totesi, että komissio on sitoutunut avaamaan lisää markkinoita, ratkaisemaan sosiaalikysymyksiä sekä tieliikenteen hinnoitteluun ja yhteentoimivaan sähköiseen tietulliin liittyviä kysymyksiä. Bulc pyysi jäsenvaltioita tukemaan komissiota vaikutusten arvioinnissa ja etsimään todellisia eurooppalaisia ratkaisuja. Komissaari myös totesi, että komissio avaa tieliikenteen aloitteille omistetun verkkosivuston. Lähetettyjen työntekijöiden direktiivin osalta komissaari totesi, että tarvitaan sektorispesifiä sääntelyä. Postilaatikkoyritykset ovat komissaarin mukaan monien ongelmien keskiössä ja niihin pitää voida puuttua. Kabotaasin osalta ei ole tulossa uutta sääntelyä, mutta olemassa olevaa sääntelyä selvennetään ja yksinkertaistetaan, jotta tasapainoinen kilpailu toteutuu. Väärennettyihin ajopiirtureihin liittyen Bulc totesi, että älykäs ajopiirturi voi ratkaista monia ongelmia ja olla tehokas petoksien torjunnassa. Alle 3.5 tonnin ajoneuvojen kohdalla ratkaisua haetaan vaikutusten arvioinnissa, jossa tarkastellaan mitä sääntelyä niihin pitäisi noudattaa, jos mitään.

d) EU:n tyyppihyväksyntälainsäädännön kehitys: Euroopan komission tilanneselvitys päästöihin liittyvien sääntöjenvastaisuuksien vaikutuksista
Komission tiedotusasia Saksan valtuuskunnan pyynnöstä

Neuvosto otti tiedoksi komission tiedotusasian.

DE oli pyytänyt komissiota raportoimaan mitä toimenpiteitä komissio suunnittelee ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaan EU-lainsäädäntöön päästöskandaalin jälkitoimenpiteenä. Se totesi, että asetuksen 715/2007 muutettavaksi ehdotettua 5 artiklaa ei pitäisi lainkaan muuttaa ja painotti sääntelyn yhdenmukaisuutta. Komisaari Bulc totesi asian olevan komissaari Bienkowskan kabinetissa. Hän painotti myös sitä, että kaikki tulevat huijaukset tulee voida estää EU:n tasolla. Komissaari painotti sääntelyn yhdenmukaista noudattamista, valvontaa ja järjestelmän uskottavuutta. NL alleviivasi, että EU:ssa tulisi tehdä selväksi minkälaiset laitteet ovat sallittuja ja minkälaiset eivät. Se totesi myös tukevansa tyyppihyväksyntäjärjestelmän tiukentamista sekä valvontaan panostamista. FR puolestaan totesi suhtautuvansa myönteisesti mihin tahansa sääntelyä tukevan ohjeistuksen laatimiseen, mutta piti sitä silti riittämättömänä. Se totesi päinvastoin kuin DE tukevansa asetukseen 715/2007 ehdotettua 5 artiklan revisiointia. HU painotti puolestaan valmistajien kilpailukyvyn varmistamista.

e) Turvallisuus kuljetusalalla
Komission esittämä tilannekatsaus

Neuvosto otti tiedoksi komission tilannekatsauksen.

Komissio (komissaarit Bulc ja King) totesi liikenteen olevan kriittinen kohde hyökkäyksille ja painottivat jäsenmaiden yhteisesti koordinoitujen toimien tärkeyttä. Komissio muistutti kohtuullisista ja riskiperusteisista toimista, jottei liikkumisen sujuvuus vaarannu. Lentoliikenteen osalta huomion olevan tällä hetkellä 3.maista tulevien lentojen sekä lentoasemaympäristön turvaamisessa. Jälkimmäisen osalta komissio valmistelee ohjeistusta. Merenkulun osalta fokus on risteilyalusten ja matkustajalauttojen

turvaamisessa. Tieliikenne ja rautatieliikenne ovat vähiten turvaamisen osalta säännellyt liikennemuodot. Rautatieliikenteen osalta komissio kertoi valmistumassa olevasta nopeajunayhteyksien (erityisesti kansainvälisessä liikenteessä) turvaamiseen liittyvästä selvityksestä.

Jäsenmaista RO, FR ja DE peräänkuuluttivat parempaa tietojenvaihtoa eri viranomaisten ja jäsenmaiden kesken. FR edellytti pakollisia valmiussuunnitelmia rautatieoperaattoreille ja vähimmäisvaatimuksia liikkuvalle kalustolle. Lisäksi FR:n mukaan rautatieliikenteessä tulisi ottaa käyttöön nimetyt liput. UK, LU ja DE muistuttivat toimien kohtuullisuuden tarpeellisuudesta, eivätkä nähneet tarvetta lisäsääntelylle.

f) Tieturvallisuus
Komission tiedotusasia

Neuvosto otti tiedoksi komission tiedostusasian.

Komissaari Bulc painotti asiakohdassa mm. rangaistusten tehokkaampaa täytäntöönpanoa, minkä lisäksi hän toivoi jäsenvaltioilta erityisiä toimenpiteitä, jotta loukkaantuneita koskevat tiedot saataisiin kerättyä.

g) Itseohjautuvia ajoneuvoja koskeva yhteistyö: Amsterdamin julistuksen jatkotoimet
Alankomaiden valtuuskunnan tiedotusasia

Neuvosto otti tiedoksi Alankomaiden valtuuskunnan tiedostusasian.

NL esitteli sen aloitteesta asialistalle otetun asiakohdan, jossa se mm. kutsui jäsenvaltiot ja komission High Level Structural Dialogue on Connected and Automated Driving-kokoukseen 15. Helmikuuta 2017. HU piti aihetta erityisen tärkeänä ja totesi haluavansa jatkaa dialogia. Se korosti myös testialustaansa, joka vastaa erityisesti rajat ylittävän toiminnan testaustarpeeseen. FI totesi olevansa sitoutunut Amsterdamin julistukseen ja automaattiajamisen kehittämiseen EU:n tasolla. FI painotti erinomaisia testausolosuhteita Suomessa ja toivotti lämpimästi tervetulleeksi neuvoston alla julkaistun C-ITS-strategian. AT painotti myös aiheen tärkeyttä ja totesi, että EU:n potentiaalia tulisi todella käyttää. AT näki, että toimintasuunnitelman laatiminen olisi tehtävä pikaisesti. Samoin AT kiinnitti huomiota omaan testialustaansa, joka liittyy rajat ylittävään toimintaan (Rotterdam-Frankfurt-Wien).

Komissaari Bulc totesi, että juuri neuvoston alla julkaistiin uusi C-ITS-strategia, jolla tuetaan koordinoitua lähestymistapaa ja laajaa käyttöönottoa vuonna 2019. Strategiassa painotetaan kolmea aluetta: yhteentoimivuus, kyberturvallisuus ja tietoturva. Bulc painotti myös sitä, että eri työryhmissä tehtävä työ pitäisi tuoda yhteen. Lisäksi hän muistutti, että vuoden 2016 CEF haussa automaatio on yksi kriteeri, jonka perusteella hankkeet voivat hakea rahoitusta. Lopuksi Bulc muistutti 5G toimintasuunnitelmasta, joka on hyvin vahva elementti automaattiajamisen tulevaisuuden suhteen.

h) Naiset kuljetusalalla
Komission tiedotusasia

Neuvosto otti tiedoksi komission tiedotusasian.

Komissio (komissaari Bulc) kiinnitti huomiota naisten vähäiseen määrään liikennetehtävissä (22%), mikä osittain johtuu erityisistä työolosuhteista. Bulc muistutti kuitenkin sukupuolten välisen tasa-arvon olevan keskeisimpiä EU:n arvoja ja vetosi jäsenmaihin naisten aseman parantamiseksi.

Jäsenmaista FI, SE, BE ja ja AT totesivat tasa-arvon edistämiseen kiinnitetyn huomioita kansallisesti joko hallitusohjemassa (FI) tai erityisissä hankkeissa (BE ja AT). HR ennakoi liikenteen digitalisaation ja automatisaation edistävän naisten pääsyä alalle.

i) GALILEO
Komission esittämä tilannekatsaus

Neuvosto otti tiedoksi komission tilannekatsauksen.

Komissio (komissaari Bulc) totesi Galileon otettavan pian alustavasti käyttöön julkisten, rajoitettujen PRS-palvelujen ja SAR-palvelujen osalta. Täysi toimintakyky on tarkoitus saavuttaa 2020 mennessä. Galileon satelliittien tarjoama tieto tulee olemaan tärkeässä asemassa liikenteen automatisoimisessa.

Jäsenmaista RO kiinnitti huomiota heikkoon signaalin kattavuuteen alueellaan. IT korosti palvelujen merkitystä eri liikennemuodoissa kun taas FR piti tärkeänä lainsäädännön laatimista mikrosirujen yhteentoimivuuden varmistamiseksi.

j) Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia
Komissio esittelee suullisesti

Neuvosto otti tiedoksi komission suullisen esityksen.

Komissaari Bulc painotti esityksessään mm. toimenpiteiden tarpeellisuutta, jotta EU voi saavuttaa päästötavoitteensa. Komissaari myös painotti tieliikenteen massiivista vaikutusta ilmanlaatuun sekä EU:n suurta ölyriippuvuutta. FI totesi omassa puheenvuorossaan mm. kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteet ja totesi, että kaikkia keinoja tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan. Tässä yhteydessä FI totesi, että C-ITS-strategia tukee merkittävällä tavalla vähäpäästöistä liikennettä koskevan strategian toteuttamista. BE puolestaan totesi, että kuluttajien luottamus tulee olla keskiössä. Se totesi kannattavansa yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muuttamista sekä erityisesti eurovinjetti-direktiivin nykyaikaistamista.

k) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma
Maltan valtuuskunnan tiedotusasia

Neuvosto otti tiedoksi Maltan valtuuskunnan tiedotusasian.

MT:n puheenjohtajuuskauden liikennesektorin poliittinen painopiste merenkulussa. MT:n tavoitteena on EP:n kanssa käytävien kolmikantaneuvottelujen loppuunsaattaminen matkustaja-alusturvallisuutta ja laivamatkustajien rekisteröintiä koskevissa lainsäädäntöhankkeissa. Tavoitteena merenkulun osalta on lisäksi aloittaa **alusjätedirektiivin** käsittely. Lentoliikenteen suhteen MT:n tavoitteena on saattaa päätöksen kolmikantaneuvottelut EP:n kanssa EASA:n perustamisasetuksen muuttamisesta. Lisäksi tarkoituksena on aloittaa lentoliikenteen harjoittajia vahingoittavilta

tuilta ja epäterveiltä hinnoittelukäytännöiltä suojautumista koskevan asetuksen uudistamista koskevan komission tulossa olevan esityksen käsittely. Tieliikenteessä MT:n tulee aloittamaan **ammattikuljettajien koulutusvaatimuksia** koskevan direktiivin uudistusta koskevan komission ehdotuksen ja rautatieliikenteen osalta matkustajaoikeuksia koskevan asetuksen uudistusta koskevan komission tulossa olevan ehdotuksen käsittelyn.

Työlounas

Epävirallisella työlounaalla ministerit keskustelivat komissaari Bulcin kanssa liikenneinfrastruktuurin uusista rahoitusmahdollisuuksista. Lounasvieraana oli Euroopan investointipankin varapuheenjohtaja Pim van Ballekom.

Suomen edustajat

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner virkamiesvalttuuskuntineen

Asiakirjat

Asiakohdittain

Liitteet

Viite

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