Suomen Pysyvä Edustusto Bryssel EUE NEUVOSTORAPORTTI EUE2018-01685

EUE Kaikkonen Mervi(UM), Sotaniemi Anna(UM), Asplund Erik(LVM) 14.06.2018

Asia
Liikenneneuvosto 7.6.2018

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 07.06.2018 - 07.06.2018

Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksen asetuksesta kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa, alusjätedirektiivistä sekä sähköisiä tiemaksuja ja tietojen vaihtoa koskevasta direktiivistä. Vuokra-ajoneuvoja koskevan direktiiviehdotuksen osalta todettiin, että edellytyksiä yleisnäkemyksen hyväksymiselle ei ole. Neuvosto kävi keskustelun ensimmäisen liikkuvuuspaketin ns. sosiaali- ja markkinapilaria koskevasta tilanneselvityksestä. Lisäksi otettiin tiedoksi yhdistettyjä kuljetuksia ja puhtaita ajoneuvoja koskevat tilanneselvitykset. Komissio aloittaa julkisen kuulemisen kesäaikajärjestelyistä vielä ennen kesätaukoa.

1. Esityslistan hyväksyminen

Neuvosto hyväksyi esityslistan.

LIIKENNE

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

Ilmailu

2. Asetus kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa
Yleisnäkemys

Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksen

Komissaari Bulc alusti keskustelua muistuttamalla tehokkaan instrumentin tarpeesta lentoliikenteen reilun kilpailun varmistamiseksi ja saavutettavuuden ylläpitämiseksi. Komissaari totesi yleisnäkemyksen olevan kunnianhimon tasoltaan komission edustusta alhaisempi. Komissio ei näe, että perustamissopimuksen asettavat edellytykset neuvoston täytäntöönpanotoimivallalle vastatoimista päättämiseksi täyttyvät. Lisäksi

komissaarin mukaan komissiolla tulisi olla mahdollisuus tutkia haitan uhkia eikä odottaa haitan materialisoitumista toimiin ryhtymisen edellytyksenä. Pidetyissä puheenvuoroissa kiitettiin puheenjohtajaa tasapainoisesta ehdotuksesta. Samalla kuitenkin nostettiin esille kipupisteitä ja viestejä tuleviin kolmikantaneuvotteluihin Euroopan parlamentin kanssa. Yleisesti saavutettavuuden vaalimista ja vahvistamista pidettiin tärkeänä. Myös matkustajien intressien huomioimista korostettiin.

Osa jäsenmaista (FI, BE, IE, MT, IT, SE, HU ja PT) piti tärkeänä, että liikenneoikeudet jatkossakin jäävät asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. MT, HU ja AT esittivät, että myös slotit tulisi rajata soveltamisalan ulkopuolelle. BE oli samaa mieltä komission kanssa siitä, että haitan uhka tulisi trilogeissa palauttaa tekstiin. Vastatoimiin ryhtymistä koskeva neuvoston toimivalta jakoi jäsenmaiden mielipiteitä. Muutama jäsenmaa (BE, IT, HR ja NL) piti komitologiaa parempana menettelyä, kun taas toiset (FI, IE, PL, LV, CZ, MT, SE, DK ja PT) tukivat neuvoston toimivaltaa operatiivisista vastatoimista päätettäessä. Huolia esitettiin asetuksen toimien suhteesta kahdenvälisten sopimusten riitojenratkaisumenettelyyn (FI, PL, MT, IT ja HU). Jäsenmaista ainoastaan EL ei hyväksynyt yleisnäkemystä. Mukaansa tulisi keskittyä ensin EU:n sisäisten tasavertaisten toimintaedellytysten varmistamiseen ennen kuin tutkitaan kolmansien maiden toimia. LU, DK ja FR pitivät tärkeänä huolehtia työntekijöiden sosiaalioikeuksista. Tuleva puheenjohtajamaa AT korosti reilun kilpailun sääntöjen noudattamista, mutta myös hyvien 3.maasuhteiden ylläpitämistä. AT oli vakuuttunut, että EP:n kanssa löydetään kaudellaan sopu.

Merenkulku

3. Direktiivi satamien vastaanottolaitteista
Yleisnäkemys

Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksen.

Komissaari Bulc totesi alustaessaan keskustelua, että kompromissi vastaa monin tavoin tavoitteisiin, joista tärkein on merten roskaantumisen vähentäminen. Hän kuitenkin muistutti, että kompromissiratkaisussa on myös seikkoja, joita kohtaan komissio on varauksellinen. Hän nosti tähän liittyen esille mm. mahdollisuuden hyväksyä aluksen jätejärjestelyt kolmansissa maissa. Komissaari totesi, että tällaisessa tilanteessa ei voida olla varmoja siitä, vievätkö alukset jätteet ao. kolmanteen maahan, maksavatko ne jätemaksuja ja miten jäte käsitellään, kun se on jätetty satamaan. Hän painotti erityisesti, että työtä tulee jatkaa Euroopan parlamentin kanssa tulevissa kolmikantaneuvotteluissa

Puheenvuoroja käyttäneet jäsenvaltiot tukivat puheenjohtajan kompromissia neuvoston yleisnäkemykseksi. Jäsenvaltiot painottivat direktiivin uudistamisen tärkeyttä meriympäristön suojelun ja merten roskaantumisen vähentämisen näkökulmasta. Useat jäsenvaltiot toivoivat, että tulevissa neuvotteluissa Euroopan parlamentin kanssa säännöksiin tehdään tiettyjä täsmennyksiä (mm. PL, FI, MT ja IT). PL ja EL olivat huolissaan puheenjohtajamaan kompromissiehdotuksesta 9 artiklan 1

kohdan d-alakohdassa, mutta NL tuki tekstiä. Samoin NL ja BE tukivat 18 artiklan 3 kohdan uutta tekstiä UK:n ja IT:n ilmaistessa varauksensa sitä kohtaan. FI ja NL olivat komission tavoin huolissaan jätejärjestelyiden mahdollistamisesta kolmansissa maissa olevien satamien osalta ja FI painotti vastaavasti kuin komissio sitä, että jätteiden kerääminen EU-satamiin käsiteltäväksi EU-standardien mukaisesti on todella tärkeää. FR tuki puolestaan kompromissia ja mahdollisuutta hyväksyä aluksen jätejärjestelyt kolmannessa maassa. SE totesi olevansa tyytyväinen niihin joustoihin, jotka kompromissi antaa huvi- ja kalastusalusten osalta, kun taas FI painotti myös pienempien huvi- ja kalastusalusten valvonnan tärkeyttä.

DE pidättäytyi äänestämästä, koska sillä ei ollut lopullista kantaa Green Ship-konseptiin.

Komissaari muistutti vielä lopuksi, että komissio tekee työtä myös IMO-tasolla ja onnistumiseen tarvitaan kunnianhimoista ratkaisua alusjätteisiin EU-tasolla.

Maantieliikenne

4. Asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista
Tilanneselvitys

Neuvosto otti tiedoksi puheenjohtajan tilanneselvityksen.

5. Liikennepaketti I

a) Sähköisiä tiemaksuja ja tietojen vaihtoa koskeva direktiivi
b) Direktiivi vuokratuista ajoneuvoista annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta
Yleisnäkemys

Neuvosto hyväksyi sähköisiä tiemaksuja ja tietojen vaihtoa koskevan yleisnäkemyksen, mutta vuokrattuja ajoneuvoja koskevan yleisnäkemyksen hyväksymiselle ei todettu olevan edellytyksiä.

Komissaari Bulc alusti keskustelun sähköisiä tiemaksuja ja tietojen vaihtoa koskevan direktiivin yleisnäkemyksestä. Komissaari totesi keskustelujen sujuneen rakentavassa hengessä ja hän painotti harmonisoinnin lisäämisen tärkeyttä.

DE kritisoi kompromissia ja se piti kansallisten maksujen hintojen nousua väistämättömänä. Se jätti pöytäkirjaan lausuman huoliinsa liittyen ja totesi, että se ei voi tukea kompromissia.

Muut jäsenvaltiot (mm. SK, PL, NL, FI, IT ja BE) totesivat, että ne pitivät kompromissia tasapainoisena ja kannatettavana. SK halusi käyttää EUCARista valvontatyökaluna maksamattomien maksujen kohdalla. FI totesi, että se voi hyväksyä ratkaisun, mutta se piti kompromissin huolestuttavana puolena sitä, että hyväksyttyjen teknologioiden listaa ei

voida päivittää helposti, sillä niistä on säädetty direktiivin artiklatasolla. IT piti tärkeänä, että tiemaksuoperaattoreille ei aiheuteta liikaa kustannuksia.

Toisen asialistan alakohdan osalta komissaari Bulc totesi, että vuokra-ajoneuvoja koskevan yleisnäkemyksen hyväksyminen lähettäisi tärkeän signaalin siitä, että ensimmäisen liikkuvuuspaketin neuvotteluissa edistytään. Hän piti kompromissia tasapainoisena ja tärkeänä sektorin kannalta. Komissaari myös painotti, että kompromissi huomioi eräiden jäsenvaltioiden huolet veronkierrosta.

IT, FR ja DE näkivät ehdotuksen merkittävänä osana ensimmäistä liikkuvuuspakettia. Ne halusivat jatkaa vielä neuvotteluja, samoin kuin AT, SE, DK ja EL. IT näki kompromississa puutteita erityisesti valvonnan kannalta ja DK oli huolissaan siitä, että se mahdollistaa kabotaasia koskevan sääntelyn kiertämisen. UK, IE, HR ja LV puolestaan tukivat kompromissia vaikka olivatkin suhtautuneet komission ehdotukseen lähtökohtaisesti varauksellisesti.

Komissaari Bulc ilmaisi tyytymättömyytensä siihen, että ehdotuksesta ei löytynyt vielä sopua.

c) Asetus ammattiin pääsystä
d) Asetus tavaraliikenteen markkinoille pääsystä
e) Asetus lepoajoista ja ajopiirtureista
f) Direktiivi sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnasta ja lähetettyjä kuljettajia koskevasta
erityissäännöksestä
Tilanneselvitys

Neuvosto otti tiedoksi ns. tieliikenteen sosiaali- ja markkinapilaria koskevan tilanneselvityksen.

Neuvosto kävi keskustelun ensimmäisen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinapilaria koskevasta tilanneselvityksestä. Komissaari Bulc alusti keskustelua viittaamalla sektorin ongelmiin, jotka ovat hyvin tiedossa, sillä niistä on nyt keskustelu kahdella eri puheenjohtajuuskaudella. Komissaari muistutti, että neuvotteluissa on jäljellä enää muutama avoinna oleva asia, joihin tarvitaan poliittinen ratkaisu. Hän painotti voimakkaasti aikataulussa pysymistä ja toivoi neuvottelujen nopeaa edistymistä Itävallan puheenjohtajuuskaudella.

Yleisesti jäsenvaltiot käyttivät rakentavia puheenvuoroja. Jotkut jäsenvaltiot ilmaisivat pettymyksensä siihen, että neuvostossa ei neuvoteltu yleisnäkemyksistä (mm. RO, PT ja CZ). Puheenjohtajamaa BG oli pettymyksessään monisanaisin. Osa jäsenvaltioista toivoi, että AT toimii nopeasti omalla puheenjohtajuuskaudellaan ja järjestää alkusyksystä tarvittaessa ylimääräisen neuvoston (mm. FI, EE, CZ, SI ja SK) samalla vaatien tulevalta puheenjohtajalta sitoutuneisuutta.

Ns. Road Alliance-maista SE totesi, toisin kuin komissaari, että jäljellä on vielä monia avoinna olevia yksityiskohtia, jotka pitää ratkaista. FR ja DK

nostivat esille yhdistetyt kuljetukset ja vaativat niiden tieosuuksien sääntelyä. Valvonnan roolia ja tärkeyttä painottivat useat jäsenvaltiot puheenvuoroissaan (mm. FR, MT, FI ja NL). Hallinnollisesta taakasta olivat huolissaan mm. SI ja FI.

AT ehdotti Vatikaanista tuttua mallia, jossa keskusteluja jatkettaisiin ”konklaavissa”, jossa kaksi Road Alliancen jäsentä sekä kaksi Visegrad-maata istuvat ja sopivat ratkaisuista, jotka tuotaisiin myöhemmin muille jäsenvaltioille tarkasteltavaksi. Kantaa ottaneista jäsenvaltioista DE ja HU kannattivat ajatusta. NL totesi ajatuksen olevan mielenkiintoinen, mutta se jatkoi olevansa AT:n mainitsemien ryhmien ulkopuolella. IE ja ES vastustivat ajatusta voimakkaasti.

Keskustelun lopuksi komissaari Bulc painotti, että päätöksen aika on nyt ja pöydän ympäriltä on kuulunut myös kompromissiin viittaavia avauksia. Komissaari nosti esille kabotaasin ja totesi, että nykysääntöjen säilyttämistä olisi syytä katsoa osana pakettia. Digitalisaation hyödyntäminen ja viranomaisten rekistereiden yhteentoimivuus ovat asioita joita on syytä hyödyntää. Komissaari myös vetosi tulevaan puheenjohtajaan ja totesi, että AT:n pitäisi yrittää saada yhteisymmärrys ylimääräisessä neuvostossa syksyllä. Komissaari kuitenkin lisäsi, että AT:n ehdottama konklaavi voi olla hyödyllinen neuvoston valmistelussa, mutta vain avoimella ja inklusiivisella tavalla.

6. Liikennepaketti II

a) Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi
b) Direktiivi puhtaista ja energiatehokkaista ajoneuvoista annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta
Tilanneselvitys

Neuvosto otti tiedoksi yhdistettyjä kuljetuksia ja puhtaita ajoneuvoja koskevan tilanneselvityksen.

Komissaari Bulc alusti keskustelua yhdistetyistä kuljetuksista toteamalla, että edistymisraportin perusteella jäsenvaltiot eivät pidä tekstiä riittävän kypsänä. Hän kuitenkin muistutti jäsenvaltioita siitä, että nykyinen kompromissiehdotus vesittää komission alkuperäisen tavoitteen, koska nykyistä vähemmän kuljetuksia tulee yhdistettyjen kuljetusten piiriin ja jäsenvaltioilla ei ole myöskään velvollisuutta tukea terminaaleja. Komissaari oli huolissaan siitä millainen signaali yhdistettyjen kuljetusten osalta halutaan lähettää.

SE ja DK totesivat, että yhdistettyjä kuljetuksia on syytä tarkastella yhdessä kabotaasin sääntelyn kanssa. Ne halusivat tukea yhdistettyjä kuljetuksia, mutta pitivät ongelmallisena sosiaalisia olosuhteita. IT ja BE tukivat ehdotuksen tavoitteita kannatettavina. IT totesi, että valtiontukisääntelyyn voisi antaa helpotuksia yhdistettyihin kuljetuksiin liittyen. BE puolestaan piti nykyisiä valtiontukea koskevat sääntöjä monimutkaisina.

Keskustelun lopuksi komissaari Bulc kannusti jäsenvaltioita löytämään yhteisiä ratkaisuja.

Toisen alakohdan osalta komissaari Bulc alusti keskustelua toteamalla, että julkisilla hankinnoilla on tärkeä rooli sähkökäyttöisten ajoneuvojen kysynnän lisäämisessä, mikä on yksi komission ehdotuksen kulmakivistä. Komissaari toivoi, että jäsenvaltiot ovat riittävän kunnianhimoisia. Komissaari painotti, että komissio tulee vaatimaan erityiskohtelua nollapäästöisille ajoneuvoille, jos komission ehdottamaa määritelmää muutetaan siten, että puhtaiden ajoneuvojen käyttövoimien skaalaa laajennetaan komission ehdotuksesta.

Jäsenvaltiot halusivat yleisesti olla kunnianhimoisia ja näkivät ehdotuksen tärkeänä välineenä liikenteen päästöjen vähentämisessä ja niiden omien kunnianhimoisten tavoitteiden saavuttamisessa. FI, CZ, IE ja HR painottivat erityisesti teknologianeutraaliutta ja vaihtoehtoisten käyttövoimien laajempaa huomiointia. SE ja EL olivat erityisen huolissaan julkisen liikenteen kustannusten noususta. Erityisesti SE:n mukaan tämä ajaisi kansalaisia yhä enemmän käyttämään henkilöautoja. EL ja SE olivat huolissaan myös ehdotuksen vaikutuksista paikallisviranomaisiin.

Muut asiat

7. a) Ilmailualan reilujen kilpailupuitteiden toiminta EU:ssa
Kreikan valtuuskunnan tiedotusasia

Kreikan valtuuskunnan esityksestä asiakohta poistettiin esityslistalta.

b) Käsiteltävänä oleva säädösehdotus
(Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

Liikennepaketti III
Komission suullisesti antamat tiedot

Neuvosto otti tiedoksi komission tiedotusasian.

Komissaari Bulc alusti keskustelua toteamalla, että digitaalinen teknologia on suuri muutos, joka auttaa useisiin haasteisiin vastaamisessa. Se otti esille tieliikenteen turvallisuuden, joka on parantunut, mutta ei vielä hyväksyttävällä tasolla. Erityisesti tähän ongelmaan KOM on pureutunut kolmannessa paketissa.

FI oli tyytyväinen siihen, että komissio nostaa kolmannessa liikkuvuuspaketissa esille automaattiajamista. Samalla se vaatia, että komissio laatisi teknologianeutraaleja C-ITS spesifikaatioita. DE totesi, että sille tärkein ehdotus paketissa on yleinen turvallisuusasetus (GSR). Se haluaisi tarkemmat määrittelyt mm. hätäjarrutuksille.

c) Sotilaallisen liikkuvuuden toimintasuunnitelma
Komission tiedotusasia

Neuvosto otti tiedoksi komission tiedotusasian.

Komissaari Bulc kertoi komission budjettiehdotuksen sisältävän 6,5 miljardin määrärahan EU:n liikenneverkoston sotilaallisen kantokyvyn parantamiseksi. Määräraha hallinnoidaan Verkkojen Eurooppa-välineen puitteissa ja hankkeet tulee koskemaan sellaista infrastruktuuria, joka käytetään sekä siviili- että sotilaskäyttöön. Jäsenmaista PL, LV, IT ja EE toivottivat ehdotuksen tervetulleeksi. LV muistutti Rail Baltican kaksikäyttöluonteesta. EE puolestaan esitti, että koheesiomaille osoitettaisiin isompi osuus määrärahasta.

d) Tilannekatsaus EU:n pyöräilystrategian täytäntöönpanosta
Komission tiedotusasia Belgian, Luxemburgin ja Alankomaiden valtuuskuntien pyynnöstä

Neuvosto otti tiedoksi komission tiedotusasian.

Asiakohdan esitellyt LU:n valtuuskunta painotti, että EU voisi tehdä enemmän pyöräilyn edistämiseksi, mikä kuljetusmuotona on LU:n näkemyksen mukaan alikäytetty. FI esitteli pääpiirteet hallituksen pyöräilystrategiasta. Myös SE piti pyöräilyn edistämistä tärkeänä. Komissaari Bulc korosti, että pyöräily on huomioitu liikkuvuuspakettien lainsäädäntöehdotuksissa.

e) Amsterdamin julistuksen jatkotoimet:
Kolmas korkean tason vuoropuhelu automatisoidusta ja verkkoyhteydellä tuetusta ajamisesta (Göteborg, 18. ja 19. kesäkuuta 2018) *Ruotsin valtuuskunnan tiedotusasia*

Neuvosto otti tiedoksi Ruotsin valtuuskunnan tiedotusasian.

SE alusti asiakohtaa ja kiitti DE:aa, joka isännöi edellistä dialogia. HU kiitti puolestaan SE:aa ja toi esille omia kokeilujaan erityisesti rajat ylittävissä projekteissa. Komissaari Bulc painotti, että kolmannessa liikkuvuuspaketissa on tärkeitä osia tulevaisuuden liikkuvuuden parantamiseksi.

f) EU:n kesäaikasäännökset
Komission tilannetiedotus Suomen valtuuskunnan pyynnöstä

Neuvosto otti tiedoksi komission tilannetiedotuksen.

Asiakohdan esitellyt FI kysyi LT:n ja EE:n tuella komission mahdollisista toimenpiteistä Euroopan parlamentin pyydettyä komissiolta kesäaikajärjestelyjä koskevaa selvitystä. Myös AT tuli kellojen siirtelyn lopettamista ja piti keskustelun jatkamista asiasta tärkeänä. Komissaari muistutti EP:n pitäneen tärkeänä, että asiassa toimitaan EU-maiden kesken yhdensuuntaisesti. Komissaari kertoi komission avaavan julkisen konsultaation vielä ennen kesätaukoa ja kehotti jäsenmaita, kansalaisia ja

intressitahoja vastaamaan konsultaatioon. Komissio ryhtyy toimenpiteisiin, mikäli selvä enemmistö jäsenmaita on järjestelyistä luopumisen takana.

g) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma
Itävallan valtuuskunnan tiedotusasia

Neuvoston otti tiedoksi Itävallan valtuuskunnan tiedotusasian.

AT esitteli Pj-kautensa ohjelman, jonka painopiste liikkuvuuspaketteihin sisältyvien lainsäädäntöehdotusten edistämisessä. Verkkojen Eurooppa-välinettä koskevan asetuksen uudistaminen sekä lentoliikenteen osalta sovun löytäminen Euroopan parlamentin kanssa asetuksesta kilpailun turvaamisesta ilmakuljetuksissa. Merenkulun osalta painopiste tulee olemaan sisävesiliikenteen edistämisessä sekä sovun löytämisessä Euroopan parlamentin kanssa satamien jätteenkäsittelyä koskevasta asetuksesta.

Suomen edustajat
Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner, pysyvän edustajan sijainen Minna Kivimäki (EUE), erityisasiantuntija Anna Sotaniemi (EUE), erityisasiantuntija Mervi Kaikkonen (EUE), yksikön johtaja Laura Eiro (EUE), neuvotteleva virkamies Timo Koskinen (LVM), erityisasiantuntija Erik Asplund (LVM), neuvotteleva virkamies Maaria Mäntyniemi (LVM), EU-erityisasiantuntija Jouni Lind (VNK), mertens Leo Svahnbäck (EUE), apulais-mertens Ilona Julkunen (EUE),

Asiakirjat
Asiakohdittain

Liitteet

Viite

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