Mansikkaniemi Maija 19.12.2023

Liikenneneuvosto 4.12.2023

Kokous

Liikenneneuvosto 4.12.2023

Espanjan kauden liikenneneuvostossa hyväksyttiin kahdeksan yleisnäkemystä, joista seitsemän koski muutoksia olemassa oleviin säädöksiin: ajokorttidirektiivi, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon ja keskinäisen avunannon helpottamisesta annettu direktiivi (ns. CBE-direktiivi), asetus linja-autonkuljettajien satunnaisessa henkilöliikenteessä noudatettavista vähimmäistauoista ja lepoajoista, satamavaltiodirektiivi, lippuvaltiodirektiivi, merenkulun onnettomuustutkintadirektiivi sekä alusjäterikosdirektiivi. Uutena hyväksyttiin asetus kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta. Lisäksi ministerit kuulivat edistymisraportin mitta- ja massadirektiivin muutoksesta.

Muissa asioissa puheenjohtajavaltio antoi tilannekatsauksen meneillään olevista lainsäädäntöaloitteista (TEN-T, ilmatilanhallintaa koskeva SES2+, asetus EU:n laajuiseksi ajokielloksi). Lisäksi kuultiin jäsenvaltioiden tiedotusasiat merenkulun päästökauppadirektiivin täytäntöönpanosta, lentäjien väsymyksestä, Alppien strategisesta roolista Euroopan liikenneyhteyksille sekä EU:n ja Ukrainan välisen maaliikennesopimuksen toiminnan vaikutuksista liikennealaan. Lopuksi tuleva puheenjohtajavaltio Belgia kertoi työohjelmastaan.

1. Hyväksyttiin esityslista.

2. Hyväksyttiin A-kohdat.

Lainsäädäntökäsittelyt

3.-5. Maaliikennepaketti (ajokorttidirektiivi, CBE-direktiivi, satunnaisen bussiliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoajat)

Ministerit esittivät yhdellä pöytäkierroksella näkemyksestä kolmesta yleisnäkemysehdotuksesta.

Puheenjohtajavaltio Espanja korosti ajokorttidirektiivin muutoksen edistävän mobiiliajokorttien käyttöönottoa, parantavan kuljettajien osaamista, helpottavan automaattivaihteistojen yleistymistä, parantavan nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta ottamalla käyttöön ns. apukuljettajamallin sekä pakollisen 2v. koeajan uusille kuljettajille. Jäsenvaltioiden näkemykset eroavat toisistaan erityisesti ajoterveysvaatimusten osalta. CBE-direktiivin soveltamisala puolestaan menee pidemmälle kuin komission ehdotuksessa, lisäksi siinä taataan parempi keskinäinen avunanto huomioiden kansalliset erot oikeusjärjestelmissä ja tietosuojan turvaaminen. Tasapainon löytäminen mm. käännösvaatimuksista ei ollut helppoa. Ajo- ja lepoaika-asetuksella vahvistetaan linja-autonkuljettajien taukojen pitämisen joustavuutta ja sen valvontaa sekä parannetaan työoloja.

Komissaari Vălean oli tyytyväinen, että ajokorttidirektiivin kunnianhimon taso on pidetty ja ajoterveysvaatimuksista saavutettiin valtaosalle jäsenvaltioista sopiva kompromissi. Apukuljettajamalli ja koe-

aika ovat hyviä muutoksia, mutta apukuljettajamallin olisi tullut olla pakollinen myös raskaampaa kalustoa koskevassa C-kategoriassa. CBE-direktiivin osalta komissio ei tue soveltamisalan laajentamista ajoneuvorajoitettuihin vyöhykkeisiin, koska ne eivät liity liikenneturvallisuuteen. Myös vastavuoroisen sakkojen toimeenpanon komissio oli myös tarkoituksella jättänyt pois omasta ehdotuksestaan. Käännösvaatimusten olisi tullut mennä pidemmälle. Ajo- ja lepoaika-asetukseen on sen sijaan löydetty hyvä tasapaino.

Ajo- ja lepoaika-asetukseen tyytyväisyytensä lyhyesti ilmaisivat DE, NL, DK, SE, LV, IT, CZ, FI, IE, HU, PT, SK, MT, RO, EL, CY, FR, EE ja HR. Taukojen joustavuutta riittävänä eivät pitäneet PL ja BG, jotka taipuivat kuitenkin äänestämään ehdotuksen puolesta. AT pidättäytyi äänestämästä, koska koki ettei ehdotus paranna riittävästi kuljettajien työoloja.

CBE-direktiiviä vastaan päätyivät äänestämään DE ja LU, jotka eivät tue soveltamisalan laajentamista ajoneuvorajoitettuihin vyöhykkeisiin. Laajentamista erikseen kiittelivät BE, DK, CZ, AT, EL ja FR. Muut jäsenvaltiot tukivat direktiiviä, mutta esittivät huoliaan juridisista epäselvyyksistä eri säädösinstrumenttien välillä (NL, CZ, IE, PT, RO) sekä hallinnollisen taakan kasvusta (LU, CZ, IE, RO). Sakkojen vastavuoroiseen toimeenpanoon tyytyväisiä olivat LV, HU, BG, EL, CY, EE ja HR, siihen kielteisesti suhtautuivat PL ja IE.

Ajokorttidirektiiviä tukivat kaikki muut jäsenvaltiot paitsi DE, joka ei voinut hyväksyä esitettyjä ajoterveysvaatimuksia, sekä MT, joka ei tue apukuljettajamallia ja jätti asiasta myös lausuman. Myös FI olisi halunnut nähdä apukuljettajamallin vapaaehtoisena kaikissa kategorioissa. Apukuljettajamallia ja nuorten kuljettajien tiukempaa koeaikaa tukivat LV, SE, IT, CZ, IE, BG, EL ja FR. Ajoterveysvaatimusten ja/tai iäkkäiden kuljettajien kohtelun mahdolliset lisätiukennukset tästä enää pidemmälle torjuivat NL, BE, LU, DK, SE, IE, AT, BG, MT ja FR. Lisälääkärintarkastuksia olisivat halunneet IT, CZ ja EL. Mobiiliajokorttiin verraten tyytyväisiä olivat LU, DK, CZ, IE, EL ja CY. Nuorten liikkumisen edistämistä syrjäseuduilla tukivat SE ja FI. Ehdotukseen sisältyviä kansallisia joustoja tärkeinä pitivät FI, BG, MT ja SI.

Ministeri Ranne korosti puheenvuorossaan Suomen sitoutumista liikenneturvallisuuden edistämiseen ja nollakuolemavisioon. Hyvä, että myös kansalliset joustot ja erityispiirteet on huomioitu yleisnäkemyksissä, kuten kevytauto. Liiallista hallinnollista taakkaa tulee välttää.

Komissaari Vălean totesi olemassa olevien käytäntöjen erojen näkyvän jäsenvaltioiden puheenvuoroissa, mutta kaikilla on yhteinen tahtotila liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Puheenjohtaja totesi yleisnäkemykset hyväksytyiksi.

6. Tilannekatsaus: mitta ja massa -direktiivin muutos

Puheenjohtajavaltio Espanja esitteli edistymisraportin mitta- ja massadirektiivin uudistuksesta: Vapaa liikkuvuus ja intermodaalikuljetukset on pyritty turvaamaan, samoin edistämään päästöttömän kaluston yleistymistä. Valtaosa jäsenvaltioista halusi kuitenkin enemmän aikaa ehdotuksen käsittelyyn sekä työstää sitä rinnakkain yhdistettyjen kuljetusten ehdotuksen kanssa. Jäsenvaltioiden huolena ovat olleet tieinfran rapautuminen, hoitokulut, byrokratian vähentäminen sekä liikennemuotosiirtymä pois rautateiltä.

Komissaari Vălean korosti ehdotuksen tärkeyttä osana vihreää rahtipakettia. Syrjiviä vaatimuksia ei saa asettaa kansallisesti. Komissaari oli huolissaan jäsenvaltioiden haluttomuudesta ajoneuvojen ja niiden yhdistelmien painojen ja korkeuksien nostamiseen eikä jakanut myöskään huolta tieinfran parantamisesta, joka tulee joka tapauksessa tehdä. Myös WIM-punnitusjärjestelmä ja tarkastusten minimimäärä tulisi pitää mukana ehdotuksessa.

Ehdotusta rinnakkain yhdistettyjen kuljetusten ehdotuksen kanssa halusivat käsitellä IE, DE, CZ, LU, LT, IT, AT, HR, HU, SI ja EL. Liikennemuotosiirtymästä ja infran kestävyydestä huolissaan olivat DE, CZ, LT, IT, PT, AT, HU, SI ja FR. Päästöttömien ajoneuvojen parempaa huomioimista toivoivat DE,

CZ, NL, LT, IT, SE, AT ja FR. Akselipainon nostoa nykyisestä eivät tukeneet RO, BG, PL ja EL. Ehdotuksen pikaista käsittelemistä Belgian PJ-kaudella ja nykyisen rajat ylittävän liikenteen turvaamista toivoivat DK, SE ja FI.

Ministeri Ranne harmitteli, ettei yleisnäkemykseen päästy Espanjan puheenjohtajuuskaudella ja toi esiin näiden ajoneuvojen merkittävyyden osana Suomen liikennejärjestelmää. Samaan aikaan tieinfran säilyminen on turvattava eikä Pohjoismaiden väliseen liikenteeseen tule luoda uusia esteitä.

Komissaari Vălean toivoi jäsenvaltioiden huomioivan, että vuonna 2030 vain 1,8 % 44t-ajoneuvoyhdistelmistä on päästöttömiä ja painojen nostaminen on välttämätöntä tämän kehityksen jouduttamiseksi. Korkeammat painot edistäisivät myös sotilaallista liikkuvuutta, koska siinä käytettävät ajoneuvot ovat keskimääräistä painavampia ja pidempiä. Myös PK-yritykset tarvitsevat ennakoitavuutta toiminnalleen, joten direktiivi tulisi hyväksyä pikaisesti.

7.-10. Meriliikennepaketti (satamavaltiodirektiivi, lippuvaltiodirektiivi, onnettomuustutkintadirektiivi, alusjäterikosdirektiivi)

Puheenjohtajavaltio Espanja kertoi yleisnäkemykset saavutetun valtaosasta meriliikennepaketin ehdotuksia. Onnettomuustutkintadirektiivi on paremmin kv. säädösten kanssa linjassa ja takaa tutkintaelinten itsenäisyyden. Satamavaltiodirektiivi on linjattu Paris MoU:n kv. säädösten kanssa ja jättää riittävästi joustavuutta jäsenvaltioille. Soveltaminen kalastusaluksiin on vapaaehtoista. Lippuvaltiodirektiiviin valittiin riskiperusteinen lähestymistapa joka kunnioittaa kansallisia joustoja ja tietokantojen käyttöä. Alusjäterikosdirektiivi koskee vain hallinnollisia sakkoja ja siinä on huomioitu myös sisämaavaltioille tarpeellinen ns. land-lock-poikkeus.

Komissaari Vălean oli huolissaan tehdyistä ratkaisuista, jotka eroavat merkittävästi heidän ehdotuksistaan. Digitalisuuden olisi tullut olla pakollisempi elementti, samoin meriturvallisuusvirasto EMSA:n antaman koulutuksen. Laadunhallintajärjestelmän (QMS) olisi tullut olla pakollinen. Land-lock-maiden poikkeukset luovat porsaanreikiä. Hiili-intensiteettikertoimen (CII) poistaminen alusten riskiprofiiliparametreistä on huono asia. Sakkoregiimin heikentäminen ja kohdistaminen ensisijaisesti vain yrityksiin on huono ratkaisu alusjäterikosdirektiivissä, samoin tiedonvaihdon heikentäminen. Neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa tulisi käynnistää mahdollisimman pian.

Kaikki puheenvuoron käyttäneet jäsenvaltiot (IT, MT, SE, NL, DE, CY, LV, PL, LT, HR, FI, IE, DK, BG, EL, PT, SI, FR, EE ja BE) tukivat ehdotettuja neljää yleisnäkemystä. Puheenjohtajan ratkaisuja kiitettiin mm. kv. sääntelyn (erityisesti kv. merenkulkujärjestö IMO ja Paris MoU) kanssa linjaamisen sekä tuplasääntelyn välttämisen osalta, onnettomuustutkintaelinten itsenäisyyden ja tietosuojan turvaamisen takaamiseksi, digitalisaation edistämiseksi, kalastusalusten (vapaaehtoiseksi) lisäämiseksi sekä hallinnollisen taakan vähentämiseksi. LV ja EE olisivat toivoneet laadunhallintajärjestelmän (QMS) olevan pakollinen. EL oli edelleen huolissaan alusjäterikosdirektiivin 4 ja 5 artiklojen yhdistämisestä. Useat jäsenvaltiot korostivat riittävän pitkän toimeenpanoajan tärkeyttä (vähintään 4 vuotta). BE vahvisti pyrkivänsä edistämään kolmikantaneuvotteluja parlamentin kanssa kaudellaan mahdollisimman paljon.

Ministeri Ranne oli tyytyväinen säädösten linjaamiseen kv. kehityksen kanssa ja korosti merenkulun merkitystä Suomen viennille ja tuonnille, kansalliset tarpeet on turvattava. EU:n laajuisia tehokkaita toimia tarvitaan kuitenkin mm. laittomien alusjätepäästöjen ehkäisemiseksi, kansallisessa lainsäädännössämme tällainen tehokas pelote jo on. Olemme tyytyväisiä myös sähköisten työkalujen ja tehokkaamman tiedonvaihdon edistämiseen lippu- ja satamavaltiodirektiivien osalta.

Puheenjohtaja vahvisti yleisnäkemykset hyväksytyksi.

11. Asetus kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta

Ministerit hyväksyivät yleisnäkemyksen kuljetuspalveluiden päästölaskelmia koskevasta CountEmissionsEU-asetuksesta. Asetuksella harmonisoidaan esimerkiksi yksittäisille matkustajille tai rahdinantajille annettavien päästötietojen laskenta ja ilmoittaminen. Puheenjohtajan ehdotuksessa on pyritty

muun muassa keventämään pk-yritysten hallinnollista taakkaa ja varmistamaan, että lento- ja meriliikenteessä jo muun lainsäädännön nojalla kerättäviä tietoja pystytään hyödyntämään.

Puheenvuoroja käyttäneet jäsenvaltiot (AT, NL, PT, RO, SE, FI, FR, CZ, EE, IE, CY) tukivat puheenjohtajan ehdotusta yleisnäkemykseksi, ja pitivät sitä hyvin tasapainoisena ratkaisuna. AT olisi halunnut sisällyttää laskentaan koko elinkaaren päästöt, FR piti tärkeänä mahdollisuutta asettaa kansallisesti kunnianhimoisempia vaatimuksia. CZ toivotti komission valmisteleman laskentatyökalun erityisen tervetulleeksi.

Ministeri Ranne korosti puheenvuorossaan, että Suomelle on tärkeää, ettei tämän asetuksen myötä aseteta uusia velvoitteita kuljetusalalle, ja ns. kaksoislaskentaa pyritään välttämään.

Komissaari Vălean piti yleisnäkemystä hyvänä pohjana neuvotteluille, vaikka komissiolla onkin vielä tiettyjä huolia yksityiskohtien suhteen, esimerkiksi velvoitetta valmistella ilmainen laskentatyökalu, ja niin sanottua automaattista akkreditointia.

Muut asiat

12. a) Käsiteltävänä olevat säädösehdotukset / Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

Puheenjohtajavaltio Espanja antoi tilannekatsauksen muista meneillään olevista neuvotteluista lainsäädäntöaloitteiden suhteen keskittyen eurooppalaisia liikenneverkkoja koskevan TEN-T-asetuksen, yhteistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan SES2+-paketin sekä EU:n laajuista ajokieltoa koskevan ehdotuksen käsittelytilanteeseen. Neuvoston oikeuspalvelu on laatimassa lausuntoa EU:n laajuisen ajokieltoehdotuksen toimivallasta. Enemmistöllä jäsenvaltioista on käytössä sekä hallinnollinen että rikosoikeudellinen järjestelmä rinnakkain, mutta perustuslaillisia ongelmia ei ole tunnistettua. Riittävä pitkä siirtymäaika ajokieltoehdotuksen osalta on välttämätön.

Komissaari Vălean suhtautui luottavaisesti TEN-T-asetuksen neuvotteluiden loppuun saattamiseen lähiaikoina. SES2+:n osalta komissaari korosti ehdotuksen roolia ilmatilan toimivuuden parantamisessa.

DE, NL, FR ja LU olivat laatineet yhteislausuman, jossa toivottiin SES2+-neuvotteluiden jatkoa, tavoitteena saavuttaa sopu parlamentin kanssa vielä tämän mandaatin aikana. Monet jäsenvaltiot toivottivat tämän tervetulleeksi.

Ministeri Ranne tuki puheenvuorossaan SES2+-neuvotteluiden jatkoa. Tavoitteena tulisi olla nykytilan parantaminen ja ilmatilan resilienssin varmistaminen, jotta tuleviin haasteisiin voidaan vastata. TEN-T-neuvotteluiden osalta ministeri korosti tarvetta huomioida geopoliittinen tilanne ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet.

Komissaari Vălean piti tervetulleena jäsenvaltioiden toivetta jatkaa SES2+-neuvotteluita.

b) Päästökauppadirektiivin täytäntöönpano: merirahtiliikennettä koskevat huolenaiheet / Italian, Kreikan, Kroatian, Kyproksen, Maltan ja Portugalin valtuuskuntien tiedotusasia

HR, CY, EL, IT, MT ja PT nostivat esille päästökauppasääntelyn vaikutuksen eurooppalaisen merenkulun kilpailukykyyn muihin Välimeren valtioihin verrattuna. Mahdollinen hiilivuoto voisi vaikuttaa negatiivisesti myös päästövähennystavoitteisiin.

Monet puheenvuoroja käyttäneet maat tunnistivat hiilivuotoon liittyvät haasteet. Keskustelussa kuitenkin korostettiin, että olemassa oleva lainsäädäntö sisältää elementtejä, joilla tähän pyritään vastaamaan ja juuri hyväksyttyä asetusta ei tulisi lähteä avaamaan.

Komissaari Vălean yhtyi omassa puheenvuorossaan pitkälti niihin valtioihin, jotka eivät tukeneet tässä vaiheessa uusia toimia, mutta korosti komission seuraavan tilannetta tarkasti.

c) Eurooppalaisten lentäjien väsymys / Alankomaiden valtuuskunnan tiedotusasia Itävallan ja Belgian valtuuskuntien tukemana

NL nosti esille eurooppalaisten lentäjien väsymyksen. Heidän käsityksensä mukaan nykyisten sääntöjen noudattaminen ja valvonta on riittämätöntä. AT käytti tukipuheenvuoron korostaen tarvetta varmistaa lentoliikenteen sosiaalinen kestävyys.

d) Alppien strateginen rooli Euroopan liikenneyhteyksille / Italian valtuuskunnan tiedotusasia

IT toisti viimeksi kesäkuun neuvostossa esille nostamansa pyynnön löytää eurooppalainen ratkaisu Alppien ylittävään liikenteeseen. IT:n mielestä ei ole mahdollista, että he sopivat asioista keskenään eri maiden kanssa. DE ja RO tukivat IT:n huolia.

AT osaltaan toivoi, että koordinaatiota pystytään jatkamaan nykyisten menettelyiden puitteissa.

e) EU:n ja Ukrainan välisen maanteiden tavaraliikennettä koskevan sopimuksen toiminnan vaikutukset liikennealaan / Puolan, Slovakian ja Unkarin valtuuskuntien tiedotusasia

PL, HU ja SK korostivat tukeaan Ukrainalle Venäjän hyökkäyssodan edetessä, mutta nostivat esille tiekuljetusten liberalisoinnin negatiiviset vaikutukset ja halusivat palata aiempaan tilanteeseen. Maat halusivatkin komissiolta toimenpiteitä ja muutoksia EU:n ja Ukrainan väliseen tieliikennesopimukseen.

Muut puheenvuoroja käyttäneet valtiot (LV, LT, SE, DE, CZ, DK, FI, NL, EE) pitivät tärkeänä jatkaa Ukrainan tukemista ja korostivat solidaarisuuttaan Ukrainaa kohtaan. Muutamat maat (CZ, BG, HR) tunnistivat tiettyjä haasteita esimerkiksi Ukrainan käyttöönottamassa rajanylityksen jonotusjärjestelmässä, ja pitivät sinänsä kannatettavana, että asiasta keskustellaan Ukraina-EU-tieliikennesopimuksen sekakomiteassa. Suurin osa jäsenvaltioista kuitenkin piti prioriteettina rajan sulun purkamista, joka haittaa paitsi Ukrainaa, myös sisämarkkinoiden toimintaa. EE meni omassa puheenvuorossaan pisimmälle pitäen valitettavana, että asia on edes asialistalla tänään.

Ministeri Ranne kiitti valtioita siitä, että ne ovat jakaneet tietojaan tilanteesta. Ministeri kuitenkin muistutti, että Ukraina ei taistele vain omasta puolestaan. Ministeri Ranne korosti, että kyse on maailmanrauhasta.

Komissaari Vălean korosti komission selkeää tukea Ukrainalle sekä ns. etulinjan valtioille. Rajan ylittävä liikenne on osa erittäin tärkeää Solidarity Lanes -järjestelmää. Komissaari oli pettynyt siihen, että kiintiöiden käyttöönotosta edes keskustellaan. Komissaari muistutti, että nämä samat valtiot olivat niitä, jotka valittivat markkinoille pääsyn vaikeuksista liittyessään EU:hun. Komissio tulee kutsumaan komitean koolle, mutta toivoi että tämä voitaisiin hoitaa rauhallisemmassa kontekstissa. Komisaari piti uskomattomana, että rajan sulkemiseen on ryhdytty talven edellä samalla kun Ukraina on sodassa. Komissaari muistutti, että Ukrainan ja EU:n välisessä tieliikennesopimuksessa kyse on eurooppalaisesta sopimuksesta, jota tulee noudattaa kaikissa jäsenvaltioissa.

f) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma Belgian valtuuskunnan tiedotusasia

Ministeri Gilkinet esitteli Belgian puheenjohtajakauden ohjelmaa. Neljä poliittista prioriteettia ovat vihreä, älykäs, sosiaalinen ja turvallinen liikenne.

***

Suomen edustajat
LVM: ministeri Lulu Ranne, yksikönjohtaja Pyry Takala, erityisasiantuntija Noora Saarinen, erityisasiantuntija Annina Tikkanen, viestintäasiantuntija Paula Rinne
EUE: pysyvän edustajan sijainen Tuuli-Maaria Aalto, erityisasiantuntija Erik Asplund, erityisasiantuntija Maija Mansikkaniemi, tiedottaja Marjo Hakkarainen, assistentti Kristiina Stenqvist
VNK: EU-erityisasiantuntija Hanna Vuorinen