Liikenneneuvosto 18.6.2024

Kokous

Liikenne-, televiestintä-, ja energianeuvosto (liikenne) 18.6.2024

Belgian kauden liikenneneuvostossa hyväksyttiin kolme yleisnäkemystä: Euroopan meriturvallisuusvirastoa koskeva EMSA-asetus, jokitiedotuspalveluja koskeva RIS-direktiivi sekä ratakapasiteetin käyttöä koskeva asetus. Kokouksessa hyväksyttiin myös neuvoston päätelmät, jotka annettiin vastineena Euroopan tilintarkastustuomioistuimen liikenneturvallisuusaiheiseen erityiskertomukseen. Lisäksi ministerit kuulivat edistymisraportit mitta- ja massadirektiivin sekä yhdistettyjen kuljetusten direktiivin neuvotteluista.

Muissa asioissa puheenjohtajavaltio antoi tilannekatsauksen meneillään olevista lainsäädäntöaloitteista (asetus yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta (SES2+), direktiivi meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnasta, direktiivi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta, direktiivi lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin, direktiivi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta, asetus asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta satunnaisessa henkilöliikenteessä noudatettavien vähimmäistaukojen ja lepoaikojen osalta, direktiivi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta).

Lisäksi kuultiin seuraavat jäsenvaltioiden tiedotusasiat: merenkulun päästökauppadirektiivin valvonta, rautateiden kansainvälisen matkustajaliikenteen foorumi, Prahan julkilausuma strategisen liikenneinfrastruktuurin kehittämisestä ja rahoituksesta sekä seuraavan puheenjohtajavaltion Unkarin työohjelma.

1. Hyväksyttiin esityslista.

2. Hyväksyttiin A-kohdat.

Lainsäädäntökäsittelyt

<u>Meriliikenne</u>

3. Asetus Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta

Puheenjohtajavaltio Belgia totesi vuonna 2002 perustetun Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA:n mandaatin olevan päivityksen tarpeessa. Myös jatkossa virasto tulee keskittymään ydintehtäviinsä, joita voidaan laajentaa neuvoston ja komission näin toivoessa. Hallintoa ja komission roolia viraston johdossa on kevennetty. Jatkossa EMSA voi tarjota tukeaan mm. sanktioiden toimeenpanoon liittyvissä tehtävissä.

Liikenteen ja liikkumisen pääosaston (DG MOVE) pääjohtaja Magda Kopczyńska kertoi komissiolla (KOM) olevan useita huolia kohdista, joissa neuvoston yleisnäkemys eroaa merkittävästi KOM:n alkuperäisestä ehdotuksesta kuten hallinto, valvonta, maksut ja uuden johtokunnan perustamatta jättäminen. Yleisnäkemys ei myöskään sisällä kaikkia tehtäviä, joita EMSA jo tekee mm. autonomisten alusten, merenkulkijoiden sosiaalisten kysymysten, energiatehokkuuden ja yhteisen tiedonjaon ympäristön (CISE) osalta. KOM varaa kantansa tässä vaiheessa neuvotteluprosessia.

Kaikki puheenvuoron käyttäneet 19 jäsenvaltiota (PT, DK, ES, DE, SE, CY, HR, SI, PL, NL, IE, BG, MT, FI, FR, EL, RO, EE, IT) ilmaisivat tukensa yleisnäkemykselle. Ministereiden puheenvuoroissa yleisnäkemystä pidettiin tasapainoisena, hallinnollista taakkaa vähentävänä, digitaalisten ratkaisujen käyttöä edistävänä, tiedonvaihtoa ja tilannekuvaa tehostavana, turvallisuutta ja ympäristön suojelua parantavana sekä viraston budjetin kurissa pitävänä. Muista jäsenvaltioista poiketen FR jäi yksin harmittelemaan uuden johtokunnan perustamatta jättämistä, mutta oli FI:n kanssa samanmielinen uusien kestävien polttoaineiden huomioimisen tärkeydestä. Ministeri Ranne korosti Suomen puheenvuorossa lisäksi tyytyväisyyttään yleisnäkemyksen sisältämään vaatimukseen, jonka mukaan EMSA:n tulee tehdä riskiarvio, joka tulee toimimaan perustana viraston öljyntorjunta-alusten sijoittelussa. Venäjän varjolaivasto aiheuttaa merkittävän ympäristöonnettomuuden uhan varsinkin Itämerellä.

Puheenjohtajavaltio Belgia totesi neuvoston hyväksyneen yleisnäkemyksen ja tulevan puheenjohtajavaltio Unkarin käynnistävän kolmikantaneuvottelut uuden parlamentin kanssa.

4. Jokitiedotuspalveluja koskeva direktiivi (RIS)

Puheenjohtajavaltio Belgia totesi jokitiedotuspalveluja koskevan RIS-direktiivin päivityksen tarkoituksena olevan edistää jäsenvaltioiden välistä harmonisointia sisävesillä, parempaa tiedon keruuta ja jakoa, multimodaalisia matkaketjuja sekä digitaalisten ratkaisujen edistämistä. Yleisnäkemyksessä on mm. hallinnollista taakkaa on vähennetty, direktiivin soveltamisalaa kavennettu ja siirtymäaikaa pidennetty verrattuna KOM:n ehdotukseen. Myös KOM:n ehdottama valitusmekanismi on poistettu monen jäsenvaltion sitä vastustettua.

Pääjohtaja Kopczyńska korosti jokitiedotuspalvelujen merkitystä. Ne mahdollistavat, että sisävesialukset voivat navigoida turvallisesti unionin sisävesillä. KOM:lla on kolme huolta yleisnäkemyksestä, joiden se katsoo johtavan mm. tehokkuuden vähentymiseen: Soveltamisalaa on kavennettu kattamaan vain ne TEN-T-sisävedet, jotka ovat suoraan yhteydessä toisen jäsenvaltion TEN-T-sisävesiin. Tämä estää mukaan multimodaalit matkaketjut, koska sisävesikuljetus ei pääty sisävesisatamaan. KOM toisti myös ihmetyksensä siitä, että eräät jäsenvaltiot ovat vaatineet joitain sisävesiään TEN-T-kartalla, mutta eivät suostu hyväksymään niihin EU:n yhteistä lainsäädäntöä. KOM:n muut huolet ovat valitusmekanismin poisto ja digitaalisten alustojen käytön muuttaminen vapaaehtoiseksi.

Puheenvuoron käyttäneet seitsemän jäsenvaltiota (DE, SE, RO, HR, FI, SK, NL) ilmaisivat tukensa yleisnäkemyksellä ja pitivät sitä tasapainoisena kompromissina, joka ei kasvata hallinnollista tai taloudellista taakkaa, mutta edistää sektorin kilpailukykyä ja digitalisaatiota. Soveltamisalan kaventamiseen niin, ettei se tuo direktiivin piiriin siitä tähän asti ulkona olleita jäsenvaltioita, olivat erityisen tyytyväisiä SE, FI ja SK. Ministeri Ranne kiitti muita jäsenvaltioita Suomen näkemysten tukemisesta aiemmissa vaiheissa ja korosti, ettei soveltamisalaa tule laajentaa myöskään kolmikantaneuvotteluissa. Myös paljon sisävesiliikennettä käyttävä NL korosti puheenvuorossaan, että alalle tärkeintä on alun perin mukana olleiden 11 maan hyvän ja tehokkaan yhteistyön jatkuminen.

KOM ilmoitti varaavansa kantansa tässä vaiheessa prosessia ja toivoi kolmikantaneuvotteluissa rohkeampia ratkaisuja joihinkin yleisnäkemyksen ydinelementteihin heti, kun uusi parlamentti on antanut kantansa.

Puheenjohtajavaltio Belgia totesi yleisnäkemyksen yksimielisesti hyväksytyksi. Parlamentin edistymisestä riippuen kolmikantaneuvottelut käynnistää tulevista PJ-valtioista joko Unkari tai Puola.

Maaliikenne

5. Asetus rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta

Puheenjohtajavaltio Belgia esitteli ehdotuksen yleisnäkemykseksi ratakapasiteetin käyttöä koskevasta asetuksesta. Ehdotus on tärkeä rautatieliikenteen tehokkaan hyödyntämisen näkökulmasta. Puheenjohtajan kompromissiehdotus säilyttää komission ehdotuksen tärkeimmät elementit, kuten rajat ylittävän liikenteen koordinaation. Kuitenkin, hallinnollista taakkaa on pyritty keventämään ylimääräisiä prosesseja karsimalla, ja jäsenvaltioille on annettu riittävät valtuudet antaa tarkempaa ohjeistusta verkon hallinnan järjestämisestä, harmonisaatiotavoitteita vaarantamatta.

Pääjohtaja Magda Kopczyńska kiitti puheenjohtajavaltiota työstä yleisnäkemyksen saavuttamiseksi. Asetus sisältää monia tärkeitä elementtejä, mm. rajat ylittävän liikenteen puitesopimusten solmimiseksi. Komission suurin huoli kompromissitekstissä liittyy jäsenvaltioiden kansalliseen ohjeistukseen, joka saattaa johtaa siihen, että kansalliset ratkaisut ovat etusijalla eurooppalaisen näkökulman korostumiseen. Komissio kannusti kuitenkin jäsenvaltioita tukemaan yleisnäkemystä, jotta kolmikantaneuvottelut uuden parlamentin kanssa saadaan käyntiin.

Ministerit kiittivät laajasti puheenjohtajaa kansallisten erityispiirteiden huomioinnista, vaikka monia toiveita tekstin parannuksille kolmikantaneuvotteluvaiheessa vielä esitettiinkin. Kaikki jäsenvaltiot Maltaa ja Kyprosta lukuun ottamatta käyttivät puheenvuoron, ja Ruotsia lukuun ottamatta kaikki jäsenvaltiot tukivat yleisnäkemystä.

Ruotsi pidättäytyi äänestämästä ja piti valitettavana, että yleisnäkemys poikkeaa merkittävästi komission ehdotuksesta. SE yhtyi pääjohtaja Kopczyńska näkemykseen siitä, että ehdotus painottaa liikaa kansallista ohjeistusta rajat ylittävän liikenteen vaatiman harmonisaation sijaan.

Kansallinen ohjeistus keräsi kuitenkin muilta jäsenvaltioilta laajasti kiitosta, ja monet pitivät sitä päinvastoin olennaisena elementtinä. CZ ja AT totesivat KOM ja SE huoliin liittyen, että ohjeistusta voidaan luonnollisesti koordinoida naapurivaltioiden kanssa. PT piti hyvänä, että ehdotus säilyttää jäsenvaltioiden toimivallan, ja riittävän kansallisen näkökulman.

Rajat ylittävän liikenteen edistämisen tarvetta peräänkuuluttivat erikseen SE lisäksi AT, CZ, HU ja ES, mutta SE näkemyksestä poiketen, nämä valtiot pitivät ehdotusta tältä osin varsin hyödyllisenä työkaluna.

EE piti hyvänä, että kapasiteetin haussa säilytetään yhden luukun periaate.

Monet jäsenvaltiot nostivat vielä esille omia kansallisia erityispiirteitään ja kiittivät puheenjohtajaa näiden huomioinnista: FR kiitti kanaalitunnelin erityisen hallintomallin huomioimisesta, DK rajallisten vaihtoehtoisten reittien mahdollisuuksien tunnistamisesta. AT ja DE kiittivät mahdollisuudesta huomioida kansalliset aikataulurakenteet (esim. Saksan ”Deutschlandtakt”). IE puolestaan piti hyvänä, että heidän pienen, muusta EU:sta erillään olevan rataverkon haltijoiden ei tarvitse osallistua kaikkeen koordinaatiotyöhön.

Rataverkon haltijoiden yhteistyöelimen (ENIM) osalta CZ toivoi jatkossa ENIMin antaman ohjeistuksen roolin vahvistamista. PL, PT ja LU korostivat, että nykyisestä ENIMin päätöksentekoon sovellettavasta äänestyssäännöstä (1 ääni per jäsenvaltio) tulisi pitää kiinni.

Muutamat maat (NL, LV, EL) pitivät tärkeänä säilyttää nykyisen rahtikäytäväsääntelyn hyödyt.

LT ja EE kiittivät kansallisen turvallisuuden huolien huomioinnista, LV puolestaan oli sitä mieltä. että näiden oikea paikka olisi kapasiteetin jaon sijaan toimilupaprosessissa.

BG muistutti, että raideliikenteen edistäminen vaatii panostuksia, ja korosti EU-tason rahoituksen tarvetta. HU oli samoilla linjoilla. SK tuki myös BG puheenvuoroa ja muistutti että toimiala tarvitsee toimeenpanossa tukea. EE olisi kaivannut EU-rahoitusta rautateiden sääntelyelinten yhteistyöelimen (ENRRB) työhön. IT muistutti puolestaan tekemistään isoista panostuksista esim. tunnelihankkeisiin.

Ministeri Ranne kiitti puheenjohtajaa tehokkaasta työstä yleisnäkemyksen valmistelussa. Ministeri kiitti myös pienten jäsenvaltioiden, kuten Suomi, huolten huomioimisesta, meille liiallisen hallinnollisen taakan välttäminen on erittäin tärkeää.

RO totesi, että kaikkia heidän huoliaan mm. hallinnollisen taakan suhteen ei ole vielä huomioitu, mutta toivoi että näihin voidaan palata kolmikantaneuvotteluvaiheessa.

Pääjohtaja Kopczyńska korosti, että asetuksen nopea toimeenpano on tarpeen sektorin toiveiden täyttämiseksi.

Puheenjohtajavaltio Belgia toivotti tulevalle puheenjohtajavaltio Unkarille onnea neuvotteluissa, ottaen huomioon, että Euroopan Parlamentti on hyväksynyt jo oman kantansa, joten kolmikantaneuvotteluihin päästäneen pian.

Muut kuin lainsäädäntöasiat

6. Päätelmät Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta 4/2024: EU:n tieliikenneturvallisuutta koskevat tavoitteet

Puheenjohtajavaltio Belgia esitteli neuvoston päätelmät, joissa kiinnitetään huomiota liikenneturvallisuuden parantamiseen erityisesti haavoittuvaisimmassa asemassa olevien tienkäyttäjien, kuten lasten ja vanhusten, osalta. Työtä on yhä paljon jäljellä mm. vaarallisten teiden, ylinopeuksien sekä alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisen kitkemisen osalta. Unionissa yli 20 000 ihmistä menehtyi liikenneonnettomuuksissa viime vuonna. Tarvitaan investointeja infraan ja liikennemuotosiirtymään.

Myös pääjohtaja Kopczyńska korosti EU:n olevan kaukana yhdessä sovitusta ns. nollavisiosta, mutta oli tyytyväinen, että neuvoston päätelmät kattavat kaikki ns. Safe System -järjestelmän osa-alueet ja piti tärkeänä tulevaisuuteen katsovia ratkaisuja mm. automaatiossa ja nopeuksien rajoittamisessa Tukholman julistuksen mukaisesti haavoittuvimpien tienkäyttäjien suojelemiseksi.

Puheenvuoron käyttäneet 13 jäsenvaltiota (IT, LV, PL, IE, FI, RO, CY, SK, HR, MT, BG, PT, EL) ilmaisivat tyytyväisyytensä päätelmiin ja korostivat vahvaa sitoutumistaan liikenneturvallisuuden parantamiseen. Keinoina kohti nollavisioon pyrkimistä ministerit korostivat mm. poliisivalvonnan tehostamista, nuorten liikennekasvatuksen lisäämistä, tiukempaa suhtautumista alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena ajamiseen, uuden sääntelyn antamista mikroliikkumisen välineistä, automaattisen kameravalvonnan lisäämistä, tieinfran modernisointia, yhteistyötä kansalaisjärjestöjen kanssa, ylinopeuksien kitkemistä, turvavyön käytön tehostamista, nopeusrajoitusten alentamista, rangaistusten kiristämistä varsinkin toistuvien tekijöiden osalta, motoristien turvallisuuden parantamista sekä ajoneuvojen turvaominaisuuksien lisäämistä.

Ministeri Ranne totesi Suomen jakavan näkemyksen tarpeesta tehdä jatkuvasti toimia liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Turvallisuus koko yhteiskunnassa sen eri tasoilla on Suomen prioriteetti. Suomessa on saavutettu paljon edistystä liikenneturvallisuudessa ja liikenteessä kuolleita on ollut alle 200 hlöä nyt kaksi vuotta peräkkäin, mikä on Suomelta ennätyshyvä tulos, joskin nollavisioon on vielä matkaa. Suomi on tyytyväinen, että päätelmissä on huomioitu lisäysehdotuksemme eli ajoterveys ja onnettomuustutkinta, josta jaamme mielellämme kokemuksiamme. Hyvää yhteistyötä liikenneturvallisuuden edistämiseksi tarvitaan.

Puheenjohtajavaltio Belgia totesi päätelmät hyväksytyiksi ja kertoi KOM:n aikovan päivittää liikenneturvallisuusstrategiaansa päätelmät huomioiden ensi vuonna.

Lainsäädäntökäsittelyt

Maaliikenne + horisontaaliset asiat

7. Direktiivi tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista mitoista ja painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta
8. Direktiivi yhdistettyjä kuljetuksia koskevan neuvoston direktiivin 92/106 muuttamisesta

Ministerit käsittelivät yhdellä pöytäkierroksella edistymisraportit sekä mittoja ja massoja että yhdistettyjä kuljetuksia koskevista direktiiveistä.

Puheenjohtajavaltio Belgia totesi usean jäsenvaltion pyytäneen yhdistettyjen kuljetusten ja mitta ja massa –ehdotuksen käsittelyä yhdessä. Yhdistetyissä kuljetuksissa haastavaa on ollut mm. ulkoisten kustannusten laskenta ja yhdistetyn kuljetuksen määritelmä. KOM:n esitykseen on tehty useita muutoksia mm. eFTI-alustan käyttöön ja kansallisiin tukitoimiin liittyen. Mitoissa ja massoissa kompromisseja on haettu mm. rajat ylittävän EMS-liikenteen osalta ja ehdottamalla 4t lisäpainoa päästöttömille yhdistelmille. Osalle jäsenvaltioista on ollut haastavaa sallia yli 40t rajat ylittävä liikenne ja maat ovat ilmaisseet huolia myös käänteisestä liikennemuotosiirtymästä (pois rautateiltä).

Pääjohtaja Kopczyńska totesi, että yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi vaikuttaa ongelmallisimmalta ratkaista. Komission alkuperäinen ehdotus perustui ulkoiskustannusten laskentaan, neuvosto on hakenut ratkaisua eri liikennemuodoilla kuljettujen matkojen osuuksista, mutta tästäkään ei ole toistaiseksi löytynyt sopua. Komission näkökulmasta, eFTI-järjestelmän käyttö olisi ensisijaisen tärkeää toimivan järjestelmän luomiseksi. Kansallisia tukiohjelmia koskevaa sisältöä ei tule laimentaa. Kopczyńska korosti myös, että poikkeus esim. yöajo- ja viikonloppukielloista tulisi säilyttää tekstissä, koska se edistäisi merkittävästi rajallisen terminaali- ja satamakapasiteetin käyttöä.

Pääjohtaja Kopczyńska korosti mittojen ja massojen olevan tärkeä osa ns. vihreää rahtipakettia. Mittojen ja massojen on tarkoitus vähähiilistää EU:n raskasta tieliikennettä ja edistää päästöttömiä kuljetuksia ja multimodaalisuutta. Tieliikenteen päästöttömiin käyttövoimiin siirtyminen ei onnistu vain tietulleja, veroja tai ajokieltoja käyttämällä. Tarvitaan myös kannusteita, näiden ajoneuvojen tulee olla houkuttelevia yrityksille suhteessa fossiilisia käyttövoimia käyttäviin ajoneuvoihin ilman kuormatilan pienenemistä. Tieinfran päivitystarve ei häviä viivästyttämällä tätä asetusta. Nykydirektiivi sallii jo nyt päästöttömien tai intermodaalikuljetuksissa olevien 46t yhdistelmien liikkumisen TEN-T-ydinverkolla. EU-valmistajien tulee olemaan hyvin vaikea päästä heitä sitoviin CO2-päästövähennystavoitteisiin ilman tätä asetusta.

Aiemmin kariutuneen yleisnäkemyksen mitoista ja massoista olisivat voineet hyväksyä SE, DK, LV, FI ja CZ, jotka toivoivat työtä jatkettavan HU-PJ-kaudella. Huolensa tieninfran kestävyydestä toistivat DE, FR, LV, SI, LT, MT, AT, CY, EL, SK ja BG. Rautateiden ensisijaista roolia ja huoliaan liikennemuotosiirtymästä korostivat FR, AT, EL ja SK. Useampi jäsenvaltio (DE, CZ, MT, NL) toisti vaateensa, ettei vetävän akselin painoa tule nostaa, joskin IT oli päinvastaista mieltä. Teknologisen neutraliteetin huomiointia korostivat IT ja EE. Liikenneturvallisuushuolia esittivät FR, SI ja EL. Osa jäsenvaltioista haluaisi myös rajata EMS-liikennettä nykyisestä (FR, LV, LT, RO).

Yhdistettyjen kuljetusten osalta jäsenvaltioiden puheenvuoroissa toistui tuki ko. kuljetusten edistämiselle, mutta toisaalta myös selvä indikaatio sille, että jatkotyö on vielä tarpeen. Tukitoimien tulisi olla houkuttelevia toimijoille (DE, CZ). Komission alkuperäistä ehdotusta pidettiin monilta osin varsin monimutkaisena, ainoastaan EE puhui ääneen komission ehdotuksen mukaisen, ulkoiskustannuksiin pohjautuvan määritelmän puolesta. Moni jäsenvaltio halusi rajoittaa tieosuuksien enimmäisetäisyyksiä, jotta vältetään siirtymä rautateiltä tieliikenteeseen (DE, FR, AT, NL, RO, BG). BG ehdotti, että rajoitus voitaisiin porrastaa esim. jäsenvaltion pinta-alan mukaan. CZ ja EE pitivät tärkeänä, että vanhentunut tukikehikko päivitetään nykyaikaan. MT ja CY pitivät esillä saarivaltioiden huolia. SI ja FR puolestaan korostivat alueellaan tapahtuvaa laajaa läpikulkuliikennettä.

SE puolesta on tärkeää, että emme tue sellaisia merikuljetuksia joille ei ole kaupallisesti kannattavaa maantiekuljetusvaihtoehtoa. SK halusi rinnastaa raideleveyden vaihdon kuljetusmuodon vaihtamiseksi, CZ taas halusi laajentaa vaihtoterminaalien määritelmää yksittäisiin vaihtopisteisiin.

Ministeri Ranne kiitti Suomen puheenvuorossa aiempia PJ-valtioita työstään ja harmitteli, ettei yleisnäkemystä mitoista ja massoista voitu vieläkään saavuttaa, vaikka viimeisin kompromissi oli tasapainoinen ratkaisu erilaisten kansallisten tarpeiden välillä. Isommat ja painavammat yhdistelmät ovat suuremman kuormatilansa vuoksi hyvä vaihtoehto liikenteen päästöjen vähentämiseen ja niitä voidaan käyttää tieninfraa vaarantamatta huolehtimalla painon jakautumisesta riittävän monelle akselille. Liikenneturvallisuudelle suurin uhka on rekkojen lukumäärä, ei niiden koko. Pohjoismaissa on vuosikymmenten positiiviset kokemukset näiden yhdistelmien käytöstä. Tieinfraa tulee parantaa kaikissa jäsenvaltioissa joka tapauksessa, ja esim. NATO-mailla on velvollisuus parantaa siltojensa ja tieverkkonsa kestävyyttä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet huomioiden. Rajat ylittävän liikenteen poikkeusmahdollisuus on Pohjoismaille tärkeä kysymys, ja tekstin muotoilu tulee jatkossakin säilyttää näin. Yhdistettyjen kuljetusten osalta työtä tarvitaan vielä. Ministeri korosti, että Suomi toivottaa menettelyjen yksinkertaistamiseen tähtäävät toimet tervetulleeksi. Suomi tukee tulevaa puheenjohtajaa kestävien liikennemuotojen osuuden kasvattamiseksi.

Pääjohtaja Kopczyńska totesi puheenvuoroissa esitettyjen pelkojen vahvistavan, miksi mitoissa ja massoissa ei olla pystytty etenemään, haluaa jatkaa työtä tulevan puheenjohtajavaltio Unkarin kanssa.

Puheenjohtajavaltio Belgia totesi neuvoston ottaneen tilannekatsaukset tiedoksi.

Muut asiat

9. a) EU:n päästökauppajärjestelmän laajentaminen meriliikenteeseen: toimintakehotus asianmukaisen valvonnan varmistamiseksi

Espanja esitteli laatimaansa julistusta merenkulun päästökauppajärjestelmän valvonnan tehostamisen tarpeesta. Julistukseen olivat liittyneet IT, EL, HR, CY, LT, MT, PT, PL ja RO, joiden lisäksi myös BG käytti neuvostossa Espanjan vaatimuksia tukevan puheenvuoron. Puhuneet ministerit korostivat tiukempaa valvontaa, asian edistämistä kv. merenkulkujärjestö IMO:ssa sekä päästökauppaa mahdollisesti korjaavien toimien arviointia, jolla voitaisiin estää hiilivuotoa EU:n ulkopuolisiin satamiin.

NL, DK ja SE korostivat tarvetta ensin kerätä ja analysoida merenkulun päästökaupan vaikutuksia. Sääntelyä on sovellettu vasta puoli vuotta eikä neuvotteluja tule avata uudelleen ilman uutta dataa. ES et al. poiketen NL haluaisi päinvastoin laajentaa merenkulun päästökaupan soveltamisalaa EU:ssa lisää.

Pääjohtaja Kopczyńska totesi merenkulun päästökaupan tarkoituksen olevan kannustaa vähäpäästöisiin polttoaineisiin ja kaventaa hintaeroa fossiilisten ja muiden polttoaineiden välillä. Direktiivin soveltamisala laajenee asteittain myöhempinä vuosina ja vielä on liian aikaista tehdä arviointia, jota tullaan jatkossa tekemään 2v välein. Päästökaupan vaikutuksia arvioidaan toki jo nyt yhdessä jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa ja työtä edistämään on luotu mm. uusi EL:n ja CY:n vetämä task force. Päästökaupasta kertyviä tuloja voidaan käyttää sektorin tukemiseksi, ja rahaa on jaossa myös innovaatiorahastosta. Myös KOM tukee nopean ratkaisun löytämistä kv. tasolla.

b) Käsiteltävänä olevat säädösehdotukset

i) Asetus yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta II+ (SES2+ -paketti)
ii) Direktiivi meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnasta annetun direktiivin 2009/18/EY muuttamisesta
iii) Direktiivi satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta
iv) Direktiivi lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin 2009/21/EY muuttamisesta

v) Direktiivi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta
vi) Asetus asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta satunnaisessa henkilöliikenteessä noudatettavien vähimmäistaukojen ja lepoaikojen osalta
vii) Direktiivi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta

Puheenjohtajavaltio Belgia antoi tilannekatsauksen käsiteltävinä oleviin säädösehdotuksiin, joissa saavutettiin sopu parlamentin kanssa Belgian kauden aikana. Lopullinen hyväksyminen näissä seuraa uuden parlamentin järjestäydyttyä. Myös juristilingvisti-vaihe on valtaosassa yhä kesken.

Pääjohtaja Kopczyńska kommentoi tyytyväisenä SES2+ sovun saavuttamista, vaikka sopu ei ollutkaan sellainen, mitä komissio alun pitäen toivoi. Kopczyńska toivoi jäsenvaltioilta tukea toimeenpanossa. Lisäksi hän kiitti puheenjohtajaa pyöräilyjulistuksesta, joka resonoi voimakkaasti jäsenvaltioissa ja sidosryhmissä.

c) Rautateiden kansainvälisen matkustajaliikenteen foorumia koskevan neljännen tilanneselvityksen esittely

Hollanti ja Itävalta esittelivät rautateiden kansainvälisen henkilöliikenteen yhteyksien kehittämistä varten perustetun kansainvälisen yhteistyöryhmän (EU Platform for International Railway Passenger Transport, IRP) neljännen väliraportin. Raportissa on kiinnitetty huomiota mm. rajat ylittävien matkojen lippujen myyntiin ja sektorin omiin aloitteisiin. NL kannusti komissiota edistämään multimodaalisia digitaalisia liikkumispalveluita koskevan MDMS-aloitteen valmistelua. AT puolestaan korosti tarvetta toimiville palveluille, jotta ihmisiä voidaan houkutella pois lyhyistä lennoista.

Pääjohtaja Kopczyńska kiitti foorumia työstä ja toivoi että työssä keskityttäisiin jatkossa myös sellaisiin haasteisiin, joita voidaan ratkaista kansallisilla toimilla, kuten esim. uusille markkinoille tulijoille saatavilla oleva rahoitus.

d) Prahan julkilausuma strategisen liikenneinfrastruktuurin kehittämisestä ja rahoituksesta

Tšekki esitteli ns. Prahan julkilausuman liikenneinfran rahoitukseen liittyen. Julkilausuman ovat allekirjoittaneet yhteensä seitsemän valtiota: Tšekki, Viro, Unkari, Latvia, Liettua, Puola ja Slovakia. CZ viittasi tässä erityisesti juuri hyväksytyn TEN-T-asetuksen toimeenpanoon ja tulevan CEF-instrumentin vahvaan rooliin. PL piti tärkeänä, että tulevissa MFF-neuvotteluissa huomioidaan tässä esille nostetut huolet.

RO korosti konnektiviteetin tärkeyttä ja viittasi tässä myös EU:n laajentumiseen. Poliittisten toimien ei tulisi olla esteenä kilpailukyvylle. CY piti myös tärkeänä TEN-T-asetuksen säännösten noudattamista ja toivoi vahvaa CEF-instrumenttia.

e) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma

Unkari esitteli seuraavan puheenjohtajavaltion ominaisuudessa työohjelmansa (ei-julkinen asiakohta).

Suomen edustajat
LVM: ministeri Lulu Ranne, erityisavustaja Tuomas Sorsa, yksikönjohtaja Pyry Takala, erityisasiantuntija Noora Saarinen-Uutela
EUE: Mertens Saara Pokki, erityisasiantuntija Erik Asplund, erityisasiantuntija Maija Mansikkaniemi, tiedottaja Marjo Hakkarainen, assistentti Kristiina Stenqvist
VNK: EU-erityisasiantuntija Ville Niemi

Asiakirjat
10810/24 (esityslista asiakirjaviitteineen)

Liitteet -

Viite -