Asplund Erik

17.12.2024

Liikenneneuvosto 5.12.2024

Kokous

Liikenneneuvosto 5.12.2024

Joulukuun liikenneneuvostossa hyväksyttiin kolme yleisnäkemystä: ajokieltoja koskeva direktiivi, asetus matkustajien oikeuksien toteuttamisesta unionissa ja asetus matkustajien oikeuksista multimodaalisten matkojen yhteydessä. Lisäksi käytiin politiikkakeskustelu lentomatkustajien oikeuksista, ja kuultiin tilanneselvitys yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin neuvotteluiden etenemisestä.

Muissa asioissa kuultiin tiedotusasiat EU:n autoteollisuuspolitiikasta, käsiteltävänä olevista säädösehdotuksista, EU-tuomioistuimelle esitetystä lausuntopyynnöstä lentoliikennesopimuksista, liikenneköyhyyden ehkäisemisestä ja torjumisesta, Verkkojen Eurooppa -välineestä, luvattomien esineiden tunkeutumisesta EU:n jäsenvaltioiden alueelle kolmansista maista, päästökauppajärjestelmän meriliikenteeseen laajentamisen vaikutuksista, liikenneinfrastruktuurin sietokyvystä äärimmäisten ilmiöiden osalta sekä seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelmasta.

Liikenneneuvostossa ei järjestetty virallista lounaskeskustelua. Ministeri Ranne tapasi kahdenvälisesti uuden kestävän liikenteen ja turismin komissaarin Apostolos Tzitzikostasin ja kutsui tämän vierailulle Suomeen.

1. Esityslistan hyväksyminen

Hyväksyttiin esityslista.

2. Ajokieltoja koskeva direktiivi - Yleisnäkemys

Puheenjohtajavaltio Unkari (PJ) totesi neuvoston tavoittelevan yleisnäkemystä EU:n laajuisesta ajokieltoehdotuksesta, joka on viimeinen ns. liikenneturvallisuuspaketin osa. Tarkoituksena on lopettaa toisessa EU-jäsenvaltiossa asuvien kuljettajien rankaisemattomuus laajentamalla ajo-oikeuden menetys yhtäaikaisesti kaikkiin unionin jäsenvaltioihin. Ei tulla kuitenkaan harmonisoimaan kansallisia sääntöjä tai rangaistuksia vaan jäsenvaltioiden välisiä eroja kunnioitetaan jatkossakin. Ehdotuksen soveltamisala on rajoitettu vakavimpiin liikennerikoksiin ja -rikkomuksiin ja jäsenvaltioille on jätetty paljon joustavuutta, milloin vastavuoroisesta tunnustamisesta voi kieltäytyä. Ehdotus tullaan sulauttamaan osaksi ajokorttidirektiiviä. Siinä on myös erillinen revisiolauseke.

Uusi kestävän liikenteen ja turismin komissaari Apostolos Tzitzikostas piti ehdotusta avainaskeleena eteenpäin liikenneturvallisuuden parantamisessa ja rikollisten saattamisessa vastuuseen teoistaan. Tällä hetkellä yhdessä jäsenvaltiossa langetettua ajokieltoa ei tunnusteta toisessa jäsenvaltiossa edes vakavien tekojen osalta. Komissio (KOM) varaa kuitenkin kantansa yhä tässä vaiheessa neuvotteluja ja harmitteli mm. termin ”unionin laajuinen vaikutus” korvaamista jäsenvaltioiden keskinäisiin ilmoituksiin perustuvalla järjestelmällä. Ns. rangaistuspistejärjestelmä on ulkona direktiivin soveltamisalasta,

mutta osa jäsenvaltioista olisi halunnut huomioida toistuvat teot, joita tullaan tarkastelemaan myöhemmin uudestaan (revisiolauseke). Ajokieltoehdotusta on tärkeä käsitellä parlamentin kanssa käytävissä kolmikantaneuvotteluissa erillään ajokorttidirektiivin muutoksesta.

Kaikki jäsenvaltiot käyttivät puheenvuoron toivottaen uuden komisaarin tervetulleeksi ja korostivat tukeaan yleisnäkemykselle sekä sitoutumistaan liikenneturvallisuuden edistämiseen. Tukensa Vallettan julistuksen ns. nollavisiolle uudistivat DE, ES, SE, DK, SI, LU, IE, FI, MT, EE, BG ja PL. Jäsenvaltiot korostivat ehdotuksen merkitystä ns. ajokorttishoppailun ehkäisemisessä, rankaisemattomuuden lopettamisessa, rajat ylittävässä yhteistyössä sekä toisaalta kansallisten järjestelmien erojen kunnioittamisessa. FR ja DE korostivat alkoholin, päihteiden ja merkittävien ylinopeuksien aiheuttaman uhan merkitystä liikenneturvallisuudelle. Ehdotuksen myötä tuleva hallinnollinen taakka ei saa kuitenkaan muodostua kohtuuttomaksi (DE, CZ, IE, FI, NL, RO, MT, EL, EE, CY, PT, BG, AT ja LV). Useat jäsenvaltiot (BE, HR, SI, LU, IE, FI, NL, EE, PT, SK ja LV) toivoivat kolmikantaneuvottelujen loppuun saattamista tulevalla Puolan puheenjohtajuuskaudella. DE, CZ ja BG olivat tyytyväisiä, että rangaistuspistejärjestelmä on soveltamisalan ulkopuolella. ES, SI ja LV olisivat puolestaan toivoneet soveltamisalan olevan laajempi ja korostivat revisiolausekkeen merkitystä. IT kertoi uuden kansallisen tieliikennelakinsa lisäyksestä, jolla myös kännykän käyttö ajon aikana johtaa jatkossa ajokieltoon.

Suomen puheenvuorossa ministeri Ranne kiitti Unkaria ja edellisiä puheenjohtajia uutterasta työstä tämän tärkeän ehdotuksen parissa. Ehdotus on askel oikeaan suuntaan ja kohti yhdessä sovittua nollan liikennekuoleman visiota, liikenneturvallisuus ja yhteistyö sen edistämiseksi ovat Suomelle erittäin tärkeä teema. Suomi on tyytyväinen, että ehdotus ottaa myös hallinnollisen taakan huomioon ja kunnioittaa jäsenvaltioiden järjestelmien välisiä eroja.

PJ totesi yleisnäkemyksen hyväksytyksi, kolmikantaneuvottelut käynnistetään mahdollisimman pian.

3. Asetus matkustajien oikeuksien toteuttamisesta unionissa – Yleisnäkemys
4. Asetus matkustajien oikeuksista multimodaalisten matkojen yhteydessä - Yleisnäkemys

Käsiteltiin molempia matkustajanoikeuksia koskevia ehdotuksia yleisnäkemykseksi yhtenä pakettina. Ehdotukset ovat osa laajempaa matkustajien liikkuvuuspakettia, johon kuuluu myös pakettimatkoja koskeva direktiivi, jonka uudistus on käsittelyssä kilpailukykyneuvoston puolella. Tarkoituksena on puuttua nykysääntelyssä ilmenneisiin epäkohtiin ja toisaalta täydentää puuttuvia kohtia.

Molempiin komission ehdotuksiin on tehty lukuisia muutoksia, korkeaa matkustajien suojelun tasoa kuitenkaan unohtamatta. Tekstejä on selkeytetty mm. soveltamisalan ja korvausten hakua koskevien prosessien suhteen. Multimodaaliehdotuksen osalta, soveltamisalaa voidaan ensisilmäyksellä pitää rajatumpana, mutta puheenjohtajan mielestä yleisnäkemyksen ratkaisu on ennen kaikkea selkeämpi.

Komissaari Tzitzikostas piti hyvänä, että neuvosto on hyväksynyt komission ehdotukset laajasti, mm. matkustajien informoinnista ja avustavien henkilöiden lentolippujen kattamisesta osittain. Komissaari kuitenkin oli sitä mieltä, että avustavan henkilön tulisi matkustaa täysin ilmaiseksi. Komissaari oli myös huolissaan valvontaan liittyvästä alemmasta kunnianhimon tasosta. On tärkeää, että kuluttajilla on tasapuoliset toimintaedellytykset. Multimodaalimatkojen osalta, soveltamisalan rajaaminen on komission näkökulmasta valitettavaa.

Kaikki jäsenvaltiot käyttivät puheenvuoron ja tukivat ehdotusta. Useimmat kiittelivät soveltamisalan selkeyttämistä ja ylipäätään tasapainoisen ratkaisun löytymistä.

FR ja BE totesivat, että matkustajien oikeuksista huolehtiminen multimodaaleilla matkoilla edistää ko. matkojen käyttöä ja siten tukee myös päästövähennyksiä. Muutamat jäsenvaltiot (ES, IT, PT) pitivät valitettavana, että operaattorien laatustandardeja koskevia vaatimuksia on höllennetty, osa (DE) taas nimenomaan kiitti puheenjohtajaa tästä muutoksesta. Osa maista (BE, ES, MT) piti myös tärkeänä, että liikuntarajoitteisia matkustajia koskevaa sääntelyä vahvistetaan Euroopan parlamentin kanssa käytävissä jatkoneuvotteluissa. AT toivoi, että jatkoneuvotteluissa varmistetaan nykyistä paremmin näiden kahden säädöksen välinen harmonisaatio.

Ministeri Ranne piti molempia yleisnäkemyksiä kannatettavana. Matkustajanoikeuksien toteutumiseksi on tärkeää, että kaikkien osapuolien roolit ovat selkeät, samoin lainsäädännön soveltamisala. Hallinnollisen taakan tasapaino, sekä viranomaisten että operaattorien osalta, on myös tärkeää.

Komissaari Tzitzikostas piti hyvänä, että sopuun on päästy. EP:n näkemystä odotetaan kesällä, ja komissio toivoo, että Tanska vie neuvottelut päätökseen oman puheenjohtajakautensa aikana.

Puheenjohtaja totesi, että neuvosto on hyväksynyt yleisnäkemykset.

5. Direktiivi yhdistettyjä kuljetuksia koskevan neuvoston direktiivin 92/106 muuttamisesta - Tilanneselvitys

Puheenjohtaja antoi tilannekatsauksen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin neuvotteluiden edistymisestä. Komission ehdotus nojasi mm. osaltaan eFTI-alustoihin, jotka eivät kuitenkaan ole vielä tällä hetkellä käytössä, joten monet jäsenvaltiot ovat suhtautuneet tähän epäilevästi. Jäsenvaltioiden kannoissa on ollut merkittävää hajontaa, joten lisätyö on tarpeen asianmukaisen kompromissin saavuttamiseksi.

Komissaari Tzitzikostas piti valitettavana, että edistystä ei ole saavutettu, nykytila ei ole asianmukainen. On tärkeää, että tukitoimet kohdistetaan niihin kuljetuksiin, joissa saavutetaan todellista ulkoiskustannusten vähentämistä. Jos EU on tosissaan kuljetusten kestävyyden parantamiseksi, tarvitaan kunnianhimoinen ratkaisu. Komissaari rohkaisi tulevia puheenjohtajia jatkamaan neuvotteluita.

Puheenvuoroja käyttäneet valtiot (SK, SI, FR, DE, IT, EE, MT ja EL) tukivat ehdotuksen tavoitteita, mutta vain EE ja MT pitivät komission ehdottamia keinoja itsessään hyvinä. DE ja SI pitivät liian pitkiä tieosuuksia ongelmallisina. SK toivoi, että raidevälin vaihdos lasketaan jatkossa tukikelpoiseksi yhdistetyksi kuljetukseksi.

6. A-kohtien hyväksyminen - Muiden kuin lainsäädäntöasioiden luettelo

Hyväksyttiin A-kohdat.

7. Lentomatkustajien oikeudet - Periaatekeskustelu

Käytiin politiikkakeskustelu lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen uudistamisesta. Komission ehdotus on vuodelta 2013, ja se oli ollut pitkään jumissa, itse asetukseen liittymättömistä syistä. Kroatian puheenjohtajakaudella 2020 oltiin jo lähellä yleisnäkemystä, mutta koronapandemia pysäytti neuvottelut. Nykytila on ongelmallinen matkustajien oikeuksien toteutumisen ja valvonnan osalta. Koronapandemia on osaltaan kärjistänyt tilannetta. Puheenjohtaja on keskustelun pohjaksi laatimassaan asiakirjassa esittänyt kaksi kysymystä: onko neuvotteluita asianmukaista jatkaa, ja mitkä ovat tärkeimmät ongelmat, jotka tulisi ratkaista.

Pääjohtaja Kopczyńska totesi, että ehdotus saattaa olla iäkäs, mutta edelleen ajankohtainen. Ongelmat ovat pysyneet samoina. Komission näkemyksen mukaan kaikki heidän ehdotuksensa elementit ovat tärkeitä, mutta ehdotuksista tulisi priorisoida sellaisia asioita, jotka liittyvät aiemmin tänään hyväksyttyihin yleisnäkemyksiin, kuten tiedonsaanti. Tämän jälkeen voitaisiin keskittyä haastavampiin kysymyksiin, kuten kompensaatio ja poikkeukselliset olosuhteet.

Kaikki jäsenvaltiot pitivät puheenvuoron, ja käytännössä kaikki kannattivat neuvotteluiden jatkamista. FI, LU, IT ja CZ olivat epäileväisiä sen suhteen, onko nykyinen ehdotus asianmukainen pohja neuvotteluille.

Käytännössä kaikki jäsenvaltiot olivat sitä mieltä, että nykyinen sääntely on liian monimutkainen, esim. poikkeuksellisten olosuhteiden määrittelyn epäselvyyden vuoksi, ja johtaa riitoihin. Useimmat myös korostivat, että on tärkeää löytää oikea tasapaino matkustajien oikeuksien ja lentoyhtiöille kohdistuvan taakan välille. Viranomaisten rooli osana muita toimijoita on myös oltava selkeä ja valvonnan on toimittava. Matkustajilla on myös oltava riittävä tieto oikeuksistaan.

Poikkeuksellisten olosuhteiden täsmentämistä pitivät tärkeänä monet: FI, BE, SK, IE, RO, LU, CY, IT ja HR. DE ja NL pitivät tärkeänä, että myös poikkeustilanteisiin, jossa matkustamista rajoitetaan, varaudutaan asianmukaisesti. Lentoyhtiöiden konkurssisuojaan kiinnittivät huomiota PT, NL ja IT. PT ja FR puolestaan toivoivat selkeää takarajaa korvausten maksamiselle.

Ministeri Ranne kiitti mahdollisuudesta keskustella lentomatkustajien oikeuksista. Tämä lainsäädäntö on erittäin tärkeä matkustajien ja toimijoiden näkökulmasta. Asetuksen uudistaminen on ollut pöydällä liian pitkään, tarvitaan uusi ja tuore lähestyminen. Vuoden 2013 ehdotus ei välttämättä ole riittävä lainsäädännön selkeyttämiseksi. Suurimmat haasteet ovat viivästyksistä ja peruutuksista maksettavat kompensaatiot sekä poikkeuksellisia olosuhteita koskevat poikkeukset. Valvontaa pidetään usein keskeisenä ongelmana, mutta tämä saattaa itse asiassa johtua nykyisen sääntelyn tapauskohtaisesta lähestymisestä. Tulisi siirtyä valituksista ja kiistoista johdonmukaisiin ja selkeisiin sääntöihin. Mikäli jatkamme neuvotteluita vanhan ehdotuksen pohjalta, jää jäsenvaltioiden vastuulle varmistaa, että muutokset ovat tarkoituksenmukaisia ja tuovat aidon muutoksen nykytilaan.

Tuleva puheenjohtajavaltio PL kiitti puheenjohtajaa asian nostamisesta agendalle. PL totesi, että heidän on selkeästi ryhdyttävä toimeen ja jatkettava neuvotteluita, jäsenvaltioiden esille nostamien haasteiden ratkaisemiseksi.

Pääjohtaja Kopczyńska piti hyvänä, että ministerit tukevat keskustelujen jatkamista, ja lupasi, että komissio tekee osansa neuvotteluiden edistämiseksi.

Puheenjohtaja veti keskustelun yhteen ja totesi että jäsenvaltiot ovat yhtä mieltä siitä, että lentomatkustajan oikeudet ovat tärkeä asia, joista keskusteluja kannattaa jatkaa. Sääntelyn tulee olla selkeä ja helppo soveltaa. Liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksien toteutumista tulee parantaa. Tiedonsaantia tulee kehittää ja varmistua valvonnan yhdenmukaisuudesta. Tämä vaatii yhdenmukaisia määritelmiä ja aikarajoja. Poikkeuksellisten olosuhteiden määrittely on keskeistä. Hallinnollisen taakan tulee laskea, ja lentoyhtiöiden toimintaedellytyksiä tulee parantaa. Vuoden 2013 ehdotuksessa on joitain haasteita, joiden osalta puheenjohtaja viittasi esimerkkinä konkurssisuojaan liittyviin kysymyksiin.

Muut asiat

8.

a) Yhteinen ehdotus uudistetuksi EU:n autoteollisuuspolitiikaksi: kilpailukyvyn ja ilmastotavoitteiden tasapainottaminen - Bulgarian, Italian, Puolan, Romanian, Slovakian ja Tšekin tiedotusasia

PJ totesi Euroopan autoteollisuuden kohtaavan mittavia haasteita, sama Bulgarian, Italian, Puolan, Romanian, Slovakian ja Tšekin tiedotusasia oli hiljan myös kilpailukykyneuvoston agendalla.

CZ, IT, RO, BG, SK, PL totesivat eurooppalaisen autoteollisuuden olevan kriisissä. 55-valmiuspaketilla annettu sääntely vaikuttaa merkittävästi liikkumiseen, alan työntekijöihin ja unionin kilpailukykyyn. Puhtaaseen liikkumiseen on investoitu mittavasti, mutta sähköautojen määrä ei ole lisääntynyt odotetusti. Valmistajat eivät pääse uusiin CO2-tavoitteisiin ollen vaarassa saada mittavat sakot. KOM:n tulisi pian siirtää tätä tavoitetta eteenpäin ja varmistaa, että sakot investoidaan suoraan takaisin sektoriin, tuleva ”Clean Investment Plan” ja autoteollisuusstrategia ovat avainasemassa. Maat korostivat teknologisen neutraliteetin, koheesion, konnektiviteetin, raaka-aineiden ja energian hinnan merkitystä. Von der Leyenin ilmoitus strategisesta dialogista alan kanssa on tervetullut. HR ja CY ilmaisivat tukea non-paperin ajatuksille.

Sen sijaan jatkamista sovitulla tiellä kohti tieliikenteen sähköistämistä ja alan investointivarmuuden turvaamista ilman tempoilevaa lainsäädäntöä korostivat FR, SE, BE, DK, NL ja IE. Myös DE ilmaisi tukevansa sähköistämistavoitteita, mutta piti korkeita sanktiouhkia vaarana teollisuudelle ja komission tulisikin uudistaa sanktiolainsäädäntö ilman vuoden 2034 tavoitteiden muuttamista.

Komissio korosti autoteollisuuden olevan unionin kilpailukyvyn ja varallisuuden kulmakivi, tulee varmistaa, että unioni on pitkällä tähtäimellä kv. tason autoteollisuuden johtaja monella sektorilla ml. akkuteollisuus. Panostetaan vihreään ja digitaaliseen kaksoissiirtymään. Strateginen dialogi EU:n autoteollisuuden kanssa käynnistyy, ja komissaari Tzitzikostas tulee tapaamaan itse teollisuuden edustajia vielä joulukuussa. 100 ensimmäisen päivän aikana annettava teollisuusstrategia tulee tukemaan alan edellytyksiä, on jatkossakin ”Made in Europe”. Huomioidaan myös automaattiajaminen, tekoäly, liikenneturvallisuus ja kasvusuunnitelmat. Komissio on valmistelemassa lisäksi autoteollisuusstrategiaa.

b) Käsiteltävänä olevat säädösehdotukset (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

i) Direktiivi ajokorteista, direktiivin (EU) 2022/2561 ja asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/126/EY ja asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta 6795/1/23 REV 1 + ADD 1 REV 1

Puheenjohtaja kertoi neuvoston antaneen uuden neuvottelumandaatin Coreper-kokouksessa 4.12. ja neuvotteluja edistetään sen pohjalta 11.12 olevissa kolmikantaneuvotteluissa, tavoitteena on alustava sopu mm. ajokorttien voimassaolosta, ns. apukuskimallista, ikärajoista ja 3. maiden ammattipätevyystodistuksista. Ainoan puheenvuoron käyttänyt SE totesi uuden B1-ajokorttiluokan olevan heille kansallisesti erittäin tärkeä ja sen ikärajaa tulisi alentaa 16 vuodesta 15 vuoteen.

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

Puheenjohtajan mukaan Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA:n uuden mandaatin neuvotteluissa ei ole saavutettu edistystä. Muut samaan ns. meriliikennepakettiin kuuluvat ehdotukset on jo hyväksytty. Teknisen tason neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa alkavat 11.12., poliittisen tason kolmikantaneuvottelut saadaan toivottavasti päätökseen Puolan puheenjohtajuuskaudella.

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

Puheenjohtaja kertoi käynnistäneensä kolmikantaneuvottelut myös ratakapasiteetin käytöstä annetun asetuksen osalta. EP:n ja neuvoston näkemyksissä on merkittäviä eroja, mutta neuvottelut ovat vasta alussa ja keskusteluja jatketaan Puolan puheenjohtajuuskaudella.

Komissio totesi instituutioiden näkemysten eroavan toisistaan varsinkin EMSA-asetuksessa ja ratakapasiteettiehdotuksessa. Toivottavasti tuleva PJ saa neuvottelut päätökseen näissä kaikissa kolmessa ehdotuksessa. Myös rekkojen ns. mitta ja massa -ehdotus on tärkeää osa vihreää rahtipakettia ja sen työstämistä tulisi jatkaa neuvostossa.

c) Komission Euroopan unionin tuomioistuimelle esittämä lausuntopyyntö lentoliikennesopimuksesta Omanin sulttaanikunnan kanssa - Alankomaiden, Belgian, Bulgarian, Espanjan, Irlannin, Italian, Itävallan, Kreikan, Kroatian, Kyproksen, Latvian, Liettuan, Luxemburgin, Maltan, Portugalin, Puolan, Ranskan, Romanian, Ruotsin, Saksan, Slovakian, Slovenian, Suomen, Tanskan, Tšekin, Unkarin ja Viron tiedotusasia 16035/24

Jäsenvaltiot ilmaisivat ei-julkisessa asiakohdassa huolensa komission EU-tuomioistuimelle esittämää lausuntopyyntöä liittyen kattavien lentoliikennesopimusten toimivaltaan.

d) Liikenneköyhyyden ehkäiseminen ja torjuminen: ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmien rooli - Komission tiedotusasia 16313/24

Komission mukaan sosiaalisen ilmastorahaston tarkoitus on varmistaa, ettei kukaan jää jälkeen, ja siitä jaetaan 86 miljardia euroa haavoittuvaisille ryhmille tarkoituksena ehkäistä mm. energia- ja liikenneköyhyyttä. Jäsenvaltioilla on valta allokoida varat haluamallaan tavalla kansallisten prioriteettiensa mu-

kaan. Varoja on käytetty esimerkiksi yhteyksien parantamiseen syrjäseuduilla, maaseudun kutsuliikennepalveluihin, julkisen latausinfran rakentamiseen, sähkö- ja rahtipyörien hankintatukiin sekä nollapäästöisten ajoneuvojen hankintatukiin haavoittuvaisille kotitalouksille ja mikroyrityksille. Komissio työstää suositusta liikenneköyhyyden ja saavutettavuuden huomioinnista ja toivoo ettei liikennettä ylenkatsottaisi kansallisia suunnitelmia laadittaessa.

Puheenvuoron käyttäneistä maista ES muistutti Barcelonan liikenneköyhyysjulistuksesta (2023) ja korosti syrjäseutujen ja merentakaisten alueiden huomiointia strategisessa suunnittelussa. RO aikoi käyttää varoja liikennepalveluihin pääsyyn syrjäseuduilla ja liikennejärjestelmän monipuoliseen kehittämiseen. FR on valmistelemassa kansallista liikenneköyhyysstrategiaa, jonka ytimessä ovat syrjäseudut, rautatiet, pyöräily, pikajunayhteydet ja päästöttömien ajoneuvojen ns. social leasing.

e) Yhteinen epävirallinen asiakirja CEF – Verkkojen Eurooppa -välineestä III - Latvian, Liettuan ja Viron tiedotusasia 16039/24

EE esitteli LT ja LV kanssa allekirjoittamansa yhteisasiakirjan, jolla annetaan tuki CEF-instrumentille. CEF on ollut hyvin toimiva työkalu, ja sillä on pystytty osaltaan vastaamaan mm. Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamiin haasteisiin. EE totesi, että Rail Baltica tulee valmistumaan ajallaan, ja myös jatkossa on tärkeää kohdentaa tukea rajat ylittäville hankkeille. Lisäksi on tärkeää, että sotilaallista liikkuvuutta tuetaan. LT ja LV tukivat EE puheenvuoroa.

AT, PT, MT, SK, CZ ja EL tukivat CEF-instrumentin tärkeyttä ja yhtyivät monilta osin Baltian maiden esille nostamiin huoliin – riittävä rahoitus tulevalla kaudella on tarpeen mm. vihreän siirtymän, sotilaallisen liikkuvuuden että ylipäätään liikenteeseen liittyvien tavoitteiden kuten TEN-T-asetuksen turvaamiseksi. RO piti tärkeänä, että EU-rahoituksella voidaan puuttua puuttuviin linkkeihin ja tukea yhteiskunnan kehittymistä koko Romanian alueella.

Ministeri Ranne kiitti EE, LV ja LT valtuuskuntia non-paperista. Ministeri korosti, että heikentyvä turvallisuustilanne nostaa entisestään kaksikäyttöinfran tarvetta. Infran tulee parantaa huoltovarmuutta, sotilaallista liikkuvuutta ja kokonaisturvallisuutta. Haasteet unionin rajoilla vaativat EU-tason rahoitusta ja EU-maista juuri Suomella on pitkä maaraja Venäjän kanssa. Ministeri muistutti myös, että hyvät yhteydet Ruotsin ja Norjan satamiin ovat erittäin tärkeitä.

Komissaari Tzitzikostas totesi kuunnelleensa tarkkaan keskustelua, ja tunnusti jäsenvaltioiden toiveen CEF3:n tai vastaavan instrumentin säilyttämiseksi tulevassa budjetissa. CEF on ollut erittäin toimiva instrumentti, ja varsin laajasti ylihaettu. Ohjelma on toiminut hyvin kaikkien vuosien aikana. Draghin raportti osaltaan vahvistaa näkemystä siitä, että liikenneinfraan kohdistuu valtavia investointipaineita (245mrd€ / seuraavat 15v). Seuraava MFF on ratkaiseva hetki, kun uudistettu TEN-T-asetus pannaan täytäntöön. Komissaari totesi, ettei voi ennakoida tulevan budjetin rakennetta, mutta työ on alkanut, ja tavoitteet ja haasteet ovat edelleen ennallaan. Komissaari toivoi tukea hallitusten piirissä, liikenneinfran investointien priorisoimiseksi.

f) Luvattomien esineiden tunkeutuminen EU:n jäsenvaltioiden alueille kolmansista maista - Liettuan tiedotusasia 15764/24

LT kertoi ei-julkisessa keskustelussa alueelleen Venäjältä ja Valko-Venäjältä tunkeutuneista esineistä, joista suuri osa on sääpalloja.

g) EU:n päästökauppajärjestelmän meriliikenteeseen laajentamisen vaikutuksia koskeva toimintakehotus - Bulgarian, Espanjan, Italian, Kreikan, Kroatian, Kyproksen, Maltan, Portugalin ja Romanian tiedotusasia 16511/24)

IT, PT, ES, MT, CY, RO, HR, BG, EL toivat jälleen liikenneneuvostossa esiin merenkulun päästökauppajärjestelmään liittyvän tyytymättömyytensä ja huolensa EU-satamien kilpailukyvyn heikkenemisestä ja mahdollisesta hiilivuodosta liikenteen siirtyessä erityisesti Pohjois-Afrikan satamiin. Maat korostivat, ettei kyseessä ole vain Välimeren asia vaan koko unionille tarvitaan hätäsuunnitelma ja välittömiä toi-

mia. Osa yhteisen toimintakehotusasiakirjan laatineista jäsenvaltioista piti riittämättömänä, että komissio toistaiseksi vain tarkkailee ja analysoi tilannetta ja vaati päästökauppalainsäädännön revisiolausekkeita käynnistettäväksi välittömästi. Asia tulee huomioida myös EU:n tulevassa satamastrategiassa. RO korosti huoliaan satamatyöläisten tilanteesta ja BG Mustanmeren liikennevirtojen uudelleen ohjautumisesta. EL:n mielestä päästövähennystoimia tulisi ensisijaisesti tehdä kv. tasolla IMO:ssa.

EE toivoi satamien kilpailukyvyn olevan EU:n tulevan meriteollisuusstrategian prioriteetti. Kilpailukyky on huoli myös Itämerellä, jossa tällä hetkellä korostuu erilaiset hybridiuhat. Toimintakehotuksen sisältöä vastustivat NL, DK, DE, BE ja SE, jotka korostivat, että päästökauppalainsäädännön säilyttäminen koskemattomana on ensiarvoisen tärkeää eikä komission tähänastisissa arvioissa ole ilmennyt liikennemuotosiirtymää 3. maihin. Vaikutusten kattava analysointi tarvitsee myös riittävän pitkän seuranta-ajan. NL haluaisi, päinvastoin kuin toimintakehotusmaat, laajentaa päästökauppajärjestelmää myös alle 400GT:n aluksiin ja BE off-shore-toimintoihin.

Komission pääjohtaja Kopczyńska kertoi päästökauppatulojen olleen viime vuonna 33 miljardia euroa, jonka jäsenvaltiot voivat käyttää alan tueksi, samoin innovaatiorahastosta tuli käytettäväksi 20 miljoonaa euroa. Komissio on sitoutunut alan tukemiseen ja mahdollista liikennemuotosiirtymä tarkkaillaan herkeämättä raportoiden asiasta kahden vuoden välein. IMO-tason työtä tuetaan täysin eikä tuplataakkaa tule.

h) EU:n liikenneinfrastruktuurin sietokyky äärimmäisten ilmastoon liittyvien ja geofysikaalisten tapahtumien varalta - Espanjan tiedotusasia

ES muistutti jäsenvaltioita viimeaikaisista tulvista Valenciassa. ES oli sitä mieltä, että eurooppalainen liikenneinfra ei ole valmiina tuleviin haasteisiin ja resilienssiä on parannettava. Nämä haasteet vaihtelevat jäsenvaltioittain, mutta niihin on vastattava.

Puheenvuoroja käyttäneet maat (BE, RO, FR, PL, EL, SI) ilmaisivat solidaarisuuttaan ja korostivat liikenneinfran resilienssin kehittämisen tarvetta.

Komissaari Tzitzikostas ilmaisi solidaarisuuttaan Espanjan kansalle. Häiriöt korostavat liikennejärjestelmän haavoittuvuutta aikana, jolloin resilienssiä eniten tarvitaan. Komissaari korosti strategisen lähestymisen tarvetta, jotta infrastruktuuri on valmiina tuleviin shokkeihin. Komissio työskentelee jo toimenpiteiden parissa, jotka parantavat infran ilmastoresilienssiä. TEN-T on kulmakivi tälle lähestymistavalle, asetuksen mukaan kaikkien infrahankkeiden yhteydessä täytyy jatkossa huomioida ilmastonmuutoksen vaikutukset. Tarvitaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyöstä, harmonisoituja riskiarvioita ja kohdennettuja investointeja, joiden täytyy tapahtua etupainotteisesti.

i) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma - Puolan tiedotusasia

Seuraava puheenjohtaja Puola esitteli työohjelmansa (ei-julkinen asiakohta). Pääpaino puheenjohtajuuskaudella yleisesti on turvallisuudessa, liikenteen osalta prioriteetteina on resilienssi, investoinnit ja kilpailukykyinen liikenne.

Suomen edustajat
LVM: Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne, erityisavustaja Tuomas Sorsa, Pyry Takala, Petri Lepistö
EUE: PES Lauri Hirvonen, Maija Mansikkaniemi, Erik Asplund
VNK: Ville Niemi

Asiakirjat
16331/24 (esityslista asiakirjaviitteineen)

Liitteet -

Viite -