Asplund Erik 12.12.2025

Liikenneneuvosto 4.12.2025

Kokous

Liikenneneuvosto 4.12.2025

Joulukuun liikenneneuvostossa hyväksyttiin yleisnäkemykset raskaan liikenteen mitta- ja massa -direktiivin 96/53/EY muuttamisesta sekä liikennekelpoisuuspaketista eli direktiivi määräaikaiskatsastuksista (direktiivin 2014/45/EU muuttaminen) ja direktiivi teknisistä tienvarsitarkastuksista (direktiivin 2014/47/EU muuttaminen).

Muissa asioissa kuultiin tiedotusasiat kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n Net Zero Framework -päätöksestä, Verkkojen Eurooppa (CEF) -asetuksesta, raideliikenteen kilpailukyvystä, katsaus vireillä olevista lainsäädäntöehdotuksista (multimodaalit matkustajan oikeudet, matkustajan oikeuksien täytäntöönpano, lentomatkustajan oikeudet, yhdenmukaisesta päästöraportoinnista, rautatiekapasiteetista ja tienkäyttömaksuista ja sotilaallista liikkuvuutta koskevasta paketista), kestävän liikenteen investointiohjelmasta, suurnopeusjunia koskevasta toimintaohjelmasta, Ukrainan tukemiseksi perustetusta ryhmästä (CIG4U) ja tukirahastosta (UTSF), miehittämän ilmailun ja salakuljetus kuumailmapallojen aiheuttamista häiriöistä siviili-ilmailulle, päästökaupan vaikutuksista merenkululle, raskaan liikenteen latausinfrastruktuurille, yritysajoneuvokannan viherryttämisestä, henkilökohtaisista liikkumislaitteista sekä tulevan puheenjohtajan Kyproksen tulevan kauden työohjelmasta.

Ministerit keskustelivat lounaalla lainsäädännön yksinkertaistamisesta liikennesektorilla.

Lisäksi FI, AT, FR, DE, LU, NL, PT ja ES allekirjoittivat kestäviä lentoliikenteen polttoaineita (eSAF) koskevan julkilausuman.

1. Esityslistan hyväksyminen

Hyväksyttiin esityslista.

2. Direktiivi tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista sallituista mitoista ja painoista annetun neuvoston direktiivin - yleisnäkemys

Asiakohdassa hyväksyttiin määräenemmistöllä neuvoston yleisnäkemys mitta- ja massa direktiiviin. Ehdotusta kehuttiin tasapainoiseksi kokonaisuudeksi, joka huomioi eri alueiden erityistarpeet ja olosuhteet sekä tarjoaa kannustimia puhtaille ajoneuvoille, mutta toisaalta turvaa infrastruktuurin kestävyyden. **ES, PT, IT, HU** esittivät vielä tyytymättömyytensä kompromissiin ja eivät tukeneet yleisnäkemystä. Lisäksi **AT** pidättäytyi äänestämästä ehdotuksesta. Ehdotusta kritisoitiin mm. rajat ylittävän

liikenteen vaatimattomasta harmonisoinnista, vetoakselin massan säilyttämisestä nykyisellään ja toisaalta vaikutuksista infrastruktuurin kestävyydelle.

Ministeri Ranne piti yleisnäkemystä merkittävänä edistysaskeleena, joka parantaa kuljetusten tehokkuutta ja logistiikan kilpailukykyä Euroopassa, huomioi kansalliset erityispiirteet sekä turvaa infrastruktuurin. Kompromissi tunnustaa raskaampien ja pidempien ajoneuvoyhdistelmien ympäristöhyödyt, vahvistaa saumattoman rajat ylittävän liikenteen hyödyt ja sisältää kannustimia nollapäästöisille ajoneuvoille. Ministeri toivoi trilogineuvotteluiden käynnistyvän mahdollisimman pian.

3. Liikennekelpoisuuspaketti – yleisnäkemys

a) Direktiivi määräaikaiskatsastuksista (direktiivin 2014/45/EU muuttaminen) ja direktiivi teknisistä tienvarsitarkastuksista (direktiivin 2014/47/EU muuttaminen)
b) Direktiivi ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista ja ajoneuvorekisteritiedoista (direktiivin 1999/37/EY kumoaminen)

Asiakohdassa hyväksyttiin määräenemmistöllä neuvoston yleisnäkemys liikennekelpoisuuspakettiin eli katsastustoiminta, tienvarsitarkastus ja ajoneuvojen rekisteröinti -direktiivejä koskeviin lainsäädäntöesityksiin. Lähes kaikki jäsenvaltiot kannattivat yleisnäkemystä ja olivat tyytyväisiä kompromissiin, joka huomioi erilaisia olosuhteita eri EU:n alueella. Vain **LV** pidättäytyi äänestämästä kompromissista, koska ei kokenut, että sen näkemyksiä oli otettu riittävällä tavalla huomioon.

Ministeri Ranne kiitti PL ja DK puheenjohtajia onnistuneesta työstä ja pitää saavutettua yleisnäkemystä tasapainoisena kompromissina, joka vahvistaa liikenneturvallisuutta, parantaa ilmanlaatua ja huomioi unionin erilaiset olosuhteet. Kompromissi tunnustaa myös Suomen erityispiirteet, kuten kausiluonteisen moottoripyöräilyn ja kylmät ilmasto-olosuhteet, sekä tukee digitalisaatiota ja ajoneuvodatan parempaa saatavuutta. Ministeri ilmaisi Suomen tuen yleisnäkemykselle ja odottaa työn jatkumista Kyproksen puheenjohtajakaudella trilogineuvotteluissa.

4. A-kohtien hyväksyminen - Muiden kuin lainsäädäntöasioiden luettelo

Hyväksyttiin esityslistan mukaisesti.

5. Muut asiat:

a. IMOn nettonollakehystä koskeva tilannekatsaus - Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

PJ esitteli ei-julkisen asiakohdan ja DE, IT, FR, BE, EL, IE, MT NL, SE ja CY käyttivät puheenvuoron.

b. Asetus Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta - Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

Käytiin keskustelu Verkkojen Eurooppa-välineestä (CEF), liikenteen osalta. Asetuksessa pyritään osittaiseen yleisnäkemykseen 15.12. TTE Energia neuvostossa.

Komissaari Tzitzikostas piti hyvänä, että ehdotuksesta ollaan pääsemässä sopuun. Komissaari totesi tunnistavansa, että liitteessä oleva rajat ylittävien hankkeiden listaus on vaatinut muutoksia maantieteellisten erityispiirteiden huomioimiseksi. Kuitenkin, liitteen laajentaminen vaatii myös komission mielestä vastaavasti lisäpanostuksia, joten vähintäänkin jäsenvaltioiden pitäisi nyt uuden tekstin varjolla kannattaa komission ehdotusta budjetin koon osalta, ja mieluiten kasvattaa sitä. Sotilaallisen

liikkuvuuden osalta komissaari piti tervetulleena, että jäsenvaltiot ovat suhtautuneet positiivisesti ehdotuksen tältä osin vahvaan painotukseen.

Puheenvuoroja käyttäneet jäsenvaltiot (**DE, CZ, FR, AT, BE, SK, ES, IE, EE, MT, PL, FI, HR, BG, NL, PT, RO, EL, SE, AT, SK, IT, LT, LU, CY**) toivottivat tervetulleeksi komission ehdotuksen. Jäsenvaltiot korostivat, että CEF on jo osoittanut toimivuutensa. Jäsenvaltiot pitivät fokusta rajat ylittävään liikenteeseen sekä sotilaalliseen liikkuvuuteen hyvänä. Puheenjohtajan valmistelutyö ja kompromissin eteneminen sai myös käytännössä yksimielisen tuen, eikä muutosehdotuksia tulevaan tekstiin esitetty, vaikka joitain kommentteja maantieteellisistä erityispiirteistä ja rajat ylittävästä liikkeestä kuultiinkin.

Ministeri Ranne kiitti puheenjohtajaa työstä tekstin valmistelussa, on hienoa, että osittainen yleisnäkemys voidaan saavuttaa Tanskan kaudella. Suomi pitää hyvänä, että tekstiä on työstetty reiluun ja tasapuoliseen suuntaan. CEF-asetus on keskeinen työkalu TEN-T-asetuksen toimeenpanossa ja rajat ylittävän liikenteen mahdollistamisessa. Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa tämä on entistä tärkeämpää. Sotilaallisen liikkuvuuden panostus on myös keskeinen elementti – Suomessa, EU:n ulkorajavaltiona ja NATOn etulinjavaltiona, on tärkeitä investointitarpeita, jotka hyödyttävät koko Eurooppaa. Ministeri muistutti, että Suomen raja Venäjän kanssa on 1300 kilometriä pitkä. Esimerkkinä panostuksesta ministeri mainitsi raideleveyden muutoksen, joka mahdollistaa joukkojen nopean liikuttamisen pohjoismaiden välillä tulevaisuudessa.

c. Puheenjohtajavaltion julkilausuma ”Rautatiealan kilpailukyvyn parantaminen vähentämällä teknisiä ja hallinnollisia kustannuksia Euroopan laajuisen yhdenmukaistamisen ja käyttöönoton avulla” - Puheenjohtajavaltion tiedotusasia

Ministeri kertoi marraskuussa järjestetystä puheenjohtajakauden tapahtumasta, joka keskittyi rautatieliikenteen kustannusten vähentämiseen. Teknologiaa koskevan sääntelyn on oltava ennakoitavaa, ja tähdättävä standardointiin. Euroopan rautatievirasto ERAn työ yhdessä komission kanssa tässä on tärkeää.

Komissaari Tzitzikostas yhtyi monilta osin puheenjohtajan julistukseen, ja totesi että nämä elementit sisältyvät monilta osin jo aiemmin esiteltyyn suurnopeusjunayhteyksiä koskevaan toimintaohjelmaan. Standardisointi auttaa, ja komission tarkoituksena on pyrkiä eroon poikkeuksista, jotka koskevat vain yksittäisiä jäsenvaltioita tai muutamaa jäsenvaltiota.

NL korosti, että infrastruktuurin kehittämiseen liittyvät rahoitushaasteet ovat heille erittäin tärkeä elementti.

d. Sotilaallisen liikkuvuuden paketti - Komissio esittelee

Komissaari Tzitzikostas esitteli asian. Sotilaallisen liikkuvuuden paketti lähettää selkeän signaalin siitä, että aihe on prioriteetti. Kokonaisuus sisältää ehdotuksia, joilla pyritään kuljetusten helpottamiseen, sekä operatiivisten ehtojen yhdenmukaistamisella ja nopeuttamisella, että infrastruktuurin päivityksillä. Keskeistä on varmistaa, että rajat ylittävä liikenne toimii. Infrastruktuurin osalta komissaari korosti linkkiä tulevaan budjettiin liittyvän Verkkojen Eurooppa (CEF)-asetusehdotukseen, ja kannusti ministereitä tukemaan komission ehdottamaa budjettitasoa (17mrd euroa).

Puheenvuoroja käyttäneet jäsenvaltiot (**PL, NL, ES, IE, EE, EL, RO, DE, SE**) ilmaisivat tukensa komission ehdotukselle.

ES muistutti, että komissaarin mainitsema 17 miljardia ei riitä alkuunkaan nyt tunnistettuihin tarpeisiin, myös **EE** korosti riittävien resurssien tärkeyttä. **IE** piti hyvänä, että tiettyjen maiden erityispiirteet on huomioitu. **EL** korosti merenkulun ja satamiensa merkitystä. **RO** muistutti Ukrainaan suuntautuvista

kuljetuskäytävistään. **DE** totesi, että heidän roolinsa keskeisenä toimijana Euroopassa on tunnistettu, ja he aikovat myös toimia sen mukaan. **SE** piti tärkeänä, että rajattuja resursseja käytetään mahdollisimman tehokkaasti. **SE** tunnistaa puolestaan roolinsa kauttakulkumaana, ja muistutti tässä yhteydessä pohjoismaisesta yhteistyöstä aiheeseen liittyen.

e. Kestävän liikenteen investointisuunnitelma - Komission tiedotusasia

KOM mukaan suunnitelma kestävien polttoaineiden edistämiseksi lento- ja meriliikenteessä on strategisesti tärkeä EU:n tulevaisuudelle, sillä Refuel EU Aviation- ja Fuel EU Maritime -velvoitteet edellyttävät merkittäviä panostuksia markkinoihin. Lopullisia investointipäätöksiä ei ole vielä tehty, mutta kilpailun häviäminen kolmansille maille ei ole vaihtoehto.

Tarvitaan riskienhallintaa ja lisärahoitusta nykyisten 3 miljardin EU-instrumenttien lisäksi, esimerkiksi kaksipuolisen huutokaupan kautta eSAF:lle vuonna 2026. **AT, FR, DE, FI, LU, ES, PT** ja **NL** ovat mukana ensimmäisen vaiheessa ja hanke on avoin muillekin, tavoitteena markkinoiden vahvistaminen, investointien vauhdittaminen EU:ssa sekä yhteistyön tiivistäminen kumppanimaiden kanssa raaka-aineiden saannin turvaamiseksi.

ES, PT, SE ja **LU** puheenvuoroissa korostettiin päästövähennysten, taloudellisen tuen ja investointien merkitystä, vaikka osa maista näki aikataulun haastavana, kokonaisuutena kyseessä on tärkeä askel kohti kestävää tulevaisuutta. **FR** korosti tasapuolisten toimintaedellytysten merkitystä.

f. Käsiteltävinä olevat säädösehdotukset - puheenjohtajan tiedotusasia

i. Asetus kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta
ii. Asetus lentomatkustajien oikeuksista
iii. Asetus matkustajien oikeuksien toteuttamisesta unionissa
iv. Asetus matkustajien oikeuksista multimodaalisten matkojen yhteydessä
v. Asetus rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta
vi. Direktiivin 1999/62/EY kohdennettu muuttaminen eurovinjetin osalta

PJ esitteli Tanskan puheenjohtajuuskaudella tapahtunutta edistystä käsiteltävinä olevien säädösehdotusten osalta. Kuljetusten päästöjen laskentaa ja raportointia koskevasta CountEmissionsEU-asetusehdotuksesta sekä ratakapasiteetin käyttöä koskevasta asetusehdotuksesta on saavutettu alustava sopu. Matkustajien oikeuksia koskevista aloitteista, erityisesti lentomatkustajien oikeuksien osalta, on käyty runsaasti neuvotteluita, työ jatkuu Kyproksen kaudella.

PT muistutti lentomatkustajien oikeuksien yhteydessä siitä, että he pitävät tärkeänä pitäytyä nykytilassa kompensaatioiden suhteen yksi tapa tasapainottaa tilannetta lentoyhtiöiden suuntaan voisi olla lennonjohtoon liittyvien viiveiden kustannusten korvaaminen lennonvarmistuspalveluiden tasolta. **DE** korosti myös pitävänsä lentomatkustajien oikeuksia tärkeänä, ja toivotti sovun ratakapasiteettia koskevasta asetusehdotuksesta tervetulleeksi.

g. Tuleva korkean tason vuoropuhelu kansainvälisen liikennefoorumin Ukrainaa käsittelevässä yhteisen edun ryhmässä 4 (CIG4U) sekä Ukrainan liikenteen tukirahaston (UTSF) perustaminen tämän aloitteen puitteissa (Tukholma, 17. helmikuuta 2026) - Ruotsin tiedotusasia

SE kertoi Ukrainan liikenteen tukirahaston perustamisesta, tarkoituksena on tukea välittömiä lyhyen tähtäimen toimia liikennejärjestelmän uudelleenrakentamiseksi ja kehittämiseksi. Näihin rahoitusta on

ollut vaikeampi löytää, koska monet instrumentit eivät ole soveltuneet pienten hankkeiden tukemiseksi. Ruotsi toivoi jäsenvaltioilta tukea tämän instrumentin menestyksen varmistamiseksi, ja toivotti jäsenvaltiot tervetulleeksi myös korkean tason dialogin ryhmän (CIG4U) seuraavaan kokoukseen Tukholmassa helmikuussa.

RO, EE ja **PL** tukivat Ruotsin aloitetta.

KOM (pääjohtaja Magda Kopczynska, liikenteen pääosasto) piti Ruotsin aloitetta kiinnostavana ja ilmaisi valmiuttaan keskustella asiasta rakentavasti. On tärkeää, että aloitteet tukevat toisiaan eivätkä ole ristiriitaisia. Pääjohtaja viittasi myös jäädytettyjen venäläisvarojen käyttöön. Tukimallia voitaisiin ottaa esimerkiksi energiainfrastruktuurin tukemiseksi tehdyistä toimista.

h. EU:n päästökauppajärjestelmän yhtenäisestä laajentamisesta meriliikennepalveluihin aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia koskeva toimintakehotus - Italian, Kreikan ja Maltan tiedotusasia

IT alusti asiakohdan, jossa pyysivät merenkulun päästökaupan soveltamisen keskeyttämistä. **EL, MT** tukivat puheenvuoroa ja näkivät alueelliset mekanismit toimimattomina. Myös hiilivuotoa pidettiin ongelmallisena mm. **ES** ja **HR** ja pitivät tärkeänä, että päällekkäinen sääntely puretaan globaalin sääntelyn kanssa. **FR** ja **SE** tukivat EU:n merenkulun ETS:ää ja pitivät tärkeänä kannustimena vähentää päästöjä, mutta muun muassa päällekkäinen hallinnollinen taakka pitäisi purkaa.

i. Yhteinen julkilausuma raskaiden hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuurin haasteista - Bulgarian, Italian, Latvian, Puolan, Romanian, Slovakian, Suomen, Tšekin, Unkarin ja Viron tiedotusasia

EE alusti asiakohdan ja oli laatinut taustapaperin, jossa mm. **FI** oli yksi allekirjoittajista. Taustapaperissa pyydetään joustoja vaihtoehtoisten polttoaineiden latausinfrastruktuuria koskevan asetuksen täytäntöönpanoon (AFIR) ja määräaikoja tulisi pidentää viidellä vuodella. Muuttunut tilanne Euroopassa verrattuna asetuksen antamiseen tulisi huomioida uudelleentarkastelun yhteydessä vuonna 2027.

RO ja **CZ** pitivät tukipuheenvuorot ja korostivat mm. markkinakysyntään perustuvaa latausinfraa ja pitivät hyvänä, että autoteollisuutta koskeva omnibussi-ehdotus annetaan lähiaikoina. Toisaalta **FR** piti nykyistä asetusta tärkeänä sähköautojen kysynnän edistämisen kannalta.

KOM piti esiin nostettua ongelmaa ajankohtaisena ja piti sektorin yhtenäisyyttä tärkeänä. Toivoivat latausinfran vaatimuksia koskevan tavoitteiden pitämistä korkealla ja pitivät tärkeänä erityisesti infran tukemista TEN-T verkolla.

j. Sähköajoneuvojen kysynnän tukeminen yritysten ajoneuvokannan viherryttämistä koskevilla kunnianhimoisilla säännöillä - Ranskan tiedotusasia

FR esitteli asiakohdan, jossa peräänkuulutti sähköautojen kysynnän vahvistamista greenin corporate fleet -aloitteen avulla. Ehdotuksen puolesta puhuivat FR lisäksi **IE, SE, BE, NL** ja **ES**. Painottivat mm. tarvetta nopeammille päästövähennystoimille ja uusille työkaluille ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi. Ehdotukseen suhtautuivat varauksella **CZ, FI, EE, PL, DE, BG, IT, HU, PT,** ja **SK.** Kriittisissä huomioissa painotettiin riittävää vaikutustenarviota, kustannustaakkaa yrityksille, kilpailukykynäkökulmaa, markkinahäiriöitä, vapaaehtoisten toimien hyödyntämistä ja että vastakkainen lainsäädännön yksinkertaistamistavoitteelle.

KOM veti yhteen, että arvioivat vaikutuksia vielä ennen ehdotuksen antamista, eli saattaisi viitata siihen, että jonkinlainen ehdotus olisi tulossa, mutta viivästynee 10.12 tavoiteaikataulusta.

k. Henkilökohtaisia liikkumisvälineitä koskeva eurooppalainen politiikka - Alankomaiden tiedotusasia, jota Belgia, Irlanti, Kreikka, Latvia, Liettua, Luxemburg, Portugali, Puola, Romania, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tšekki ja Unkari tukevat

NL esitteli asiakohdan, jossa toivoi EU-tason säätelyä henkilökohtaisille liikkumislaitteille. Taustapaperi sai laajaa tukea mm. FI tuki paperia.

l. Suurnopeusjunayhteyksiä koskeva toimintasuunnitelma - Komission tiedotusasia

Komissaari Tzitzikostas esitteli 5.11. julkaistun toimintasuunnitelman korkeanopeusjunayhteyksien edistämiseksi. Suunnitelma sisältää elementtejä laajasti kattaen infrastruktuurin, rautatieteollisuuden, operoinnin ja matkustajat.

Puheenvuoroja käyttäneet maat (**ES, PL, PT, FR, RO, LU, SE, IT, SI, CZ, SK**) tukivat pitkälti toimintasuunnitelman tavoitteita.

Rahoituksen osalta **PL**, **RO**, **CZ** ja **SK** korostivat stabiilin rahoituksen tarvetta, viitaten sekä tulevaan budjettikehykseen, että ensi vuoden rahoitushakuihin. **SE** huomautti, että suunnitelman rahoitustarpeet ovat valtavat (500mrd€), ja peräänkuulutti realismia ja priorisointia sekä erityisesti tarvetta myös de-priorisoinnille.

ES ja **PT** korostivat tukevansa vahvasti rajat ylittävien yhteyksien edistämistä. **PL** piti hyvänä komission aikomuksia tukea myös vuoden 2026 CEF-rahoitushauissa, stabiili rahoitus tärkeää. **FR** muistutti rajat ylittävän liikenteen käytännön toteutuksen, mm. viranomaisten tiedonvaihdon ja eurooppalaisen junaliikenteen hallintajärjestelmä ERTMS:n, tärkeydestä.

IT korosti, että myös jo rakenteilla olevat hankkeet tarvitsevat tukea toteutukselle. **SI** toivoi, että heidän hankkeensa huomioitaisiin myös kartoilla.

m. Transport Research Arena 2026 -konferenssi (Budapest, 18.–21. toukokuuta 2026) - Unkarin tiedotusasia

HU informoi vuonna 2026 järjestettävästä TRA2026 -tapahtumasta. Lisäksi **DE** totesi järjestävänsä **HU** jälkeen seuraavan TRA-tapahtuman Münchenissä vuonna 2030.

n. Hallinnollisen yksinkertaistamisen edistäminen ja turvallisuuden vahvistaminen siviilikäyttöön tarkoitettujen droonien alalla - Belgian, Bulgarian, Espanjan, Kreikan, Kroatian, Latvian, Liettuan, Luxemburgin, Maltan, Puolan, Romanian, Slovakian, Slovenian, Tšekin ja Viron tiedotusasia

BE esitteli asiakirjan, jolla peräänkuulutetaan siviilikäyttöisten miehittämättömien ilma-alusten sääntelyn selkeyttämistä, turvallisuutta unohtamatta.

RO ja **NL** ilmaisivat solidaarisuuttaan niille maille, jotka ovat kärsineet drooneihin liittyvistä ilmatilan häiriöistä. Romania edellytti nopeita toimia.

NL ja **SI** pitivät sääntelyn yksinkertaistamista ja harmonisaatiota tärkeänä, tämä auttaisi paitsi toimialan yrityksiä, myös viranomaisia ja kansalaisia. **CZ** piti tärkeänä, että samassa yhteydessä muistetaan riittävät torjuntatoimet.

Komissaari Tzitzikostas toivotti Belgian ja muiden maiden näkökannat tervetulleiksi ja kertoi että komissio on jo ryhtynyt toimiin paitsi sääntelyn yksinkertaistamiseksi, myös turvallisuuden osalta. Uusimmat tilanteet vaativat kuitenkin tiukempaa suhtautumista. Komissaari aikoo käynnistää EU:n droonistrategian uudelleenarvioinnin, ja kertoi että tähän liittyen järjestetään 18.11.2026 Drone Summit, jossa käsitellään selvitysten tuloksia.

o. Miehittämättömien ilma-alusten (droonien) ja kolmansista maista peräisin olevien salakuljetusilmapallojen aiheuttamat toistuvat siviili-ilmailun häiriöt - Belgian, Latvian, Liettuan, Puolan, Suomen ja Viron tiedotusasia

LT esitteli ei-julkisessa asiakohdassa yhdessä **BE**, **LV**, **PL**, **FI** ja **EE** kanssa valmistellun asiakirjan miehittämättömien ilma-alusten ja salakuljetusilmapallojen aiheuttamista häiriöistä ja tarvittavista jatkotoimista.

p. Oikeudenmukaisten ja häiriönsietokykyisten olosuhteiden varmistaminen Euroopan rautatiealalle - Itävallan ja Ranskan tiedotusasia, jota Kroatia ja Portugali tukevat

AT ja **FR** kertoivat ei-julkisessa asiakohdassa tarpeista rautatiesektorin toimintaedellytysten varmistamiseksi.

q. Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma - Kyproksen tiedotusasia

Tuleva puheenjohtaja **CY** kertoi tulevan puheenjohtajuuskauden ohjelmasta ja prioriteeteista. Merenkulkuaiheet tulevat olemaan tärkeä prioriteetti liikenteessä.

Suomen edustajat
LVM: Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne, erityisavustaja Jesse Horsma, Esa Aaltonen, Elisa Vornanen
EUE: PES Lauri Hirvonen, Erik Asplund, Timo Koskinen
VNK: Ville Niemi

Asiakirjat
16020/25 (esityslista asiakirjaviitteineen)

Liitteet -

Viite -