

KAN Mansikkaniemi Maija(LVM)

07.05.2020  
JULKINEN

Asia

**Komission ehdotukset liikenteen poikkeussäädöksiksi covid-19-epidemian oloissa**

Kokous

U/E/UTP-tunnus

**Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu**

Komissio antoi 29.4.2020 seuraavat neljä liikennealan säädösehdotusta, joiden tavoitteena on helpottaa liikenteen toimialan toimintaa covid-19-tartuntatauti-epidemian aikana lisäämällä joustavuutta ja poistamalla hallinnollisia esteitä tie-, rautatie-, lento- ja sisävesiliikenteessä sekä merenkulussa:

- 1) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi erityisistä väliaikaisista toimenpiteistä covid-19-pandemian johdosta koskien eräiden todistusten, lupien ja valtuutuksien voimassaoloa sekä tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja koulutusten lykkäämistä liikennealan lainsäädännössä (COM(2020) 176 final),
- 2) Ehdotus asetukseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston satamapalveluasetuksen (EU) 2017/352 muuttamisesta siten, että satamien hallinnointielimet tai toimivaltaiset viranomaiset voisivat suhtautua joustavasti satamainfrastruktuurimaksujen kantamiseen covid-19-pandemian oloissa (ns. satamapalveluasetus, COM(2020) 177 final),
- 3) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 muuttamisesta covid-19-pandemian vuoksi (COM(2020) 178 final); ja
- 4) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivien (EU) 2016/797 ja (EU) 2016/798 täytäntöönpanoa koskevan määräajan pidentämistä (COM(2020) 179 final).

Komission ja neuvoston puheenjohtajavaltio Kroatian tavoitteena on ehdotusten nopea hyväksyminen. Coreper-kokouksessa 8.5.2020 on tarkoitus hyväksyä neuvoston valtuutus Euroopan parlamentin kanssa käytäviin neuvotteluihin. Tämän jälkeen pyritään sopimaan mahdollisimman pian neuvoston ja Euroopan parlamentin yhteisestä kannasta. Yhteinen kanta tuodaan vielä virallisesti neuvoston hyväksyttäväksi (kirjallinen menettely).

Koska ehdotusten käsittely neuvostossa etenee erittäin nopeasti, toimitetaan eduskunnalle ensivaiheessa kiireellisenä E-selvitys. Tämän E-selvityksen kanssa saman sisältöinen U-kirjelmä on tarkoitus käsitellä valtioneuvoston yleisistunnossa 14.5.2020 ja toimittaa sen jälkeen välittömästi eduskunnalle.

## Suomen kanta

### *Yleistä*

Covid-19-pandemia on edellyttänyt jäsenvaltioilta ja EU:lta nopeaa toimintaa väestön terveyden suojelemiseksi sekä kriisin yhteiskunnallisten ja taloudellisten vaikutusten rajoittamiseksi. Suomi pitää tarpeellisena EU:n yhteisiä toimia ja sitä, että jäsenvaltioiden toimenpiteitä covid-19-kriisiin vastaamiseksi ja siitä ulospääsemiseksi pyritään yhteensovittamaan. Näin voidaan osaltaan tukea eri toimenpiteiden toteuttamista tavalla, joka edistää EU:n yhteisten arvojen sekä perusoikeuksien ja -vapauksien toteutumista ja sisämarkkinoiden eheyttä.

### *Satamapalveluasetus*

Valtioneuvosto nostaa esille sen, että komission ehdotus poikkeaa satamapalveluasetuksen periaatteista, joiden mukaan satamien tulee toimia satamainfrastruktuurimaksuissa taloudellisesti itsenäisesti ja kohdellen satamien käyttäjiä tasapuolisin ehdoin. Periaatteista poikkeaminen voi aiheuttaa markkinahäiriöitä maksujen hinnoittelussa, vääristää satamien välistä kilpailua ja heikentää satamien taloudellista kestävyyttä. Kuitenkin, toimenpiteen lyhytaikaisuuden vuoksi valtioneuvosto voi kannattaa mallia, jossa satamat voivat päättää vapaaehtoisesti hinnoittelun väliaikaisista muutoksista julkisen vallan siihen muutoin puuttumatta.

### *Tie-, meri-, sisävesi-, rautatie- ja lentoliikenteen ehdotukset*

Valtioneuvosto kannattaa lähtökohtaisesti komission tavoitetta joustavoittaa sisävesiliikenteen pätevyyskirjoja koskevia vaatimuksia yli 65-vuotiaiden lääkirintarkastuksia koskevien velvollisuuksien osalta covid-19-tartuntatautipandemian aiheuttamissa erityisolissa. Huomioitavaa on, että ehdotus kuitenkin koskee poikkeamismahdollisuutta sellaisen direktiivin vaatimuksista, jonka soveltamisalan ulkopuolella Suomi on. Näin ollen ehdotuksella ei ole suoraan vaikutuksia Suomen lainsäädäntöön tai lain soveltamiseen.

Katsastuksia koskevan ehdotuksen osalta valtioneuvosto ei pidä tarkoituksenmukaisena, että määräaikaikatsastusten määräaikoja ja katsastustodistusten voimassaoloa olisi automaattisesti pidennettävä kaikissa jäsenvaltioissa kuudella kuukaudella aikavälillä 1.3.-31.8.2020. Jäsenvaltioiden epidemiatilanteet poikkeavat huomattavasti toisistaan eikä kaikissa valtioissa ole säädetty esimerkiksi ulkonaliikkumiskielloista tai muista toimista, jotka tosiasiallisesti estäisivät määräaikaikatsastusten suorittamisen. Lisäksi määräaikaikatsastukset ovat tärkeä osa ajoneuvojen liikennekelpoisuuden varmistamista ja yleisen liikenneturvallisuuden ylläpitämistä. Katsastusten lykkäys vaikuttaa kielteisesti katsastustoimijoiden elinkeinotoimintaan ja alan työllisyyteen. Mahdollisuus ajaa huonokuntoisilla ajoneuvoilla hidastaa myös ajoneuvokannan uusiutumista, mikä osaltaan vaikuttaa kielteisesti ilmastotavoitteiden saavuttamiseen.

Edellä mainituista syistä katsastuksen määräaikoja koskevasta sääntelystä tulisi voida poiketa yksittäisessä jäsenvaltiossa ainoastaan siinä määrin kuin se on välttämätöntä. Jäsenvaltioilla tulisi olla omat olosuhteensa huomioon ottaen harkintaa poikkeuksen soveltamisessa ja mahdollisuus olla soveltamatta asetusta (ns. opt-out-mahdollisuus).

Valtioneuvosto kannattaa komission asetusehdotusta tieliikenteen ammattipätevyyksiä ja ajokortteja koskien. Suomi olisi pitänyt alun perin parempana kansallista joustavuutta

poikkeuksista säätämässä, mutta voi tukea komission ehdotusta huomioiden sen, että ehdotuksen nopea käsittely ja hyväksyminen EU:ssa vaikuttaa todennäköiseltä.

Valtioneuvosto tukee ehdotuksia ja pitää tärkeänä, että säädökset saadaan mahdollisimman pian voimaan.

## **Pääasiallinen sisältö**

### Satamapalveluasetus

Euroopan komissio antoi 29.4.2020 ehdotuksen (COM(2020) 177 final) asetukseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston satamapalveluasetuksen (EU) 2017/352 muuttamisesta siten, että satamien hallinnointielimet tai toimivaltaiset viranomaiset voisivat suhtautua joustavasti satamainfrastruktuurimaksujen kantamiseen covid-19-tartuntataudin oloissa. Asetuksen muuttamista koskeva ehdotus annettiin, koska covid-19-tartuntatauti-epidemia uhkaa merikuljetusten ja merenkulun toimijoiden taloudellista kestävyyttä. Satamainfrastruktuurimaksujen väliaikainen poistaminen, maksuaikojen pidentäminen, maksujen alentaminen tai maksujen lykkääminen saattaisi auttaa varustamoja poikkeusoloissa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2017/352 artikla 13 edellyttää jäsenvaltioita huolehtimaan siitä, että satamainfrastruktuurien käytöstä peritään maksu. Artiklan 2 kohdan 9 mukaan satamainfrastruktuurimaksun kantaminen tuo sataman hallinnointielimelle tai toimivaltaiselle viranomaiselle suoraa tai välillistä hyötyä, infrastruktuurin, laitteiden ja palvelujen, kuten asianomaiseen satamaan johtavan vesiväylän, käytöstä sekä matkustajien ja lastin käsittelypalvelujen saatavuudesta. Artiklan 13 kohdan 4 mukaan satamamaksuja voidaan asettaa eri tavoin eri käyttäjäryhmille, mutta maksuista ei voida luopua, eikä niitä voida lykätä tai alentaa kaikille käyttäjäryhmille.

Uusi väliaikainen säännös antaisi jäsenvaltioille mahdollisuuden sallia satamien hallinnointielinten tai toimivaltaisten viranomaisten luopua satamien infrastruktuurimaksuista, keskeyttää maksujen kantamisen, alentaa maksuja tai lykätä maksuja. Maksujen muutosten tulisi olla läpinäkyviä ja niiden tulisi kohdella satamien käyttäjiä tasapuolisesti.

Koska covid-19-tartuntataudin kestosta ei ole varmuutta, joustavuuden mahdollistamiseksi väliaikainen säännös olisi voimassa 1.3.-31.10.2020. Satamapalveluasetuksen 13 artiklan kohdan 5 edellyttämästä maksujen muutoksia koskevasta tiedottamisesta vähintään kahden kuukauden ennakolla luovuttaisiin ja satamien hallintoelimet tai toimivaltaiset viranomaiset voisivat päättää ajoituksesta itse. Komissio ei ole tehnyt kiireellisesti laaditulle ehdotukselle vaikutusten arviointia. Ehdotuksen vaikutuksia arvioidaisiin jälkikäteen.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2017/352 sisältö on sellaisenaan lainsäädännöllisesti sitova muun muassa satamien taloudellisen itsenäisyyden suhteen. Asetusta täydentävät kansalliset säännökset valitusten käsittelystä vastaavasta viranomaisesta, asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista sekä muutoksenhausta on annettu lailla liikennepalveluista annetun lain muuttamisesta (1505/2019). Satamia koskevaa erityislainsäädäntöä ei tällä hetkellä muutoin ole. Satamatoimintojen sääntely on nähty tarkoituksenmukaiseksi järjestää kutakin erityiskysymystä koskevana asiakohtaisena sääntelynä muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen, vaarallisten aineiden käsittelyyn ja kuljetuksiin sekä terrorismiin

torjuntaan ja turvatoimiin liittyvissä laeissa ja asetuksissa. Satamissa perittävät maksut ovat yksityisoikeudellisia ja kaupallisia palvelumaksuja, jotka määräytyvät vapaasti kilpailuilla markkinoilla. Satamatoiminnalla ei myöskään ole varsinaista valvontaviranomaista.

Ehdotettu asetusmuutos olisi sellaisenaan sovellettavaa lainsäädäntöä eikä edellyttäisi kansallista lainsäädäntöä. Vapaaehtoisuuteen perustuvalla muotoilulla ei olisi vaikutuksia kansallisiin säännöksiin. Jos asetuksen muutokseen sisältyisi julkisen vallan puuttumista satamien hinnoitteluun, edellyttäisi se Suomessa valtion toimivallasta erikseen säätämistä.

Ehdotuksen taloudellisia vaikutuksia ei ole arvioitu Suomessa. Satamilla on kyky arvioida, millaisten hinnoittelumuutosten tekemiseen on tarvetta ja mitä taloudellisia mahdollisuuksia satamilla on siihen. Käytännössä hinnoittelumuutosten vaikutukset ulottuisivat logistisia ketjuja pitkin laajalle satamien asiakassuhteisiin. Varsinkin satamien yksittäisillä suurilla kuljetusasiakkailla on neuvotteluvoimaa hinnoista yleisesti ja erityistilanteissa. Jos satama päätyisi hinnoittelumuutoksiin, siirtyisivät mahdolliset kuljetuskustannusten alenemiset useissa tapauksissa ensin kuljetusasiakkaiden ja lopulta loppukuluttajien hyväksi.

#### *Tie-, meri-, sisävesi-, rautatie- ja lentoliikenteen ehdotukset*

Euroopan komissio antoi 29.4.2020 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (COM(2020) 176 final). Ehdotuksen taustalla on covid-19-tartuntatautiepidemia, joka aiheuttaa jäsenvaltioissa tarvetta poiketa tietyistä liikennesektorin EU-lainsäädäntöön perustuvista määräajoista. Ehdotuksen tavoitteena on turvata muun muassa sisämarkkinoiden sujuva toiminta poikkeusoloissa. Osassa jäsenvaltioita on ilmennyt vaikeuksia täyttää muun muassa tietyt ammattipätevyyskiä koskevat vaatimukset.

Alla on kuvattu ehdotuksen sisältöä eri liikennemuodoittain jaoteltuna:

#### *Merenkulku ja sisävesiliikenne*

Yksi ehdotuksen poikkeusmahdollisuuksista koskee neuvoston direktiiviä 96/50/EY sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteen kansallisten pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden harmonisoinnista yhteisössä (jäljempänä myöntämisperustedirektiivi). Ehdotus mahdollistaisi poikkeamisen myöntämisperustedirektiivin 6 artiklan 2 kohdassa säädetystä velvollisuudesta, jonka mukaan pätevyyskirjan haltijan on 65 vuotta täytettyään läpäistävä kolmen kuukauden kuluessa ja sen jälkeen vuosittain lääkärintarkastus. Covid-19-tartuntatautipandemian vuoksi kyseinen velvoite voi olla mahdoton täyttää direktiivissä vaaditussa ajassa erilaisten jäsenvaltioiden omaksumien pandemian hillitsemiseen ja ehkäisemiseen liittyvien toimien vuoksi. Tämän vuoksi 14 artiklassa ehdotetaan, että velvoitetta käydä lääkärintarkastuksessa siirretään kuudella kuukaudella niissä tapauksissa, joissa kyseinen velvoite tulisi normaalioloissa täyttää 1.3.2020 tai sen jälkeen, mutta viimeistään 31.8.2020. Pätevyyskirja säilyisi voimassa tästä poikkeamisesta huolimatta. Ehdotuksen mukaan jäsenvaltio voisi lisäksi hakea komissiolta pidennystä kyseiselle poikkeusmahdollisuudelle, jos se on tarpeen jäsenvaltion covid-19-tartuntatautipandemian ehkäisemiseksi tai hillitsemiseksi omaksuttujen toimenpiteiden vuoksi.

Asiassa on huomionarvoista se, että Suomi ei kuulu myöntämisperustedirektiivin soveltamisalaan. EU:n sisävesiä koskeva lainsäädäntö on kehitetty Keski-Euroopan suurten jokien rajat ylittävän liikenteen näkökulmasta, minkä vuoksi Suomi ei ole tähän mennessä soveltanut täysimääräisesti kaikkia EU:n sisävesilainsäädännön vaatimuksia. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 106 §:n mukaan myöntämisperustedirektiivin veloitteet ovat voimassa Suomessa, mutta Suomen sisävesialueella liikennöivien alusten kuljettajiin, miehistöön ja liikenteenharjoittajiin ei kuitenkaan sovelleta myöntämisperustedirektiivin eikä liikenteenharjoittamisdirektiivin säännöksiä pätevyyskirjojen myöntämisperusteista, ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista ja tutkintovaatimuksista.

Suomalaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen sovelletaan lakia laivaväen lääkärintarkastuksista (1171/2010). Lain 10 § antaa Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuuden pakottavasta syystä antaa henkilölle tilapäisesti luvan työskennellä ilman voimassaolevaa lääkärintodistusta, jos lääkärintodistuksen voimassaolo on äskettäin päättynyt. Lupa on voimassa sellaiseen seuraavaan satamaan saakka, jossa tarkastus voidaan tehdä, kuitenkin enintään kolme kuukautta. Liikenne- ja viestintävirasto ei ole toistaiseksi myöntänyt kyseisiä poikkeuksia sisävesiliikenteeseen eikä uudelle kansalliselle poikkeamissäännökselle ei ole toistaiseksi nähty tarvetta. Laki laivaväen lääkärintodistuksista kuuluu sosiaali- ja terveysministeriön toimivaltaan.

Myöntämisperustedirektiivi on kumottu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2397 ammattipätevyyskriteerien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta. Direktiivin kansallinen voimaansaattaminen on valmisteilla liikenne- ja viestintäministeriössä.

Määräaikojen pidentämisehdotukseen kuuluva merenkulun ehdotus koskee merenkulun turvaamisen alaan kuuluvaa sääntelykokonaisuutta, jonka muodostavat alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annettu asetus (EY) N:o 725/2004 ja satamien turvallisuuden parantamisesta annettu direktiivi 2005/65/EY. Ehdotuksen poikkeamismahdollisuudet koskevat asetuksen (EY) N:o 725/2004 osalta seuraavia seikkoja:

- sellaisten satamarakenteita koskevien turva-arviointien, jotka tulisi tehdä 1.3.2020-31.8.2020 välisenä aikana, määräajan jatkamista kuudella kuukaudella, ei kuitenkaan pidemmälle kuin 30.11.2020;
- mahdollisuutta pitää vuodelle 2020 sijoittuvat tietyt turvaharjoitukset säädetyistä aikaväleistä poiketen siten, että harjoitukset pidetään vähintään kaksi kertaa vuodessa, maksimissaan kuuden kuukauden päässä toisistaan;
- mahdollisuutta jatkaa 18 kuukauden aikarajaa tietyjen harjoitusten suorittamiselle silloin, jos se päättyisi 1.3.2020-31.8.2020 välisenä aikana, kuudella kuukaudella, ei kuitenkaan pidemmälle kuin 31.12.2020;
- mahdollisuutta katsoa tietyt harjoitukset, jotka suoritetaan erillisellä komission valtuutuksella vuoden 2021 aikana, suoritetuiksi vuoden 2020 aikana, sekä tähän poikkeukseen liittyvää menettelyä.

Direktiivin 2005/65/EY osalta poikkeamismahdollisuudet koskevat seuraavia seikkoja:

- sellaisten satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien tarkastuksien, jotka tulisi tehdä 1.3.2020-31.8.2020 aikana, määräajan jatkamista kuudella kuukaudella, ei kuitenkaan pidemmälle kuin 30.11.2020;
- sellaisten satamaturvallisuussuunnitelmaan liittyvien turvallisuuskoulutusharjoitusten, jotka tulisi pitää 1.3.2020-31.8.2020, määräaika voidaan siirtää kuudella kuukaudella, ei kuitenkaan pidemmälle kuin 30.11.2020;
- mahdollisuutta hakea edellä mainittuihin kahteen poikkeukseen komissiolta jatkoa, mikäli satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien

tarkastuksien tai turvallisuuskoulutusharjoitusten pitäminen on edelleen koronavirustoimenpiteiden vuoksi mahdotonta;

- mahdollisuutta katsoa tietyt harjoitukset, jotka suoritetaan erillisellä komission valtuutuksella vuoden 2021 aikana, suoritetuiksi vuoden 2020 aikana; sekä tähän poikkeukseen liittyvää menettelyä.

Suomi ei sovelle Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2016/1629 sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta eikä komission ehdotus muuta nykyistä tilannetta.

### *Rautatieliikenne*

Rautatieliikennettä koskevat muutosehdotukset sisältyvät ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi erityisistä väliaikaisista toimenpiteistä covid-19-tartuntaepidemian johdosta koskien eräiden todistusten, lupien ja valtuutuksien voimassaoloa sekä tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja koulutusten lykkäämistä liikennealan lainsäädännössä ja ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivien (EU) 2016/797 ja (EU) 2016/798 täytäntöönpanoa koskevan määräajan pidentämistä. Näillä säädösehdotuksilla komissio esittää seuraavia muutoksia voimassa oleviin rautatieliikenteen EU-säädöksiin:

- Rautateiden turvallisuudesta annettuja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivejä 2004/49/EY ja 2016/798/EU muutettaisiin niin, että rautatieliikenteen harjoittajalta edellytettävän turvallisuustodistuksen ja rataverkon haltijalta edellytettävän turvallisuuslupan uusimiseen esitetään kuuden kuukauden lisäaikaa, jos turvallisuustodistus ja turvallisuuslupa tulee niihin liittyvän viiden vuoden määräajan päättyessä uusittavaksi covid-19-tartuntatauti-epidemian (1.3.-31.8.2020) aikana;
- Veturiteita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2007/59/EY muutettaisiin niin, että veturinkuljettajan lupakirjan voimassaoloa jatkettaisiin kuudella kuukaudella, jos lupakirjan voimassaoloaika on päättymässä 1.3.-31.8.2020 välisenä aikana. Vastaava pidennys tulisi myös liikkuvan kaluston kuljettajan lisätodistuksen uusimista koskevien näyttöjen toimittamista varten;
- Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2012/34/EU muutettaisiin niin, että jos rautatieyritykselle myönnetyn toimiluvan ehtona oleva rautatieyrityksen rahoitusasema vaarantuu covid-19-tartuntatauti-epidemian poikkeusolojen aikana (1.3.-31.8.2020), rautatieyrityksen toimilupa voidaan pitää muuttamattomana voimassa tai rautatieyritykselle voidaan myöntää väliaikainen toimilupa, joka kuitenkin olisi voimassa enintään kuusi kuukautta sen myöntämisestä, kunhan näillä toimilupajärjestelyillä ei vaaranneta rautatieturvallisuutta;
- Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2016/797 ja rautateiden turvallisuudesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2016/798 muutettaisiin niin, että niiden täytäntöönpanoaikaa jatkettaisiin direktiivien mukaisesta pidennetystä aikataulusta (16.6.2020) edelleen kolmella kuukaudella 16.9.2020 saakka ja samalla lykättäisiin eräiden näiden direktiivien nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten voimaantuloaikataulua 16.9.2020 saakka.

### *Tieliikenne*

### Ajoneuvojen katsastus

Määräaikauskatsastusten osalta komission ehdotuksessa ehdotetaan, että asetuksen 5 artiklassa säädettäisiin poikkeuksista moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikauskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/45/EU säädettyihin ajoneuvojen määräaikauskatsastusten määräaikoihin ja katsastustodistuksen voimassaoloon. Jos ajoneuvon viimeinen katsastuspäivä olisi aikavälillä 1.3.-31.8.2020, määräaikauskatsastuksen määräaikaa pidennettäisiin kuudella kuukaudella alkuperäisestä viimeisestä katsastuspäivästä laskettuna. Ajoneuvon määräaikauskatsastuksesta annettavan katsastustodistuksen voimassaoloa pidennettäisiin vastaavasti. Jos jäsenvaltio haluaisi soveltaa poikkeussääntelyä vielä 31.8.2020 jälkeen, sen tulisi viimeistään 15.6.2020 pyytää komissiolta hyväksyntää poikkeussääntelyn soveltamiselle. Edellytyksenä olisi, että määräaikauskatsastamista tai katsastustodistusten myöntämistä ei todennäköisesti voitaisi suorittaa niiden toimenpiteiden vuoksi, jotka jäsenvaltio on ottanut käyttöön covid-19-tartuntatauti-epidemian hillitsemiseksi. Komissio hyväksyisi pyynnön, jos se katsoisi, että pidennykselle säädetyt edellytykset täyttyvät.

### Asetus 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä

Asetuksella säädetään ehdoista, joilla luvanvaraista maantieliikennettä saa harjoittaa Euroopan unionin alueella. Ehtoja ovat mm. ammatillinen pätevyys, hyvä maine, sijoittautuminen sekä vakavaraisuuden osoittaminen. Nykyisessä poikkeustilanteessa vakavaraisuuden osoittaminen voi osoittautua ongelmalliseksi yhä useammalle yritykselle, kun kuljetustoiminnan volyymit ovat Euroopassa vähentyneet. Asetuksen 13(1) artiklassa säädetään, että vakavaraisuuden menettäneelle yritykselle voidaan antaa enintään kuuden kuukauden määräaika, jonka kuluessa yrityksen on osoitettava, että vaatimus täyttyy jälleen pysyvästi. Komissio toteaa ehdotuksensa perusteluissa, että tämä voi osoittautua poikkeustilanteessa liian lyhyeksi, ja ehdottaa että tätä enimmäisrajaa pidennettäisiin 12 kuukauteen. Pidennystä voitaisiin soveltaa tapauksiin, jossa vakavaraisuuden menettäminen on havaittu aikavälillä 1.3.-31.12.2020.

### Asetus 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetus 1073/2009 kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä

Asetuksilla säädetään Euroopan unionin alueella suoritettavasta kansainvälisestä tavaraja henkilöliikenteestä sekä niitä koskevista luvista ja todistuksista. Näitä ovat yhteisön liikennelupa, kuljettajatodistus ja reittilupa. Liikenneluvalla tarkoitetaan lupaa, joka osoittaa, että kuljetusyritys täyttää sekä edellä mainitun asetuksen 1071/2009 että kansallisen lainsäädännön asettamat ehdot, ja on sijoittautunut luvan myöntäneeseen jäsenvaltioon. Kuljettajatodistuksella tarkoitetaan todistusta, joka vaaditaan, mikäli kuljettaja on kolmannen maan kansalainen. Reittiluvalla taas tarkoitetaan säännölliseen kansainväliseen linja-autoliikenteeseen myönnettävää lupaa. Luvat myönnetään määräajaksi, yhteisölupa kymmeneksi vuodeksi ja kuljettajatodistus sekä reittilupa viideksi vuodeksi.

Poikkeustilanteessa näiden lupien uusiminen on osoittautunut paikoin hankalaksi, ja siihen on kohdistunut viiveitä. Komissio ehdottaa, että sellaisten lupien, joiden voimassaolo päättyy tai olisi päättynyt aikavälillä 1.3.-30.8.2020, voimassaoloa jatkettaisiin kuudella kuukaudella. Komissio ehdottaa myös, että jäsenvaltiot voisivat

hakea komissiolta lupaa pidentää molempia aikarajoja, mikäli koronaviruksen edellyttämät rajoitustoimet hankaloittavat lupien uusimista odotettua pidempään.

#### Asetus 165/2014 tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista ja tieliikenteen valvontalaitteista

Asetuksella säädetään ajoneuvoihin asennettavista ajopiirtureista sekä niihin liitettävistä kuljettajakorteista, joita käytetään ajo- ja lepoaikojen valvontaan. Ajopiirturin asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi se on tarkastettava kahden vuoden välein ajopiirturikorjaamon toimesta. Kuljettajakortti taas on uusittava viiden vuoden välein, tai aiemminkin jos kortti on hävinnyt tai vaurioitunut. Uusi kortti on toimitettava tapauksesta riippuen joko enintään kahdeksan tai 15 päivän viiveellä.

Poikkeustilanteesta johtuen näitä määräaikoja ei välttämättä kyetä noudattamaan. Tästä syystä komissio ehdottaa, että niissä tapauksissa joissa piirturin tarkastus tai kuljettajakortin uusiminen osuvat ajanjakson 1.3.-30.8.2020 sisälle, määräaikoja pidennettäisiin. Piirturin tarkastusta koskevaa määräaikaa pidennettäisiin kuudella kuukaudella, ja uusi kuljettajakortti tulisi toimittaa kahden kuukauden kuluessa. Tänä aikana kuljettajan olisi pidettävä kirjaa ajo- ja lepoajoista käsin. Komissio ehdottaa myös, että jäsenvaltiot voisivat hakea komissiolta lupaa jatkaa poikkeusajanjakson kestoja sekä ehdotettuja määräaikoja, mikäli koronaviruksen edellyttämät rajoitustoimet hankaloittavat toimintaa odotettua pidempään.

#### Ajokortit ja tieliikenteen ammattipätevyydet

Tieliikennettä koskevat muutosehdotukset sisältyvät ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi erityisistä väliaikaisista toimenpiteistä covid-19-tartuntaepidemian johdosta koskien eräiden todistusten, lupien ja valtuutuksien voimassaoloa sekä tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja koulutusten lykkäämistä liikennealan lainsäädännössä. Näillä säädösehdotuksilla komissio esittää seuraavia väliaikaisia muutoksia direktiiveihin 2003/59/EY ja 2006/126/EY.

- Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/59/EY muutettaisiin niin, että tieliikenteen ammattipätevyyden haltijalta määräajoin vaadittava jatkokoulutus voitaisiin suorittaa kuuden kuukauden viiveellä, jos määräaika päättyisi 1.3.-31.8.2020 välisenä aikana. Tässä tapauksessa ammattitaitoa osoittavien todistusten voimassaolo jatkuu vastaavasti;
- Ajokorttiin tai ammattipätevyysdirektiivissä viitattuun ammattipätevyyskorttiin tehdyn ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY liitteen I mukaisen unionin koodi 95-merkinnän voimassaolo jatkuu kuusi kuukautta kyseiseen korttiin merkitystä päivämäärästä;
- Ammattipätevyysdirektiivin liitteen II mukaisen ammattipätevyyskortin voimassaolo jatkuu kuusi kuukautta kortin viimeisestä voimassaolopäivästä, jos voimassaolo päättyy 1.3.-31.8.2020 välisenä aikana;
- Jäsenvaltioilla on mahdollisuus hakea komissiolta jatkoaikaa 15.7.2020 mennessä edellä mainituille poikkeuksille, jos poikkeuksien jatkamiselle 31.8.2020 jälkeen on perusteltu, koronavirustartuntojen leviämisen ehkäisemistoimenpiteistä johtuva tarve. Komissio voi myöntää jatkoaikaa edellä mainituille poikkeuksille, jos se katsoo tarpeen perustelluksi.



- Ajokorttien, joiden voimassaolo päättyisi 1.3.-31.8.2020 välisenä aikana, voimassaolo jatkuisi kuusi kuukautta ajokorttiin merkitystä voimassaolon päättymispäivämäärästä. Voimassaolosta säädetään ajokorttidirektiivissä ja sen liitteessä I.
- Jäsenvaltioilla on mahdollisuus hakea komissiolta jatkoaikaa 15.7.2020 mennessä edellä mainitulle poikkeukselle, jos poikkeuksen jatkamiselle 31.8.2020 jälkeen on perusteltu, koronavirustartuntojen leviämisen ehkäisemistoimenpiteistä johtuva tarve. Komissio voi myöntää jatkoaikaa edellä mainitulle poikkeukselle, jos se katsoo tarpeen perustelluksi.

Ehdotuksella säädeltäisiin tieliikenteen ammattipätevyksien ja ajokorttien voimassaolon jatkumisesta tietyissä tilanteissa. Asetusehdotuksella pyritään vastaamaan poikkeuksellisiin koronaepidemiasta johtuviin olosuhteisiin liikennesektorilla. Komission ehdotuksen tavoitteena on vähentää jäsenvaltioille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa epidemian aikana ja turvata sisämarkkinoiden toimivuus ja liikenneturvallisuuden korkea taso, tarjota oikeusvarmuutta ja ehkäistä markkinahäiriöitä.

Ehdotuksen osalta on huomionarvoista, että eduskunnalle on annettu hallituksen esitys HE 62/2020 vp, jossa esitetään koronatilanteesta johtuen poikkeuksia muun muassa tieliikenteen ja rautatieliikenteen ammattipätevyksiin sekä ajokorttien uusimiseen liittyvien lääkärintodistusten toimittamiseen. Komission asetusehdotuksen poikkeukset eroavat osin hallituksen esityksessä ehdotetuista. Jotta vältetään ristiriitatilanteelta ja tulkintaongelmilta, liikenne- ja viestintäministeriö on toimittanut valiokunnalle täydentävän vastineen, jossa esitetään ajokorttilain muuttamista koskevan lakiehdotuksen hylkäämistä kokonaan ja liikenteen palveluista annetun lakiehdotuksen kolme pykälän (28 a § ja 74 ja 68 §) poistamista lakiehdotuksesta.

### *Lentoliikenne*

Lentoliikennettä koskevat muutokset sisältyvät ehdotukseen (COM(2020) 178 final) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 1008/2008 muuttamiseksi covid-19-tartuntatautiepidemian aikana. Asetuksessa esitetään seuraavia muutoksia:

- Voimassaolevan asetuksen mukaan kaupalliseen lentotoimintaan tarvitaan liikennelupa. Toimivaltaisen viranomaisen on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan, jos se ei ole enää vakuuttunut siitä, että lentoyhtiö kykenee täyttämään senhetkiset ja mahdolliset tulevat taloudelliset velvoitteensa 12 kuukauden ajan. Viranomainen voi kuitenkin myöntää väliaikaisen liikenneluvan taloutta koskevien uudelleenjärjestelyjen ajaksi enintään 12 kuukaudeksi edellyttäen, että lentoturvallisuus ei vaarannu. Katsotaan, että väliaikaisten liikennelupien myöntäminen olisi hyvin negatiivinen signaali markkinoille ja heikentäisi kokemuksen perusteella lentoyhtiöiden taloudellista tilaa entisestään. Se vaikeuttaisi yhtiöiden mahdollisuuksia selvittää taloudellisesti ja voisi pahentaa niiden ahdinkoa erityisesti käteisvirtojen osalta. Lisäksi väliaikaisten lupien myöntäminen lisäisi hallinnollista taakkaa niin lentoyhtiöille kuin viranomaisille ilman selvää hyötyä taloudellisesta tai turvallisuusnäkökulmasta. Ehdotetaan että väliaikaisesti ei sovellettaisi tätä 12 kuukauden sääntöä luvan peruuttamisesta, mutta viranomaiset tarkkailisivat lentoyhtiöiden taloudellista tilaa ja lentoturvallisuutta jatkuvasti;
- Voimassaolevan asetuksen mukaan liikenneoikeuksia (tarkoittaa käytännössä lentoja) voidaan rajoittaa 14 päiväksi kerrallaan. Ehdotetaan, että niitä voitaisiin rajoittaa pitemmäksi ajaksi kerrallaan, jos yleinen terveys on vaarassa. Keston ja

rajoitusten laajuuden muutoksista olisi kuitenkin ilmoitettava. Tämä vähentäisi hallinnollista taakkaa pitkäkestoisissa poikkeus-oloissa, kuten nyt covid-19-tilanteessa;

- Ehdotetaan, että tilanteissa, joissa maahuolintayhtiö lopettaa toimintansa, voisi lento-asemanpitäjä poikkeuksellisesti tehdä sopimuksen uuden maahuolintayhtiön kanssa ennen tarjouskilpailun järjestämistä enintään 6 kuukaudeksi. Tätä määräaika voitaisiin komission asetuksella jatkaa. Tällä pyrittäisiin takaamaan maahuolintapalvelujen jatkuminen konkurssitapauksissa covid-19-pandemian aikana.
- Ehdotuksella mahdollistetaan se, että nykyisiä maahuolintapalvelujen tarjoajien kanssa tehtyjä sopimuksia voidaan jatkaa 31.12.2021 saakka, jos ne ovat päättymässä asetusmuutoksen voimaantulon jälkeen, mutta ennen vuoden 2020 loppua.

### **EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely**

Ehdotusten oikeusperustat ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91(1) ja 100(2) artikkelit. Ehdotukset hyväksytään tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

### **Käsittely Euroopan parlamentissa**

Euroopan parlamentti ei ole vielä nimennyt raportoijaa eikä asian käsittely Euroopan parlamentissa ole vielä alkanut.

### **Kansallinen valmistelu**

EU22-liikennejaoston kirjallinen menettely 5.-7.5.2020.

### **Eduskuntakäsittely**

### **Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema**

Hallitus totesi 16.3.2020 yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa Suomen olevan poikkeusoloissa koronavirus-tilanteen vuoksi. Suomessa on otettu käyttöön valmiuslaki. Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat valmiutta poikkeusolojen varalta (lain 27 §:n 34 kohta). Valtakunnalla on myös lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat muun muassa tartuntatautiin torjuntaa (lain 27 §:n 29 kohta). Tartuntatautiin torjuntaa koskevat hallintotehtävät ovat maakunnan toimivallassa (lain 30 §:n 9 kohta). Ahvenanmaan viranomaiset hoitavat tartuntatautiin torjuntaan liittyviä tehtäviä maakunnassa myös pandemian yhteydessä. Maakunnassa sovelletaan tällöin valtakunnan lainsäädäntöä. Hallintotehtävät ohjautuvat niihin sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.

Lentoliikenne, merenkulun turvaaminen (turvatoimet) ja satamapalveluasetus kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Sisävesiliikenteen koulutus- ja kelpoisuusvaatimuksia koskeva ehdotus kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 14 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Rautatieliikennettä ja ajoneuvojen katsastusta, ajokortteja ja ammattipätevyyksiä koskevat ehdotukset koskevat raideliikennettä ja tieliikennettä, jotka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Maantieliikenteen lupiin ja ajopiirtureihin (asetukset 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009 ja 165/2014) liittyvät ehdotukset koskevat tieliikennettä ja elinkeinon harjoittamista, jotka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 ja 22 kohdan mukaan kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

## **Taloudelliset vaikutukset**

Ehdotuksilla ei ole valtiontaloudellisia vaikutuksia.

Ehdotus satamapalveluasetuksen muutoksesta voi johtaa satamien maksupolitiikan väliaikaiseen muutokseen ja siten kauppamerenkulkuun liittyvien logististen kustannusten väliaikaiseen alenemiseen. Satamat joutuisivat arvioimaan maksujen muutosten vaikutuksia satamaliiketoiminnan taloudelliseen kestävyys.

Määrällistä arviointia komission asetusehdotuksen taloudellisista vaikutuksista ei ole tehty erikseen asetuksen (EY) N:o 725/2004 ja direktiivin 2005/65/EY osalta (satamien turvatoimet). Selvää kuitenkin on, että esityksellä määräaikaisten jatkamisesta on positiivisia taloudellisia vaikutuksia meriliikenteen toimialalle, koska esitetyillä muutoksilla voidaan välttää alusliikennöinnin keskeytyminen koronavirustilanteen akuutin vaiheen aikana sen vuoksi, että tiettyjä tarkastuksia olisi vallitsevassa tartuntatautilanteen vaikea tai mahdoton suorittaa

Komissio ei ole laatinut ajoneuvojen katsastusehdotuksesta vaikutusarviota. Kansallisesti voidaan arvioida, että ehdotuksella on taloudellisia vaikutuksia katsastustoimipaikoille. Voidaan pitää todennäköisenä, että jos aikavälille 1.3.-31.8.2020 ajoittuvia ajoneuvojen määräaikaikatsastuksia siirretään kuudella kuukaudella komission ehdotuksen mukaisesti, katsastustoimipaikkojen liikevaihto laskee väliaikaisesti; mahdolliset likviditeettiongelmat voisivat johtaa liiketoiminnan lopettamiseen. Ehdotuksella voi olla myös julkistaloudellisia vaikutuksia, jos katsastustoimipaikat joutuvat katsastusten siirtymisestä johtuen lomauttamaan tai irtisanomaan henkilöstöään. Taloudellisten vaikutusten laajuutta on kuitenkin vaikea arvioida täsmällisesti, sillä ei ole varmaa, missä laajuudessa ihmiset siirtäisivät määräaikaikatsastuksiaan. Voidaan pitää todennäköisenä, että osa ihmisistä katsastuttaa ajoneuvonsa poikkeussääntelyn soveltamisen aikanakin normaalisti, sillä Suomessa katsastuspalveluiden saatavuus on toistaiseksi ollut hyvää poikkeusoloista huolimatta.

Ehdotuksella on myös vähäinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Katsastusten tehtävänä on varmistaa, että ajoneuvot ovat turvallisessa kunnossa ja sitä kautta eivät aiheuta teknisistä vioista johtuvia onnettomuuksia. Katsastusten lykkäämisellä voi olla se vaikutus, että ajoneuvoja huolletaan poikkeusaikana vähemmän, jolloin niissä on tavallista enemmän vikoja ja liikenteessä aiheutuu tavallista enemmän teknisistä vioista aiheutuvia onnettomuuksia. Tosin ajoneuvoilla ajetaan poikkeusoloissa tavallista vähemmän, mikä pienentää liikenneonnettomuuksien riskiä.

Muiden asetusehdotusten taloudelliset vaikutukset arvioidaan vähäisiksi ja välillisiksi.

## **Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät**

Ehdotusten käsittely on tarkoitus aloittaa neuvoston merenkulku-, ilmailu-, maantieliikenne- ja intermodaalityöryhmissä välittömästi ja saada ehdotuksille mahdollisimman pian Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksyntä.

### **Asiakirjat**

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi erityisistä väliaikaisista toimenpiteistä covid-19-pandemian johdosta koskien eräiden todistusten, lupien ja valtuutuksien voimassaoloa sekä tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja koulutusten lykkäämistä liikennealan lainsäädännössä (COM(2020) 176 final)

Ehdotus asetukseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston satamapalveluasetuksen (EU) 2017/352 muuttamisesta siten, että satamien hallinnointielimet tai toimivaltaiset viranomaiset voisivat suhtautua joustavasti satamainfrastruktuurimaksujen kantamiseen covid-19-pandemian oloissa (COM(2020) 177 final)

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 muuttamisesta covid-19-pandemian vuoksi (COM(2020) 178 final)

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivien (EU) 2016/797 ja (EU) 2016/798 täytäntöönpanoa koskevan määräajan pidentämistä (COM(2020) 179 final)

### **Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot**

johtava asiantuntija Erik Asplund, LVM, p. 050 463 7034  
hallitusneuvos Jorma Hörkkö, LVM, p. 050 561 2488  
johtava erityisasiantuntija Päivi Jämsä, LVM, p. 050 576 7204  
suunnittelija Suvi Kankare, LVM, p. 0295 34 2105  
erityisasiantuntija Antti-Jussi Lankinen, LVM, p. 0295 34 2759  
erityisasiantuntija Saara Louko, LVM, p. 050 530 1472  
erityisasiantuntija Maija Mansikkaniemi, LVM, p. 046 921 7310  
ylitarkastaja Monika Mutanen, LVM, p. 050 478 4820  
ylitarkastaja Katja Peltola, LVM, p. 050 530 2175  
liikenneneuvos Risto Saari, LVM, p. 040 829 8132  
erityisasiantuntija Veli-Matti Syrjänen, LVM, p. 050 470 7708  
erityisasiantuntija Emma Särkkä, LVM, p. 050 513 8260  
erityisasiantuntija Juha Tervonen, LVM, p. 050 590 0966  
hallitusneuvos Katja Viertävä, LVM, p. 040 771 8522

### **EUTORI-tunnus**

EU/2020/0873, EU/2020/0872, EU/2020/0871, EU/2020/0868

### **Liitteet**

### **Viite**

---

Asiasanat <b>Hoitaa</b>	lentoliikenne, liikenne, merenkulku, rautatieliikenne, sisävesiliikenne, tieliikenne <b>LVM</b>
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, OM, SM, TEM, UM, VAYLA, VM, VNK, VTV, YM

---