

KAN Pasanen Silja(LVM), Orjasniemi
Tiia(LVM)

16.12.2020

Asia

Liikenneministerien epävirallinen videokokous 8.12.2020

Kokous

Saksa järjesti EU:n neuvoston puheenjohtajamaana epävirallisen liikenneministerien videokokouksen 8.12.2020. Kokous keskusteluineen oli julkinen. Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka edusti Suomea kokouksen ensimmäisessä osassa, jossa käytiin periaatekeskustelu eurovinjettidirektiivin muuttamisesta. Muissa asioissa (AOB) käsiteltiin liikkuvuuden uutta lähestymistapaa, josta on valmisteilla neuvoston päätelmät, rautatieasioita, merenkulun miehistöjenvaihtokysymystä, Helsingissä järjestettyä korkean tason automaatiokonferenssia, Visegrad-maiden yhteistä julkilausumaa TEN-T verkon uudistuksesta sekä ns. matkustajatietolomaketta (Passenger Locator Form, PLF).

Pysyvän edustajan sijainen Minna Kivimäki edusti Suomea kokouksen toisessa osassa, jossa käytiin periaatekeskustelu yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevasta SES2+ -säätelypaketista. Muissa asioissa käsiteltiin Covid 19 -pandemian vaikutuksia lentomatkustajien oikeuksiin, lentoliikenteen sosiaalisia kysymyksiä sekä Portugalin puheenjohtajuuskauden ohjelmaa.

Saksa järjesti EU:n neuvoston puheenjohtajamaana epävirallisen liikenneministerien videokokouksen 8.12.2020. Kokous keskusteluineen oli julkinen. Liikenne- ja viestintäministeri **Timo Harakka** edusti Suomea kokouksen ensimmäisessä osassa ja pysyvän edustajan sijainen **Minna Kivimäki** kokouksen toisessa osassa.

Periaatekeskustelu eurovinjettidirektiivin uudistamisesta

Eurovinjettidirektiivin uudistamisella pyritään mm. vähentämään ruuhkia sekä liikenteen päästöjä EU:n ilmastotavoitteiden mukaisesti. Tällä hetkellä voimassa olevaa direktiiviä on sovellettu vain tavarankuljetukseen, mutta direktiivin soveltamisalaa ehdotetaan nyt laajennettavan koskevan myös linja-autoja. Saksan kompromissiehdotuksessa esitetään lukuisia muutoksia tietulleihin ja käyttäjämaksuihin. Jäsenvaltiot voisivat kuitenkin itse päättää, ottavatko ne käyttöön tiemaksuja. Puheenjohtajan valmistelemassa tausta-asiakirjassa pyydettiin ministereitä ottamaan kantaa kahteen kysymykseen: 1) 3,5 – 7,5 tonnia painavien kuorma-autojen poikkeusmahdollisuuteen silloin, kun ajoneuvoja käytetään yritysten omaan ajoon kuljetuspalveluiden tarjoamisen sijaan (Artikla 7(5)(ii)) sekä 2) ehdotukseen lisämaksujen ehdoista ruuhkautuneilla tieosuuksilla erityisesti rajat ylittävässä liikenteessä? (Artikla 7f(1)(b)).

Monet jäsenmaat esittivät huolenaiheita liittyen puheenjohtajan esiin nostamiin kahteen kysymykseen, mutta siitä huolimatta suurin osa jäsenmaista, ml. **FI**, ilmaisivat valmiutensa tukea kompromissihengessä puheenjohtajan ehdotusta, jotta neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa päästäisiin viimein käynnistämään. Ainoastaan **AT** ei tukenut nykyistä ehdotusta. Lisämaksut ovat hankala kysymys myös IT:lle (Brennerin sola). Jäsenmaat korostivat eurovinjetin merkitystä päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. KOM piti kompromissiehdotusta koskien lisämaksujen ehtoja ruuhkautuneilla tieosuuksilla tervetulleena, mutta ehdotettujen poikkeuksien tulee olla tarkkaan määriteltyjä ja oikeutettuja. Komission mukaan aikaperusteiset maksut olisi tullut poistaa ja ehdotuksen olisi pitänyt olla kokonaisuudessaan kunnianhimoisempi. DE veti keskustelun yhteen toteamalla, ettei kompromissi ole koskaan tyydyttävä kaikille, mutta odotti jäsenmaiden hyväksyvän neuvottelumandaatin trilogeihin tulevassa Coreper I-kokouksessa.

Muut asiat

Uusi lähestymistapa liikkuvuuteen - puheenjohtajan tiedotusasia

”Uusi lähestymistapa liikkuvuuteen” on ollut Saksan puheenjohtajakauden teema liikenteen alalla. Aiheesta on tarkoitus antaa neuvoston päätelmät ennen joulua. Päätelmät keskittyvät mm. liikenteen kestävytyteen, digitalisaatioon, innovaatioihin ja älykkäisiin liikennratkaisuihin, liikennesektorin kriisikestävytyteen sekä EU-rahoituksen käyttöön liikkuvuuden alalla. **KOM**:n mukaan päätelmät ovat linjassa 9.12.2020 julkaistavan kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian kanssa. Komissio korosti puheenvuorossaan sisämarkkinoiden tärkeyttä, ympäristöjalanjäljen vähentämistä sekä digitalisaation merkitystä liikenteessä. **LU, DK, FI, AT, FR, BE, NL** ja **IE** käyttivät puheenvuorot, joissa peräänkuulutettiin kunnianhimoisempaa suhtautumista liikenteen ilmastokysymyksiin. **LU** totesi, ettei se voi hyväksyä aiheesta valmisteltavia neuvoston päätelmiä, jollei niiden kunnianhimon tasoa selkeästi nosteta. **CZ**:n mukaan päätelmien tulee olla joustavat sen suhteen, miten päästövähennyksiä tavoitellaan.

Rautateitä koskevat ehdotukset - puheenjohtajan tiedotusasia

Saksa informoi viimeaikaisista rautatieliikenteeseen liittyvistä aloitteista. Saksan kauden aikana saatiin useita rautateihin liittyviä ehdotuksia maaliin, ml. Euroopan rautateiden teemavuosi 2021, asetus rautateiden oikeuksista ja velvollisuuksista, ratamaksuja Covid 19 –pandemian aikana koskeva säädös jne. Berliinin julistus rautateiden tulevaisuudesta sai laajan kannatuksen. Trans-European Expressiä koskeva aiekirje (letter of intent) valmistuu pian, ja DE toivoi, että siihen liitytään laajasti. **NL, SE** ja **AT** korostivat puheenvuoroissaan rautatieliikenteen merkitystä ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. **KOM** kertoi komission arvioivan rautatierahikäytäviä koskevaa sääntelyä. Tähän liittyen komissio tulee tekemään ensi vuonna ehdotukset, samoin matkalippuja koskien.

Investoinnit Euroopan raideverkoston laajentamiseen - Luxemburgin valtuuskunnan tiedotusasia

LU peräänkuulutti puheenvuorossaan lisäinvestointeja raideverkoston laajentamiseen Euroopassa. **NL** ja **AT** tukivat puheenvuoroissaan **LU**:a. **KOM** totesi rautatieinfrastruktuurin vaativan merkittäviä investointeja. Käytössä on jo useita välineitä, kuten Verkkojen Eurooppa, Invest EU sekä uusi elpymis- ja palautumistukiväline. Julkisten investointien lisäksi on tärkeää saada myös yksityisiä investointeja.

Merenkulun miehistönvaihdot - komission tiedotusasia

KOM:n mukaan useat Covid 19 -pandemiaan liittyvät matkustusrajoitukset vaikeuttavat merenkulun miehistöjen liikkumista. 80 % maailman rahdinkuljetuksesta tapahtuu meriä pitkin. Satoja tuhansia merimiehiä on jumissa aluksillaan ja tai odottaa maissa pääsyä aluksilleen. Viime vuoteen nähden

onnettomuudet ovat kasvaneet 20 %, yhtenä taustasyynä tähän arvioidaan olevan miehistön uupumus. YK-päätöslauselma merenkulun miehistönvaihtojen helpottamisesta hyväksyttiin yksimielisesti 1.12. ja se on oikea askel eteenpäin: miehistöt saavat matkustaa ja palata kotiin. Miehistönvaihdot ovat tärkeitä merenkulkijoiden terveyden, turvallisuuden ja hyvinvoinnin kannalta. Olisi sallittava oikea-aikaiset ja turvalliset miehistönvaihdot sekä mm. varmistettava tarkastusten avulla työolainsäädännön noudattaminen aluksilla. Useissa EU:n ulkopuolisissa maissa voi olla vaikea saada rokotteita. Merimiehet vaihtavat kuitenkin usein EU:ssa alusta, joten keinoja heidän rokotekattavuutensa nostoon on syytä pohtia. **NL, HR, IE, EL, MT, CY** ja **DK** korostivat puheenvuoroissaan miehistönvaihtojen sujuvuuden tärkeyttä.

Korkean tason automaatiokonferenssi 7.10.2020 - Suomen valtuuskunnan tiedotusasia

Neljäs ministeritason HLM CAD –kokous järjestettiin Helsingissä 7.10.2020 virtuaalisena kokouksena. **FI** esitteli puheenvuorossaan konferenssin teemat: 1) tarve kehittää ja käyttää tieliikenteen automaatiota ihmiskeskeisesti, 2) tarve kehittää datan jakamista tieliikenteen automaation tarpeisiin ja 3) tarve uudistaa tieliikenteen sääntelykehikkoa digitalisaatiokehityksen mahdollistamiseksi. **FI** toivoi keskustelun jatkuvan EU:n ja YK:n piirissä liikenteen automaation sääntelykehityksen kehittämiseksi. **KOM** kiitti Suomea konferenssin järjestämisestä, samoin Saksaa Passaun epävirallisesta ministerikokouksesta (29.10.2020), jonka aiheena oli liikenteen digitalisaatio. Komissaari kertoi komission valmistelevan tieliikenteen älykkäitä liikennejärjestelmiä (ITS) koskevan direktiivin uudistamista. Liikenteen automaation kumppanuuksia rahoitetaan myös Horisontti Eurooppa -ohjelman kautta.

V4-maiden julkilausuma TEN-T verkon uudistuksesta - Puolan valtuuskunnan tiedotusasia

PL informoi Visegrad-maiden (Puola, Tšekki, Unkari, Slovakia) 3.12.2020 antamasta yhteisestä lausumasta TEN-T-suuntaviivojen uudistamiseen liittyen. Maat vetoavat, että tulevassa TEN-T-suuntaviivatarkistuksessa TEN-T-verkkoon sisällytettäisiin seuraavat hankkeet: Via Karpatia-tiekäytävä, Visegrad-maiden nopeat ratayhteydet, Puolan sisäinen ”Solidarisuus” –liikennesolmu sekä Tonavan, Oderin ja Elben sisävesireitistö.

Matkustajatietolomakkeet - komission tiedotusasia

Covid-19-pandemian myötä keskustelu matkustajatietolomakkeiden (Passenger Locator Forms, PLF) käytöstä on aktivoitunut eri EU-foorumeilla ml. käyttötarkoituksen laajentaminen ilmailusta myös muiden matkustusmuotojen käyttöön. Neuvosto suositteli lokakuussa yhteisen eurooppalaisen matkustajatietolomakkeen kehittämistä, ml digitaalisen sovelluksen edistämistä. Komissio on käynnistänyt nämä kehittämistoimet. Liikennekomissaari Valean antoi tilannekatsauksen PLF-lomakkeiden tietojenvaihtolustasta ja kannusti jäsenmaita ottamaan alustan käyttöön.

Periaatekeskustelu yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevasta SES2+ -sääntelypaketista

Komissio antoi syyskuussa 2020 asetusehdotuksen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (uudelleenlaadittu SES2+-asetus) sekä asetusehdotuksen yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja EU:n lentoturvallisuusviraston (EASA) perustamisasetuksen muuttamisesta koskien EASA:n kyvykkyyttä toimia yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselimenä. Saksa oli jakanut ministerien keskustelua varten etukäteen kysymykset: 1) mitä asetusehdotusten elementtejä nykyisen SES:n oikeudellisen kehyksen parantamiseksi pidätte sopivimpana eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän suorituskyvyn parantamiseksi, sen digitalisoinnin tehostamiseksi ja Green Deal -tavoitteiden saavuttamiseksi? 2) Mitkä SES2+ -ehdotuksen elementit ovat prioriteetteja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan edistämisessä ja mitä mekanismeja tarvitaan,

jotta voidaan varmistaa jäsenvaltioiden ilmatilasuvereniteetti sekä niiden Chicagon yleissopimuksen mukaiset vastuut?

KOM kiitti Saksaa ehdotuksen edistämisestä ja korosti ehdotuksen tärkeyttä. **KOM** muistutti, että jäsenvaltiot ovat edelleen (myös ko. asetusehdotuksen mukaan) vastuussa ilmatilastaan Chicagon yleissopimuksen mukaisesti. **KOM** pyysi jäsenvaltioita tutkimaan ehdotusta avoimesti ja totesi, että ehdotuksen tavoitteet eivät toteutuisi, jos vain osa sen säännöksistä toteutettaisiin.

Ehdotuksista käytiin vilkas keskustelu, jossa jäsenmaiden kannat hajaantuivat. Yleisesti ottaen todettiin, että ilmatilan hallintaan liittyviä järjestelmiä tulee modernisoida, sillä maailma on muuttunut huomattavasti seitsemän vuotta sitten annetun alkuperäisen SES-asetuksen jälkeen. SES2+ -säädöksillä tulisi parantaa ilmatilan hallinnan tehokkuutta sekä ruuhkien ja päästöjen vähentämistä. Alan toimijoiden hallinnollista taakkaa ja kustannuksia ei tulisi kuitenkaan lisätä. Useat maat peräänkuuluttivat vaikutusarvioita ehdotetuista muutoksista. Jäsenvaltioiden toimivaltaa ja suvereniteettia tulisi kunnioittaa uudistuksessa Chicagon yleissopimuksen mukaisesti. Puheenvuoroissa muistutettiin, että sotilasilmailun tarpeet ja toimet ovat jäsenvaltioiden toimivallassa. Kaikki maat eivät olleet vakuuttuneita siitä, että ehdotetut muutokset tukisivat ilmastotavoitteita - esimerkiksi vaihtoehtoiset polttoaineet nähtiin tehokkaampana tapana EU:n ilmastotavoitteiden edistämisessä. Suurin osa maista ilmaisi kuitenkin olevansa valmis edistämään SES2+ -neuvotteluja rakentavassa hengessä. **FI** kannatti puheenvuorossaan SES2+ -ehdotuksia, eikä nähnyt niissä isoja periaatteellisia ongelmia. Suomelle on tärkeää säilyttää siviili- ja sotilasilmailun integroitu lennonvarmistusjärjestelmä. Alan toimijoiden (Network Manager ja Performance Review Body) tehtäväkuvausten tulee olla Suomen mukaan täsmälliset.

Muut asiat

Covid 19-pandemian vaikutukset lentomatkustajien oikeuksiin - puheenjohtajavaltion tiedotusasia

DE totesi, että pandemia on vaikuttanut merkittävästi ilmailualaan, ja viittasi erityisesti lentojen peruuntumisesta aiheutuviin ongelmiin maksujen palautuksissa ja vouchereissa. Ilmailun palautumiseen tarvitaan luottamusta. **KOM** totesi, että koska matkustajien luottamusta tarvitaan, ei ole mitään syytä olla jatkamatta asetuksen 261/2006 päivityksen käsittelyä. Komissio tutkii jäsenvaltioiden kommentteja, ja tarkastelee olisiko joillekin uusille ehdotuksille tarvetta. **CY** piti tärkeänä, että matkustajilla olisi jonkinlainen suoja konkurssseja vastaan.

Lentoliikenteen sosiaaliset kysymykset - Itävallan delegaation tiedotusasia

AT esitteli yhteistyössä **BE, DK, DE, FR, LU** ja **NL** kanssa valmistelemansa julistuksen lentoliikenteen sosiaalisista kysymyksistä. **SE** piti tärkeänä Itävallan aloitetta ja toivoi että työtä epäreilun kilpailun eteen ilmailussa jatketaan. **PL** korosti subsidiariteetin tärkeyttä, ja totesi että työoikeutta koskeva lainsäädäntö kuuluu jäsenvaltioille. **PL** ei halua rajoittaa mahdollisia yhteistyömuotoja työntekijöiden kanssa. Tämä on sen mukaan tärkeää paitsi lentäjille, myös lentoyhtiöille. Koronapandemia on todellinen haaste alalle, ja uusien rajoitusten asettamista on vältettävä. **DK** korosti puheenvuorossaan ehdotuksen tärkeyttä. **KOM** totesi, että kyseessä on tärkeä aihe ja se tulee ehdottamaan toimenpiteitä alan houkuttelevuuden lisäämiseksi.

Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma - Portugalin delegaation tiedotusasia

PT prioriteetit liikenteessä ovat muutoskestävyys ja palautuminen koronapandemiasta sekä rautatiet. Ilmailun alalla prioriteetteja ovat SES2+, tieliikenteessä eurovinjetti, horisontaaliasioissa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian ja merenkulussa vaihtoehtoiset polttoaineet (ReFuel Maritime).

Suomen edustajat

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka, pysyvän edustajan sijainen Minna Kivimäki (EUE), ministerin erityisavustaja Johanna Juselius (LVM), kansainvälisten asioiden yksikön johtaja Taina Pieski (LVM), EU-koordinaattori Tiia Orjasniemi (LVM), EU-koordinaattori Silja Pasanen (LVM), erityisasiantuntija Erik Asplund (EUE), erityisasiantuntija Maija Mansikkaniemi (EUE).

Asiakirjat

Liitteet

Viite

Asiasanat	digitalisaatio, lentoliikenne, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, maantieliikenne, merenkulku, pandemiat, rautatieliikenne, tavaraliikenne, tieliikenne
Hoitaa	LVM, SM, STM, TEM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, PLM, TULLI, UM, VAYLA, VM, VNK, VTV, YM