

Liikenneneuvosto 5.6.2025

Kokous

Liikenneneuvosto 5.6.2025

Kesäkuun liikenneneuvostossa hyväksyttiin poliittinen yhteisymmärrys lentomatkustajien oikeuksia koskevasta asetuksesta. Lisäksi kuultiin tilanneselvitys raskaan kaluston mittoja ja massoja koskevan direktiivin neuvotteluiden etenemisestä, ja käytiin komission esittelyn pohjalta keskustelu liikennekelpoisuus-paketista.

Muissa asioissa kuultiin tiedotusasiat lentoliikenteen ruuhkautumisesta, liikenneinfrastruktuurin rahoituksesta, satelliittinavigointijärjestelmien häirinnästä, käsiteltävänä olevista säädösehdotuksista, rautateiden matkustajaliikenteen foorumista, puhtaan liikenteen käytävää koskevasta aloitteesta sekä seuraavan puheenjohtajavaltion Tanskan työohjelmasta.

Lounaskeskustelussa liikenneministerit keskustelivat ilmastopolitiikan vaikutuksista liikenteeseen.

1. Esityslistan hyväksyminen

Hyväksyttiin esityslista.

2. Lentomatkustajien oikeudet – poliittinen yhteisymmärrys

Käsiteltiin puheenjohtajan ehdotusta lentomatkustajien oikeuksia koskevien asetusten poliittiseksi yhteisymmärrykseksi, neuvoston ensimmäisen käsittelyn hyväksymiseksi. Ehdotus on jo 12 vuotta vanha, ja kuusi puheenjohtajaa on yrittänyt edetä ehdotuksen käsittelyssä, toistaiseksi tuloksetta. Teksti on vaatinut paljon työtä, ja sovun saavuttamiseksi työtä on tehty koko alkuvuosi.

Keskusteluissa on tehty merkittäviä edistysaskelia, mutta toisaalta ne ovat osoittaneet, että vaikein kysymys ovat viivästymisistä maksettavan kompensaation määrä ja erityisesti kompensaatioon oikeuttavan viiveen tuntimäärä. Puheenjohtaja kertasi nykytilanteen: 2009 oikeustapauksen myötä raja-arvo on vain 3h. Komissio ehdotti omassa ehdotuksessaan lähtökohdaksi lyhyemmille lennoille viittä tuntia, ja pidemmille yhdeksää tai kahtatoista tuntia, joka antaisi lentoyhtiöille mahdollisuuden korjata viiveen aiheuttama tilanne ilman että lento tulisi peruuttaa.

Kompromissina puheenjohtaja ehdottaa lyhyille, 24h matkoille erillistä 3h rajaa. Yli 24h matkat jaoteltaisiin etäisyyden mukaan: 3500km saakka kompensaatioon oikeuttava viive olisi 4h, ja tätä pidemmille 6h. Kompensaation tasoksi ehdotettaisiin joko 250 euroa (24h matkat), 300 euroa (max 3500km) tai 500 euroa (yli 3500km). Ehdotus sisältää myös runsaasti uusia oikeuksia eri matkustajille, ja parannuksia avustuksen sekä tiedonkulun osalta.

Komissaari Tzitzikostas kiitti Puolan ja Unkarin puheenjohtajia. Komissaari korosti, että ratkaisun on oltava tasapainoinen, jotta sekä matkustajien oikeudet että lentoyhtiöiden toimintaedellytykset

turvataan. Komissaari pitää puheenjohtajan ehdotusta juuri tällä tavalla tasapainoisena, vaikka se ei aivan täysin vastaakaan komission ehdotusta. Komissio voi tukea ehdotusta myös lukuisien uusien oikeuksien myötä, vaikka valvonnan osalta teksti ei olekaan riittävän kunnianhimoinen. Komissaari korosti, että on erityisesti matkustajille ongelmallista, mikäli sopua ei saavuteta.

Puheenjohtajan ehdotusta tukivat **DK, SE, LU, FR, BG, RO, MT, SK, CY, HR, LT ja IT**. Monet näistäkin maista kuitenkin korostivat puheenvuorossaan, että ehdotus ei ole kaikilta osin täydellinen, useiden viitatessa uuteen 24h pituisten matkojen erillissäätelyyn.

Ehdotusta vastustamaan jäivät **DE, ES, SI, PT, BE, FI, NL, LU, IE, CZ ja HU**. Erityisesti **DE, ES, SI, PT** katsoivat, että nykyinen 3h viive on maksimi mitä he voivat hyväksyä, **EE** taas ei voinut tukea 6h viivettä pidemmille lennoille. **IE** ja **CZ** pitivät (FI tapaan) ongelmallisena uutta 24h erityissäännöstä. **BE** ehdotti kompromissina, että viive olisi tasan 4h kaikille lennoille, kunhan kompensatio peruutus- ja viivästymistapauksissa olisi automaattinen.

Ministeri Ranne totesi, että Suomi on aina peräänkuuluttanut selkeitä sääntöjä, jotka turvaavat sekä matkustajien oikeudet, että lentoyhtiöiden toimintaedellytykset. Suomi on osoittanut neuvotteluiden aikana merkittävästi joustavuutta, mutta lyhyiden, 24h pituisten matkojen erillissäätely ei ole kannattavissa. Tämä monimutkaistaa järjestelmää ja tekee ehdotuksesta epätasapainoisen. Suomi voi kuitenkin tukea muuta tekstiä, mikäli tämä kohta poistettaisiin.

Ehdotukselle ei siis ensi vaiheessa ollut vielä riittävää määräänemmistöä. Keskustelun pohjalta puheenjohtaja laati kokouksen loppupuolelle uuden kompromissin, jossa lyhyiden 24h matkojen erillissäraja poistettaisiin selkeyden vuoksi. Tekstiin ehdotettiin uutta säännöstä, jolla automatisoitaisiin kompensation hakemista lennon peruuntuessa, ja komission tulisi selvittää saman soveltamista myös viivästyneisiin lentoihin. Tätä ehdotusta tukivat aiemmin vastustaneista **BE, NL ja HU**. **DE, ES, PT, SI** katsoivat, ettei ehdotus edelleenkään ole hyväksyttävissä. **AT** ja **EE** pidättäytyivät äänestämästä. **LT** tuki myös ehdotusta mutta aikoi tehdä lausuman, jossa valittelevat matkustajien oikeuksien tasoa. Näin ollen ehdotus oli saanut määräänemmistön tuen, ja puheenjohtaja totesi, että se on hyväksytty.

3. Direktiivi tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista sallituista mitoista ja painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta - tilanneselvitys

Puheenjohtaja antoi edistymisraportin Puolan puheenjohtajuuskaudella tehdystä työstä raskaan liikenteen mittoja ja massoja koskevan ehdotuksen neuvotteluiden edistämiseksi.

KOM (liikenteen pääosaston pääjohtaja Kopczynska) kiitti Puolaa ehdotuksen eteen tehdystä työstä ja toivoi että direktiivistä päästään sopuun Tanskan kaudella.

DE, BG, FR, SI, AT, HU nostivat puheenvuoroissaan esille infrastruktuuriin liittyvät haasteet, sekä osin myös liikennemuotosiirtymän rautateiltä tieliikenteeseen. DE kuitenkin korosti samalla tukevansa moduuliyhdistelmiä ja rajat ylittävän liikenteen sallimista.

SE, ES, BE, PT ja **EE** tukivat neuvotteluiden jatkamista ja rajat ylittävän liikenteen huomioimista. **IT** piti myös tärkeänä, että ehdotusta edistetään, nollapäästöisten ajoneuvojen tukemiseksi.

DK ilmaisi vahvan valmiutensa jatkaa neuvotteluita.

Ministeri Ranne korosti direktiivin merkitystä logistiikka- ja kuljetussektorille ja toivoi neuvotteluiden jatkamista. Direktiivissä on syytä huomioida kansalliset erityispiirteet, ja riittävä jousto suurempien ajoneuvojen käyttämiseksi, kuten pohjoismaissa on jo vuosikymmenet tehty. Tämän säilyttäminen on tärkeää, myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Raskaat yhdistelmät ovat ympäristöystävällisiä ja turvallisia.

4. Liikennekelpoisuuspaketti

a) Direktiivi määräaikaikatsastuksista (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)

Komissio esittelee

Keskustelu

Komissio esitteli ehdotuksensa liikennekelpoisuuspaketiksi, jolla päivitettäisiin määräaikaikatsastuksia, tienvarsitarkastuksia sekä rekisteröintitodistuksia koskevat direktiivit. Edellinen päivitys on 10 vuoden takaa, joten päivitys on tarpeen jo sääntelyn ajantasaistamiseksi, teknologian kehityksen huomioimiseksi. Komissio näkee, että ehdotuksella olisi merkittäviä positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, liikenteen päästöihin ja kuluttajien suojaan.

Keskustelussa jäsenvaltiot pitivät pakettia kannatettavana. Useat jäsenmaat tarkastelevat sitä etenkin liikenneturvallisuuden kautta. Vuodelta 2014 olevien aiempien direktiivien modernisointi nähtiin tärkeäksi, jotta EU lainsäädännössä otetaan huomioon teknologian kehitys sekä ympäristö.

Monet jäsenvaltiot pitivät kuitenkin ongelmallisena ehdotuksen aiheuttamaa hallinnollista ja taloudellista taakkaa. Erityisen ongelmallisena nähtiin vanhojen, yli kymmenen vuotta vanhojen autojen katsastukset, sekä uusien pakettiautojen vuosittaiset päästötarkastukset. Päästöjen etävalvontaa koskevat säännökset nähtiin sinänsä kiinnostavina, mutta käytännön toteutus ja kustannukset herättivät huolia. **FR** nosti esille takaisinkutsut, jota tukivat **CY**, **BG** ja **FI**. Moottoripyörien katsastuksia kannattivat puheenvuorossaan **SE**, **IT** ja **PT**, kun taas niitä vastustivat **FI**, **NL**, **IE** ja **BE**.

Ministeri Ranne tuki komission ehdotuksen tavoitteita ja monia elementtejä, joilla direktiivejä nykyaikaistettaisiin ja varmistettaisiin että turvallisuus on jatkossakin eurooppalaisen liikkuvuuden kulmakivi. Suomi tukee myös digitalisaatiota ja ajoneuvodatan parempaa hyödyntämistä, jolla voidaan vähentää hallinnollista taakkaa ja viranomaisten toimintaa erityisesti rajat ylittävissä tapauksissa. Suomella on kuitenkin varauksia ehdotukseen, erityisesti tiettyjen elementtien aiheuttamien kustannusten ja hallinnollisen taakan myötä. Kansalliset olosuhteet on huomioitava, joten myös nykyinen poikkeusmahdollisuus moottoripyörien katsastuksesta on säilytettävä. Lisäksi Suomi suhtautuu varauksella päästöjen etävalvontaan ja typen oksidien mittauksiin, erityisesti unionin erilaisten sääolojen vuoksi. Ratkaisujen on oltava yksinkertaisia, toimivia ja kustannustehokkaita.

5. Muut asiat

a) Lentoliikenteen ruuhkautuminen - komission tiedotusasia

Eurocontrol esitteli ajankohtaiskatsauksen ilmatilan hallintaan ja siihen liittyviin viiveisiin nähden, erityisesti tulevan kesä ennakoitujen ruuhkien näkökulmasta. Tällä hetkellä jo 51% viiveistä johtuu lennonjohdon tilanteesta. Kokonaisuutena ilmatilan ruuhkaisuus on hankalassa tilanteessa. Viime vuosi oli huonoin 25 vuoteen. Tämä hankaloittaa alan toimintaa, ja lisää lentoliikenteen päästöjä. **Eurocontrol** pitää tärkeänä, että kapasiteetin lisäämiseksi ryhdytään toimiin: riittävät henkilöresurssit, tehokkaat menetelmät ja kehittyneet tietojärjestelmät ovat tässä avainasemassa.

ES yhtyi **Eurocontrolin** huoliin ja katsoi että kapasiteettia on voitava kasvattaa. **BG**, **FR**, **RO**, **DE**, **HU**, **PT** yhtyivät myös sinänsä huoliin, mutta korostivat jo ryhtyneensä toimiin.

b) Liikenneinfrastruktuurin rahoitus vuoden 2027 jälkeen - puheenjohtajavaltion tiedotusasia

Puheenjohtaja kertoi heidän puheenjohtajakautensa aikana tehdystä työstä liikenteen rahoitustarpeiden hahmottelun osalta.

Komissaari Tzitzikostas kiitti puheenjohtajaa tärkeän asian esillä pitämisestä. TEN-T-verkon loppuun saattaminen tulee maksamaan yli 800 miljardia euroa. Lisäksi komissaari korosti uusia tarpeita sotilaallisen liikkuvuuden osalta, viitaten myös puolustuksen valkoiseen kirjaan. SAFE (Security Action For Europe) tuo runsaasti lainarahaa puolustusteollisuuden, mutta myös sotilaallisen liikkuvuuden edistämiseen. CEF-instrumentille on vahva tarve, ja tässä tulisi keskittyä rajat ylittäviin hankkeisiin, vaikka myös komissio tunnistaa, että EU-raha ei kuitenkaan tule riittämään kaikkiin rahoitustarpeisiin.

Puheenvuoroissa (**SE, RO, BG, SK, LT, EE, LV, PT, IT, CZ, EL**) korostuivat erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden uudet tarpeet sekä geopolitiikka, ja liikenteen EU-rahoituksen jatkamisen tarve. EL kertoi tukevasa entistä vahvempaa koheesiorahoitusta, PT taas korosti yksityisen rahan tarvetta.

Ministeri Ranne uskoi, että kaikilla EU-mailla on sama tilannekuva ja korosti infran kaksikäyttöisyyttä sekä sotilaallisen liikkuvuuden tärkeyttä. Suomi peräänkuuluttaa merkittävää kasvua sotilaallisen liikkuvuuden rahoitukseen tulevassa budjetissa, kansallisten ja rajat ylittävien tarpeiden huomioimiseksi. Ministeri korosti, että Suomen kannalta olennaista on raideleveyden muutoksen tukeminen ja uusi Rail Nordica. Yleisesti ottaen rahoituksen tulisi perustua kilpailuun, ja keskittyä tärkeimpien liikennekäytävien varrella oleviin hankkeisiin eikä yksittäisiin erillisiin hankkeisiin.

Puheenjohtaja veti keskustelun yhteen ja totesi että liikenneinfran EU-rahoitukselle on selkeä tarve, ja toivotti tervetulleeksi myös komissaarin viestin CEF-instrumentin jatkosta myös uudessa budjetissa.

- c) **Kehotus toteuttaa yhteisiä toimia maailmanlaajuisten satelliittinavigointijärjestelmien (GNSS) häirintä- ja spoofing-uhkien torjumiseksi - Liettuan, Tšekin, Viron, Suomen, Italian, Latvian, Romanian ja Espanjan tiedotusasia**

LT esitteli yhdessä Tšekin, Viron, Suomen, Italian, Latvian, Romanian ja Espanjan valmistelemansa asian, jolla kannustetaan komissiota ryhtymään tarvittaviin oikeudellisiin toimiin, ja tuetaan toiminta-suunnitelmaa, joka tukisi lentoliikenteen turvallisuutta.

Kirjeeseen liittyneet maat (EE, ES, RO, LV) tukivat aloitetta, Satelliittinavigointijärjestelmiä tulee suojata, kyse ei ole vain tekninen kysymys, vaan strateginen haaste. Jäsenvaltiot korostivat myös muun muassa sitä, että kyseessä on yhteinen ongelma, joka ei rajoitu vain Itämereen.

DE, MT tukivat myös aloitteen huolia.

Ministeri Ranne totesi, että häiriöiden hallintaan tarvitaan monia erilaisia toimenpiteitä. Häirintä on lisääntynyt sekä ilmassa että merellä. Ministeri Ranne korosti myös varjolaivaston ongelmia.

Komissaari Tzitzikostas kiitti aloitteen laatineita jäsenvaltioita asian esille nostamisesta. Tämä vaikuttaa kaikkiin EU-maiden aluksiin, ja koko Unionin itärajaan, aina Suomesta Kyprokseen saakka. Komissio kutsui jäsenmaita yhdistämään voimansa näiden haasteiden taklaamiseksi.

- d) **Käsiteltävänä olevat säädösehdotukset – puheenjohtajan tiedotusasia**

- 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 Ajokieltoja koskeva direktiivi**
- ii) **Asetus Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta**
- iii) **Direktiivi jokitiedotuspalveluista (RIS)**

- iv) **Asetus rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta**
- v) **Direktiivi vuodenajoittaisesta kellonajan siirrosta luopumisesta ja direktiivin 2000/84/EY kumoamisesta**

Puheenjohtaja kertoi puheenjohtajakaudellaan käydyistä lainsäädäntöneuvotteluista. Ajokortti- ja ajokieltodirektiiveistä saavutettiin viimein sopu, samoin Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSAn jatkomandaatista. Jokitiedotuspalveluita koskevan RIS-direktiivin neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa on käynnistetty, ja ratakapasiteettia koskevan asetusehdotuksen neuvotteluita on jatkettu tiiviisti. Teknisellä tasolla käytiin myös keskustelu kellonajan siirrosta luopumisesta.

DE kiitti Puolan panoksesta ratakapasiteetti-asetuksen neuvottelujen osalta. He pitävät ehdotusta tärkeänä ja he jatkavat neuvotteluiden tukemista.

PT kiitti sovusta EMSA-mandaatin osalta.

- e) **Rautateiden kansainvälisen matkustajaliikenteen foorumia koskevan viidennen tilanneselvityksen esittely - Itävallan ja Alankomaiden tiedotusasia**

AT ja **NL** antoivat perinteisen katsauksen rautateiden henkilöliikenteen edistämistä tavoittelevan foorumin työstä.

- f) **Puhtaan liikenteen käytävää koskeva aloite - Komission tiedotusasia**

Komissio (liikenteen pääosaston pääjohtaja Kopczynska) esitteli tiiviisti ehdotuksensa puhtaan liikenteen käytäviksi. Kyse on pilottiprojektista raskaan liikenteen latauspisteiden rakentamiseksi kahden TEN-T-käytävän osalta. Aloite on osa autoteollisuus-strategiaa.

- g) **Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma - Tanskan tiedotusasia**

Seuraava puheenjohtajamaa **Tanska** esitteli ei-julkisessa asiakohdassa työohjelmansa.

Suomen edustajat

LVM: Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne, erityisavustaja Tuomas Sorsa, Pyry Takala, Petri Lepistö

EUE: PES Lauri Hirvonen, Erik Asplund

VNK: Ville Niemi

Asiakirjat

9452/25 (esityslista asiakirjaviitteineen)

Liitteet -

Viite -