



**EUROOPAN UNIONIN
NEUVOSTO**



17456/09 (Presse 373)

(OR. en)

LEHDISTÖTIEDOTE

Neuvoston 2987. istunto

Liikenne, televiestintä ja energia

Bryssel, 17.–18. joulukuuta 2009

Puheenjohtaja **Åsa Torstensson**
Ruotsin viestintäministeri

LEHDISTÖ

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRYSEL Puh.: +32 (0)2 281 8847 / 6319 Faksi: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

17456/09 (Presse 373)

Neuvoston istunnon tärkeimmät tulokset

Liikenteen alalla:

Neuvosto pääsi poliittiseen yhteisymmärrykseen **linja-automatkestajien oikeuksia** koskevasta asetusehdotuksesta.

Lisäksi se sopi yleisnäkemyksistä, jotka koskevat ehdotusta asetukseksi **Euroopan GNSS-virastosta** ja ehdotusta direktiiviksi EU:n satamiin saapuvia tai satamista lähteviä aluksia koskevista **ilmoitusmuodollisuuksista**.

Neuvosto valtuutti komission neuvottelemaan yhteistyösopimuksesta **Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO)** kanssa sekä tarkasteli **Yhdysvaltojen kanssa käytävien ilmapalveluneuvottelujen** toisen vaiheen etenemistä.

Televiestinnän alalla:

Neuvosto kävi periaatekeskustelun **i2010-strategian tulevaisuudesta** ja antoi sitä koskevat päätelmät.

Se antoi myös päätelmät **taajuusylijäämän muuttamisesta yhteiskunnallisiksi hyödyiksi ja talouskasvuksi** sekä päätöslauselman **yhteistoiminnallisesta eurooppalaisesta lähestymistavasta verkko- ja tietoturvallisuuden alalla**.

SISÄLLYSLUETTELO¹

OSALLISTUJAT	5
 ASIAT, JOISTA KÄYTIIN KESKUSTELUA	
MAALIIKENNE	7
Matkustajien oikeudet linja-autoliikenteessä	7
YHDISTETYT KULJETUKSET JA VERKOT	9
Euroopan GNSS-virasto	9
Älykkäät liikennejärjestelmät.....	10
Kestävä tulevaisuus liikenteelle – Puheenjohtajavaltion päätelmät	12
ILMAILU	17
Ilmailun turvamaksut.....	17
Yhteistyösopimus ICAO:n kanssa	18
Yhdysvaltojen kanssa käytävien ilmapalveluneuvottelujen toinen vaihe	19
LAIVALIIKENNE	20
Alusten ilmoitusmuodollisuudet.....	20
TELEVIESTINTÄ	21
i2010:n jälkeinen strategia – <i>Neuvoston päätelmät</i>	21
Taajuusylijäämä – <i>Neuvoston päätelmät</i>	22
Verkko- ja tietoturva	22
MUUT ASIAT	24
LIIKENNE	24
TELEVIESTINTÄ	26

¹ Jos julkilausumat, päätelmät tai päätöslauselmat ovat neuvoston virallisesti hyväksymiä, se on osoitettu kyseisen kohdan otsikossa ja teksti on lainausmerkeissä.
Asiakirjoihin, joiden viitenumero on mainittu, voi tutustua neuvoston www-sivuilla osoitteessa <http://www.consilium.europa.eu>.
Säädökset, joihin liittyy neuvoston pöytäkirjaan merkittäviä julkistettuja lausumia, on merkitty tähdellä.
Lausumat ovat saatavissa neuvoston www-sivuilta tai lehdistöpalvelusta.

NEUVOSTON ISTUNNON YHTEYDESSÄ.....	27
------------------------------------	----

MUUT HYVÄKSYTYT ASIAT

LIIKENNE

– Suuntaviivat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi.....	28
--	----

ULKOSUHTEET

– EU:n ja Moldovan yhteistyöneuvosto.....	28
---	----

YMPÄRISTÖ

– Jätteiden siirrot – valvonnan käsittävä sääntelymenettely	29
---	----

KEHITYS

– Jäsenvaltioiden maksuosuudet Euroopan kehitysrahastolle vuoden 2011 osalta.....	29
---	----

SISÄMARKKINAT

– Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä – liikkuvat työkoneet – komiteamenettely	29
---	----

KAUPPAPOLITIIKKA

– Polkumyynti – urean ja ammoniumnitraatin liuokset – säämiskänahka	30
---	----

OSALLISTUJAT

Jäsenvaltioiden hallitukset ja Euroopan komissio olivat edustettuina seuraavasti:

Belgia:

Vincent VAN QUICKENBORNE

Etienne SCHOUPPE

Yritystoiminnasta ja hallinnollisesta yksinkertaistamisesta
vastaava ministeri
Liikkuvuudesta vastaava valtiosihtööri, pääministerin
avustaja

Bulgaria:

Alexandar TSVETKOV

Liikenne-, tietotekniikka- ja viestintäministeri

Tšekki:

Gustáv SLAMEČKA

Lenka PTÁČKOVÁ MELICHAROVÁ

Liikenneministeri
Sisäasiainministerin sijainen, vastuualueenaan EU-asiat

Tanska:

Lars BARFOED

Liikenneministeri

Saksa:

Peter RAMSAUER

Liikenne-, rakennus- ja kaupunkisuunnitteluministeri

Viro:

Gert ANTSU

Pysyvän edustajan sijainen

Irlanti:

Noel DEMPSEY

Eamon RYAN

Liikenneministeri
Viestintä-, energia- ja luonnonvaraministeri

Kreikka:

Nikos SIFOUNAKIS

Alivaltiosihtööri, infrastruktuuri, liikenne ja verkot

Espanja:

José BLANCO LÓPEZ

Miguel SEBASTIÁN GASCÓN

Infrastruktuuri- ja liikenneministeri
Teollisuus-, matkailu- ja kauppaministeri

Ranska:

Philippe LEGLISE-COSTA

Pysyvän edustajan sijainen

Italia:

Altero MATTEOLI

Infrastruktuuri- ja liikenneministeri

Kypros:

Nicos NICOLAIDES

Liikenne- ja julkisten töiden ministeri

Latvia:

Arturs BERGHOLCS

Parlamentaarinen valtiosihtööri, liikenne- ja
viestintäministeriö
Valtiosihtööri, aluekehitys- ja paikallishallintoministeriö

Laimdota STRAUJUMA

Liettua:

Eligijus MASIULIS

Liikenne- ja viestintäministeri

Luxemburg:

Michèle EISENBARTH

Pysyvän edustajan sijainen

Unkari:

Lajos CSEPI

Valtiosihtööri, liikenne-, viestintä- ja energiainministeriö

Malta:

Theresa CUTAJAR

Pysyvän edustajan sijainen

Alankomaat:

Camiel EURLINGS
Frank HEEMSKERK

Liikenne-, vesi- ja julkisten töiden ministeri
Ulkomaankauppaministeri

Itävalta:

Doris BURES

Liikenne, innovaatio- ja teknologiaministeri

Puola:

Cezary GRABARCZYK

Infrastrukturiministeri

Portugali:

António MENDONÇA

Liikenne-, viestintä- ja julkisten töiden ministeri

Romania:

Radu Mircea BERCEANU
Marius FECIORU

Liikenne- ja infrastruktuuriministeri
Valtiosihteeri, viestintä- ja tietoyhteiskuntaministeriö

Slovenia:

Jozsef GYÖRKÖS
Igor JAKOMIN

Valtiosihteeri, korkeakoulu-, tiede- ja teknologiaministeriö
Valtiosihteeri, liikenneministeriö

Slovakia:

Lubomír VÁŽNY

Liikenne-, posti- ja televiestintäministeri

Suomi:

Anu VEHVILÄINEN
Suvi LINDÉN

Liikenneministeri
Viestintäministeri

Ruotsi:

Åsa TORSTENSSON
Leif ZETTERBERG

Viestintäministeri
Valtiosihteeri, infrastruktuuriministerin avustaja

Yhdistyneet kuningaskunta:

Stephen TIMMS
Sadiq KHAN

Raha-asiainsihteeri, valtiovarainministeriö
Parlamentaarinen valtiosihteeri, paikallisyhteisö- ja paikallishallintoministeriö

Komissio:

Antonio TAJANI

Varapuheenjohtaja

ASIAT, JOISTA KÄYTIIN KESKUSTELUA

MAALIIKENNE

Matkustajien oikeudet linja-autoliikenteessä

Neuvosto pääsi poliittiseen yhteisymmärrykseen matkustajien oikeuksia linja-autoliikenteessä koskevasta asetusehdotuksesta ([17412/09](#)). Neuvosto voi näin ollen jossain tulevassa istunnossaan vahvistaa ensimmäisen käsittelyn kantansa ja toimittaa sen Euroopan parlamentin toiseen käsittelyyn.

Ehdotuksen tavoitteena on parantaa linja-automatkustajien oikeuksia seuraavilta osin: vammaisten ja liikuntaesteisten henkilöiden avustaminen, korvauskysymykset, matkustajille tiedottaminen sekä valitusten käsittely.

Tärkein ratkaisematon kysymys koskee asetusehdotuksen **soveltamisalaa**. Neuvoston istunnossa kesäkuussa 2009 jäsenvaltioiden enemmistö kannatti soveltamisalan rajaamista koskemaan kansallista kaukoliikennettä ja kansainvälistä säännöllistä liikennettä. Kuitenkin neuvoston valmisteluelimissä kävi ilmi, että "kaukoliikenteelle" oli erittäin vaikea löytää koko EU:n laajuista määritelmää. Keskusteltuaan asiasta uudelleen ministerit sopivat nyt, että asetus koskisi yleisesti säännöllistä liikennettä, mutta tarjoaisi erilaisia mahdollisuuksia poikkeuksiin. Siten kaupunki-, seutu- ja alueliikenne voidaan jättää soveltamisalan ulkopuolelle paitsi että kaikkeen linja-autoliikenteeseen sovelletaan sääntöjä, jotka koskevat syrjimättömyyttä ja vammaisten oikeutta käyttää liikennevälineitä. Siirtymäkautena voidaan myöntää poikkeus kansalliselle säännölliselle kotimaan liikenteelle yleensä ja tietyille säännöllisille liikenneyhteyksille EU:n ulkopuolisiin maihin. Ei-kaupallinen omaan lukuun harjoitettava liikenne ja ainoastaan tietyille matkustajaryhmille varattu säännöllinen erityisliikenne jäävät asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Satunnaisliikenteessä on noudatettava ainoastaan korvauksia ja syrjimättömyyttä koskevia sääntöjä.

Asetusehdotus sisältää erityisesti seuraavat säännöt:

- Kuolemaa tai ruumiinvammaa taikka matkatavaroiden katoamista tai vahingoittumista koskevat korvaukset **onnettomuuden** yhteydessä: Kansallisessa lainsäädännössä korvauksille vahvistetuissa enimmäismäärissä on otettava huomioon asetuksessa vahvistetut vähimmäismäärät eli 220 000 euroa matkustajaa kohden sekä 500 euroa (alue- tai seutuliikenne taikka satunnaisliikenne) tai 1 200 euroa (kaikki muu säännöllinen tai satunnaisliikenne) matkatavarayksikköä kohden. Apuvälineisiin kuten pyörätuoleihin kohdistuneet vahingot on korvattava kokonaisuudessaan. Lisäksi säädetään avusta, joka kattaa matkustajien välittömät käytännön tarpeet onnettomuuden jälkeen. Korvausvastuu eli se, minkä tahon on loppujen lopuksi maksettava korvaukset, määräytyy kansallisen lainsäädännön mukaisesti, jotta otetaan huomioon jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen eroavuudet tässä asiassa.
- **Vammaisten** ja liikuntaesteisten henkilöiden syrjimättömyys ja avustaminen: Heitä ei saa kieltäytyä kuljettamasta paitsi turvallisuussyistä tai tarvittavan infrastruktuurin puuttumisen takia. Heiltä ei saa periä lisämaksua. Avustusta on oltava tarjolla tietyissä jäsenvaltioiden nimeämissä terminaaleissa edellyttäen, että avun tarpeesta on ilmoitettu etukäteen. Saattajalla on oikeus ilmaiseen matkaan.
- Matkustajan oikeudet matkan **peruuntuessa tai viivästyessä**: Liikenteenharjoittajan on tarjottava mahdollisuus valita matkan jatkamisen tai uudelleenreitityksen taikka matkan hinnan palautuksen välillä. Lisäksi apuna on annettava välipaloja, aterioita tai virvokkeita sekä tarvittaessa avustettava majoituksen löytämisessä.

Tässä asetusehdotuksessa vahvistetut velvoitteet eivät sisällä teknisiä vaatimuksia, jotka edellyttäisivät, että liikenteenharjoittajat muuttaisivat tai korvaisivat ajoneuvoja taikka infrastruktuuria tai varusteita terminaaleissa.

Ehdotus on osa EU:n yleistä politiikkaa matkustajien tasa-arvoisen kohtelun varmistamiseksi valitusta matkustustavasta riippumatta, minkä lisäksi sillä parannetaan matkustajien oikeuksia ja kiinnitetään erityistä huomiota vammaisten ja liikuntaesteisten henkilöiden syrjimättömyyteen. Vastaavanlaista lainsäädäntöä on annettu lentoliikenteen ja rautatieliikenteen aloilla ja on valmisteilla vesiliikenteen matkustajien osalta.

Komissio esitti ehdotuksensa joulukuussa 2008 ([16933/08](#)). Euroopan parlamentti antoi ensimmäisen käsittelyn lausuntonsa huhtikuussa 2009.

YHDISTETYT KULJETUKSET JA VERKOT

Euroopan GNSS-virasto

Odottaessaan Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaa neuvosto muodosti yleisnäkemyksen ehdotuksesta asetukseksi eurooppalaisten satelliittinavigointiohjelmien hallintorakenteista vuonna 2004 annetun asetuksen muuttamisesta (17688/09).

Asetusehdotuksen tavoitteena on saattaa asetus N:o 1321/2004, jolla perustettiin maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän Euroopan valvontaviranomainen eli tuleva Euroopan GNSS-virasto, vastaamaan vuonna 2008 hyväksytyjä sääntöjä, jotka koskevat eurooppalaisten satelliittinavigointiohjelmien hallinnointia ja rahoitusta.

Asetukseen N:o 683/2008 sisältyvissä kyseisten ohjelmien toteuttamista koskevissa säännöissä otetaan huomioon, että vuoden 2004 asetukseen alun perin sisältynyt ajatus Galileo-satelliittinavigointiohjelman yksityisestä hallinnoinnista on hylätty. Tämän seurauksena komissio on saanut täyden vastuun hallinnoinnista ja Galileon kaikki omaisuus on siirretty EU:n omistukseen.

Näin ollen on tarpeen mukauttaa asetusta N:o 1321/2004 vastaavasti. Tätä varten uudessa asetusehdotuksessa

- määritellään viraston ja komission välinen suhde uudelleen siten, että komission toimivaltaa vahvistetaan, ja tämä antaa suuntaviivoja viraston toiminnalle,
- vahvistetaan turvallisuusjärjestelyjen hyväksyntää koskevat säännöt. Komissiolla säilyy yleinen vastuu kaikissa turvallisuuskysymyksissä, mutta turvallisuusjärjestelyjen hyväksynnästä ja Galileon turvallisuuden valvontakeskuksen toiminnasta vastaa virasto. Perustetaan turvallisuusjärjestelyjen hyväksyntäkomitea, joka on riippumaton elin viraston sisällä ja jonka tehtäviin kuuluu muun muassa turvallisuusjärjestelyjen hyväksymisstrategian sekä satelliittien laukaisun hyväksyminen, luvan myöntäminen järjestelmien ja yksiköiden käytölle sekä tiettyjen tuotteiden valmistukselle.

Komissio antoi ehdotuksensa ([6257/1/09](#)) maaliskuussa 2009. Neuvoston valmisteluelimissä käydyissä keskusteluissa ehdotukseen on tehty huomattavia muutoksia turvallisuusjärjestelyjen hyväksyntää koskevien säännösten osalta. Euroopan parlamentti antanee ensimmäisen käsittelyn kantansa vuoden 2010 alussa.

Älykkäät liikennejärjestelmät

Neuvosto pani merkille tieliikennealan älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) käyttöönottoa koskevan direktiiviehdotuksen käsittelyn tilanteen.

Direktiiviehdotuksen tavoitteena on EU:n laajuisten yhdenmukaisten puitteiden avulla luoda tarvittavat olosuhteet ja menettelyt yhteentoimivien älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton nopeuttamiseksi ja koordinoimiseksi tieliikenteessä, mukaan lukien rajapinnat muiden liikennemuotojen kanssa.

Jäsenvaltiot voivat hyväksyä nykyisen tekstin sisällön. Neuvoston istunnon aattona myös Euroopan parlamentti ilmoitti olevansa valmis hyväksymään tekstin sisällön. Näin ollen neuvosto on nyt pyytänyt toimivaltaisia elimiä viimeistelemään yhteisymmärryksen Euroopan parlamentin kanssa, jotta molemmat toimielimet voisivat nopeasti hyväksyä direktiivin sen jälkeen kun neuvosto on jossain tulevassa istunnossaan vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa.

Kuitenkin Euroopan parlamentin kanssa on vielä keskusteltava teknisemmästä oikeudellisesta kysymyksestä eli "delegoituja säädöksiä" koskevista säännöksistä, jotka on hiljattain otettu käyttöön Lissabonin sopimuksen tultua voimaan. "Delegoidut säädökset" ovat komission tekemiä päätöksiä, joilla Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksymät säädökset pannaan täytäntöön.

Komission joulukuussa 2008 esittämää ehdotusta ([17564/08](#)) on muutettu huomattavasti neuvoston valmisteluelinten käsittelyssä, jossa otettiin myös huomioon Euroopan parlamentin huhtikuussa 2009 antama ensimmäisen käsittelyn lausunto ([8899/09](#)). Lisäksi on tehty muutoksia Euroopan parlamentin kanssa viime viikkoina käytyjen monien epävirallisten keskustelujen perusteella, joiden tarkoituksena on ollut pohjustaa nopeaa sopimukseen pääsyä neuvoston ja Euroopan parlamentin välillä.

Tärkein kysymys, jossa näkemykset erosivat vielä äskettäin, oli pitäisikö ITS-sovellusten ja -palvelujen käyttöönoton olla pakollista ja missä määrin. Useat jäsenvaltiot katsovat, että etenkin rahoitusvaikutusten ja hallintoon liittyvien vaikutusten vuoksi päätökset ottaa käyttöön ITS-palveluja olisi tehtävä kansallisella tasolla. Toiset jäsenvaltiot kannattivat alun perin sitä, että ainakin jotkut ITS-palvelut olisivat pakollisia mutta eivät olleet yksimielisiä siitä, mitkä palvelut olisivat tällaisia. Euroopan parlamentti kannatti ensimmäisen käsittelyn lausunnossaan tiettyjen ITS-palvelujen käyttöönoton pakollisuutta. Nyt saavutettu välitysratkaisu sisältää yhtäältä takeet jäsenvaltioille, että ne viimekädessä päättävät ITS:n käyttöönotosta alueellaan, ja toisaalta kaksivaiheisen menettelyn ITS:n ottamiseksi käyttöön EU:n lainsäädännön kautta: Ensin komissio hyväksyy eritelmät, jotka ovat asianomaisen toiminnan kannalta tarpeen. Sitten 12 kuukauden kuluessa ja tarvittaessa vaikutustenarvioinnin jälkeen komissio esittää kyseisen toiminnan käynnistämistä ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle, jotka päättävät siitä yhdessä.

Jotkut jäsenvaltiot pelkäävät kuitenkin edelleen, ettei käyttöönottoa koskevien säännösten ei-pakollinen luonne ole riittävän selvä. Ne aikovat esittää direktiivin antamisen yhteydessä asiasta lausuman.

Älykkäissä liikennejärjestelmissä käytetään televiestintää, elektroniikkaa ja tietotekniikkaa yhdessä liikennetekniikan kanssa liikennejärjestelmien suunnittelemiseen, laatimiseen, käyttämiseen, ylläpitämiseen ja hallinnoimiseen.

Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton edistämiseksi direktiiviehdotuksessa määritetään ensisijaiset alat sekä ensisijaiset ja muut toimet näillä aloilla. Komission tehtävänä on vahvistaa eritelmät ensisijaisilla aloilla toteutettaviksi suunnitelluille toimille. Direktiiviehdotuksessa esitettyjä ensisijaisia aloja ja niitä vastaavia tärkeimpiä toimia ovat:

- tie-, liikenne- ja matkadatan optimaalinen käyttö;
ensisijaiset toimet: EU:n laajuiset multimodaaliset matka- ja tosiaikaiset liikennetietopalvelut sekä liikenneturvallisuuteen liittyvät yleiset vähimmäisliikennetietopalvelut
- liikenteen ja rahtitoimintojen hallintaan liittyvien ITS-palvelujen jatkuvuus;
(toimet: esim. tiedonkulun varmistaminen, rahdin paikantaminen ja seuranta)
- tieliikenteen turvallisuuteen ja varmuuteen liittyvät ITS-sovellukset;
ensisijaiset toimet: EU:n laajuiset hätäpuhelupalvelut (eCall) sekä turvallisia ja vaarattomia pysäköintialueita koskevat varaus- ja tietopalvelut kuorma-autoille ja hyötyajoneuvoille.

Vastaavia aloitteita tieto- ja viestintäteknikan hyödyntämiseksi liikenteen hallinnassa viedään eteenpäin muillakin aloilla. Esimerkiksi parhaillaan valmistellaan rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS) ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmää (SESAR). Laivaliikenteen alalla on jo olemassa merenkulun tiedonvaihtojärjestelmä (SafeSeaNet) sekä laivaliikenteen ohjaus- ja informaatiojärjestelmä (VTMIS).

Kestävä tulevaisuus liikenteelle – Puheenjohtajavaltion päätelmät

Puheenjohtajavaltio esitti ministereille ehdotuksen päätelmiksi, jotka koskevat komission tiedonantoa "Kestävä tulevaisuus liikenteelle". Keskustelussa kävi ilmi, että vaikka tekstistä oli päästy hyvin laajaan yhteisymmärrykseen, kaikki jäsenvaltiot eivät voineet kannattaa sen kaikkia osia. Näin ollen puheenjohtajavaltio laati omalla vastuullaan seuraavat päätelmät:

"EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,

OTTAEN huomioon 14. syyskuuta 2001 annetun komission valkoisen kirjan "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika"¹ ja 27. kesäkuuta 2006 annetun komission tiedonannon "Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan – Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi"²,

OTTAEN huomioon 11. kesäkuuta 2009 annetut neuvoston päätelmät vihreästä kirjasta "Euroopan laajuinen liikenneverkko: Katsaus politiikkaan – integroidumpi Euroopan laajuinen liikenneverkko yhteisen liikennepolitiikan tueksi"³,

OTTAEN huomioon 19. kesäkuuta 2009 annetun komission tiedonannon "Kestävä tulevaisuus liikenteelle: Kohti yhtenäistä, teknologiavetoista ja käyttäjäystävällistä järjestelmää"⁴,

OTTAEN huomioon neuvoston istunnossa (liikenne, televiestintä ja energia) 9. lokakuuta 2009 käydyn periaatekeskustelun tulokset sekä erityisesti tulokset sidosryhmien kuulemisesta 9. ja 10. maaliskuuta 2009 ja 20. marraskuuta 2009 pidetyissä sidosryhmien korkean tason konferensseissa,

KATSOEN, että viimeaikainen kehitys ja edessä olevat haasteet (ilmastonmuutos ja muut ympäristöhaasteet, globalisaatio, ikääntyminen, muuttoliike, fossiilisten polttoaineiden niukkuus ja kaupungistuminen) edellyttävät eurooppalaisen liikennepolitiikan parantamista koskevaa päätöksentekoa,

OTTAEN huomioon jäsenvaltioiden välillä vallitsevat taloudellista kehitystä, infrastruktuurien tilaa, kuljetuspalveluja ja maantieteellistä sijaintia koskevat erot,

1 11932/01.

2 10954/06.

3 10971/09.

4 11294/09.

TODETEN, että nykyiset moninaiset kriisit on kiireellisesti muunnettava mahdollisuuksiksi siirtymällä ekotehokkaaseen talouteen eli turvalliseen ja kestäväan, vähähiiliseen sekä resurssien suhteen tehokkaaseen talouteen, joka perustuu kestäväan kuljetusalan tuotantoon ja jota tukee kestävämpi elämäntapa,

KOROSTAEN, että kuljetusjärjestelmällä on keskeinen rooli sekä ilmastonmuutosta koskevien tavoitteiden saavuttamisessa että Euroopan talouden kilpailukyvyyn ja vallitsevasta talouskriisistä toipumisen varmistamisessa, ja TODETEN, että Lissabonin strategian yleisten tavoitteiden ja EU:n kestäväan kehityksen strategian mukaisesti tehokas ja kestävä kuljetusjärjestelmä on tärkeä taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristöllisistä syistä erityisesti Euroopan kilpailukyvyyn, hyvinvoinnin, työllisyyden ja turvallisuuden kannalta,

PAINOTTAEN, että kuljetusalaa on tarpeen yhdenmukaistaa riittävästi, jotta se voidaan kokonaan integroida osaksi moitteettomasti toimivia, avoimia ja asianmukaisesti säänneltyjä liikenteen sisämarkkinoita, mikä on välttämätöntä yritysten välisen terveen kilpailun takaamiseksi sekä korkeatasoisten kuljetuspalvelujen, liikkuvuuden ja saatavuuden varmistamiseksi kaikkia kuljetusjärjestelmän käyttäjiä varten,

TODETEN, että toissijaisuusperiaatetta noudattava kestäväan ja yhtenäisen infrastruktuurin kehittäminen on keskeinen osa Euroopan liikennepolitiikkaa,

PANNEN MERKILLE, että uuden tekniikan kehittämisellä ja käyttöönotolla on suuri merkitys keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä kestäväan ja tehokkaan kuljetusjärjestelmän luomisessa ja että sillä annetaan Euroopalle ja sen teollisuudelle kilpailuetua ja hillitään samalla ilmastonmuutosta sekä parannetaan saatavuutta ja liikenneturvallisuutta,

KOROSTAEN, että viime vuosien kehityksestä huolimatta liian monet saavat surmansa ja loukkaantuvat vakavasti tieliikenneonnettomuuksissa ja että kaikki toimet on toteutettava onnettomuuksien uhrien nykyisten määrien pienentämiseksi,

TUNNUSTAEN tarpeen vähentää edelleen liikenteen kielteisiä vaikutuksia ympäristöön sekä ruuhkia ja melua,

1. PANEE TYYTYVÄISENÄ MERKILLE komission tiedonannon "Kestävä tulevaisuus liikenteelle: Kohti yhdennettyä, teknologiavetoista ja käyttäjäystävällistä järjestelmää" ja sen päätöksen käynnistää valmisteluprosessi Euroopan liikennepolitiikan ajantasaistamiseksi ja uudistamiseksi seuraavaa kymmenvuotiskautta 2010–2020 varten;

2. MYÖNTÄÄ, että nykyisestä talous- ja rahoitustilanteesta on syytä ottaa oppia, ja TUNNUSTAA tarpeen valmistaa liikennealaa kohtaamaan tulevia haasteita samalla edistään taloudellista elpymistä ja talouskasvun palatessa hyödyntää tehokasta, yhtenäistä ja kestävää kuljetusjärjestelmää Euroopan talouden kilpailukyvyn tukemiseksi täysipainoisesti;
3. TUNNUSTAA tarpeen käyttää paremmin hyväksi kaikkia liikennemuotoja ja tarvittaessa toteuttaa myönteisiä toimenpiteitä, joilla KANNUSTETAAN energiatehokkaampien ja käyttäjäystävällisempien muotojen käyttöön sekä kaikkien liikennemuotojen tehokkaampaan käyttöön ja saumattomaan intermodaalisuuteen eli komodaalisuuteen ja sen edistämiseen katsoen, että nämä ovat kestävän, ekotehokkaan, moitteettomasti toimivan, helposti käyttäjän saatavilla olevan ja integroidun kuljetusjärjestelmän keskeisiä osatekijöitä;
4. KANNUSTAA komissiota edistämään edelleen täysin integroitua multimodaalista kuljetusjärjestelmää erityisesti tarkistamalla Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevaa politiikkaa, Marco Polo -ohjelmaa ja NAIADES -toimintaohjelmaa sekä tarvittaessa muita yhteisön ohjelmia, joilla on myönteinen vaikutus kuljetusjärjestelmään, ja ottamaan siinä yhteydessä huomioon EU:ssa vallitsevien alueellisten erojen vähentämisen tarpeen, EU:n laidoilla sijaitsevien jäsenvaltioiden tarpeet ja suurimmat maiden väliset liikennevirrat;
5. TOTEAA, että älykkäitä logistiikkaketjuja voidaan käyttää kestävän kuljetusjärjestelmän edistämiseen;
6. TOISTAA, että Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan politiikan tavoitteen olisi edelleenkin oltava Euroopan unionin yhteenkuuluvuus ja kestävä taloudellinen yhdentyminen ja TOTEAA, että Euroopan laajuinen liikenneverkko voi tarjota perustan uuden tekniikan ja parhaiden käytäntöjen käyttöönotolle;
7. KATSOO, että Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevassa politiikassa olisi kiinnitettävä asiamukaista huomiota ensisijaisten hankkeiden pikaiseen päätökseen saattamiseen ja niiden tehokkaaseen kokonaisverkkoon liittämiseen, solmukohtiin (satamiin ja lentoasemiin) ja eri liikennemuotojen välisiin liitoskohtiin (kuten liitoskohtiin rautateiden, maanteiden, sisävesien, satamien ja lentoasemien välillä), multimodaalisiin vihreisiin liikenneväyliin, puuttuviin infrastruktuuriyhteyksiin, rajat ylittäviin osuuksiin, pullonkaulojen poistamiseen, naapurimaiden ja -alueiden välisiin yhteyksiin sekä olemassa olevien käytävien laajentamiseen;
8. TOTEAA, että yhteisöstä tai muista lähteistä peräisin olevia asianmukaisia rahoitusjärjestelmiä olisi pidettävä tärkeänä, jotta varmistetaan liikenneinfrastruktuurihankkeiden tehokas täytäntöönpano;

9. KANNATTAA ulkoisten kustannusten hintoihin sisällyttämisen yleistä periaatetta ja sen soveltamista kaikkiin kuljetusmuotoihin ottaen huomioon muun muassa niiden tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisen tarpeen ja samalla jäsenvaltioiden ja kunkin kuljetusmuodon erityispiirteet sekä kaikki mahdolliset poliittiset toimenpiteet ja niiden ympäristölliset ja taloudelliset vaikutukset;
10. TUNNUSTAA, että kuljetusalan riippuvuus fossiilisista polttoaineista on karistettava ja kasvihuonekaasupäästöjä vähennettävä muun muassa ottamalla ajoneuvoissa ja liikenteenohjausohjelmistoissa käyttöön innovatiivisia ja energiatehokkaita tekniikkoja, ja KANNATTAA kattavaa lähestymistapaa, johon sisältyy erilaisia toimenpiteitä kuten vaihtoehtoiset ajokäsitteet, vaihtoehtoiset polttoaineet, sähköinen liikkuvuus ja siihen liittyvä infrastruktuuri sekä siirtyminen uusiutuvien energialähteiden käyttöön, mukaan lukien lähteisiin keskittyvät toimenpiteet kuten hiilioksidistandardit, ja jossa otetaan huomioon kunkin kuljetusmuodon erityispiirteet;
11. KANNUSTAA toimenpiteitä, joilla edistetään liikkuvuutta ja parannetaan saatavuutta, vähennetään päästöjä ja ruuhkia sekä edistetään Euroopan unionin kilpailukykyä kehittämällä edelleen liikenteenohjausohjelmistoja ja älykkäitä liikennejärjestelmiä sekä ottamalla ne laajasti käyttöön kaikissa liikennemuodoissa silloin, kun kyseiset ohjelmistot ja järjestelmät katsotaan tehokkaimmiksi ratkaisuuksi;
12. KANNUSTAA kehittämään edelleen tasapuolista ja tasapainoista sääntely-ympäristöä tavoitteena toteuttaa asianmukaisesti säänneltyt ja rajoituksettomat liikenteen sisämarkkinat, joiden ansiosta EU:n yritykset menestyvät ja EU:n kansalliset liikkuvat saumattomasti ja vaivattomasti kaikkialla Euroopassa käyttäen hyväkseen erimuotoisten kilpailukykyisten kuljetuspalvelujen tarjoamia mahdollisuuksia;
13. TUNNUSTAA tarpeen pyrkiä muun muassa tiedotus- tai valistuskampanjoilla muuttamaan ihmisten käyttäytymistä ympäristöön liittyviin haasteisiin vastaamiseksi ja kaikkia kuljetusmuotoja koskevan liikenneturvallisuuden parantamiseksi, KEHOTTA komissiota esittämään tieliikenneturvallisuutta koskevan neljännen toimintaohjelman (2011–2020) ja tässä yhteydessä TOTEAA tarpeen jatkaa eurooppalaisten virastojen ja toimivaltaisten kansallisten viranomaisten välisen yhteistyön ja koordinaation tehostamista;
14. KATSOO, että liikenteen käyttäjien ja kuljetustyöntekijöiden turvallisuuden olisi oltava edelleen ensisijainen asia, ja KATSOO, että olisi arvioitava käyttäjien oikeuksia ja tarpeita ja otettava ne huomioon;

15. KATSOO, että kuljetusalalla on tarpeen edistää laadukasta työllisyyttä ja koulutusta;
16. TUNNUSTAA tarpeen edistää koordinoituja toimia, joiden tavoitteena on tukea paikallisia, alueellisia ja kansallisia viranomaisia niiden kehittäessä kestäviä kaupunkipolitiikkoja toissijaisuusperiaatetta noudattaen;
17. TUNNUSTAA tarpeen tehostaa kansainvälistä yhteistyötä kuljetuspolitiikan alalla yleensä ja erityisesti naapurimaiden välillä Euroopan etujen ajamiseksi maailmanlaajuisessa yhteydessä;
18. KEHOTTA komissiota varmistamaan yhteisön säännösten ja olemassa olevien hankkeiden asianmukaisen täytäntöönpanon ja toteuttamaan tarvittaessa lisätoimenpiteitä ja KOROSTAA, että on tärkeätä kehittää toissijaisuusperiaatetta, avoimuutta ja parempia sääntelyperiaatteita noudattaen joustavampia säädöksiä ja muita välineitä pyrkien samalla vähentämään hallinnollisia rasitteita;
19. KOROSTAA, että tulevaa eurooppalaista liikennepolitiikkaa olisi valmisteltava vuoropuheluissa ja yhteistyössä kaikkien asiaankuuluvien toimijoiden kanssa sekä muilla asiaankuuluvilla politiikan aloilla, jotka myös hyötyvät kuljetusalan tutkimustoiminnan kehityksestä;
20. ODOTTAA mielenkiinnolla komission kertomusta kuulemisprosessin tuloksista ja KEHOTTA komissiota panemaan merkille jäsenvaltioiden lisäkommentit sekä tekemään neuvostolle selkoa vuoden 2010 loppuun / vuoden 2011 alkuun mennessä valmistuvaksi odotetun valkoisen kirjan laadinnan edistymisestä."

ILMAILU**Ilmailun turvamaksut**

Neuvosto pani merkille tilanneselvityksen, joka koskee ehdotusta direktiiviksi, jolla vahvistetaan yhteiset periaatteet turvamaksujen perimiselle yhteisön lentoasemilla ([17393/09](#)).

Tätä asiaa käsitelleet neuvoston valmisteluelimet onnistuivat ratkaisemaan useita teknisiä vaikeuksia, jotka johtuvat jäsenvaltioissa käytössä olevista erilaisista maksu- ja sääntelyjärjestelmistä. Ehdotetun lainsäädännön **soveltamisala** on tärkein kysymys, jossa näkemykset vielä eroavat toisistaan. Komission alkuperäisen ehdotuksen mukaan direktiiviä sovellettaisiin kaikkiin EU:n lentoasemiin. Keskustelujen tässä vaiheessa puheenjohtajavaltio ehdottaa, että soveltamisala kattaisi kaikki kaupalliset EU:n lentoasemat, joiden vuosittainen matkustajamäärä ylittää viisi miljoonaa matkustajaa. Laaja enemmistö voi kannattaa tätä. Eräät valtuuskunnat haluavat kuitenkin sisällyttää soveltamisalaan kaikki kaupalliset lentoasemat tai alentaa matkustajamäärän rajaa, mutta nykyistä viiden miljoonan matkustajan rajaa kannattavat jäsenvaltiot pelkäävät, että ehdotettu muutos aiheuttaisi huomattavaa hallinnollista raskautta.

Neuvosto pyysi valmisteluelimiään jatkamaan tämän asian käsittelyä.

Ehdotetun lainsäädännön tarkoituksena on varmistaa, että turvamaksut määritetään ja peritään syrjimättömällä ja avoimella tavalla kaikkialla EU:ssa, mutta ei vahvistaa maksujen tasoa eikä turvatoimenpiteiden rahoitustapoja, jotka säilyvät kunkin jäsenvaltion vastuulla. Uuden kehyksen myötä lentoliikenteen harjoittajat saavat tietää maksujen laskentaperusteen ja voivat käydä vuoropuhelua maksuja määrävien tai niitä soveltavien elinten kanssa.

Tätä varten tekstissä säädetään lentoliikenteen harjoittajien ja maksuja määrävien elimen välisistä säännöllisistä **neuvotteluista**. Lisäksi se sisältää **avoimuutta** koskevia sääntöjä, joilla on tarkoitus varmistaa, että lentoliikenteen harjoittajat yhtäältä saavat tietoja maksujen määrittämismenetelmästä, niihin liittyvistä tekijöistä ja niiden rakenteesta ja toisaalta toimittavat toimivaltaiselle elimelle tietoja liikennöintihankkeistaan ja vaatimuksistaan, jotta nämä seikat voidaan ottaa huomioon.

Lisäksi jäsenvaltioiden, jotka ottavat ilmailualalla käyttöön yhteisiä turvavaatimuksia tiukempia turvatoimenpiteitä ja tämän seurauksena esittävät muutosta turvamaksuihin, olisi tehtävä **vaikutustenarviointi**, josta käy ilmi kyseisistä toimenpiteistä aiheutuvien kustannusten vaikutukset turvamaksujen tasoon.

Ehdotetussa direktiivissä vahvistetaan myös **kustannusvastaavuuden** periaate eli se, että turvamaksut eivät saa olla korkeammat kuin turvaamisesta aiheutuneet kustannukset.

Kullakin jäsenvaltiolla olisi oltava riippumaton **valvontaviranomainen**, joka varmistaa direktiivin soveltamiseksi toteutettavien toimenpiteiden asianmukaisen täytäntöönpanon. Tämän viranomaisen tehtävänä olisi myös luoda menettelyt, joilla ratkaistaan lentoliikenteen harjoittajien ja toimivaltaisten elinten väliset erimielisyydet.

Komissio antoi ehdotuksensa ([9864/09](#)) toukokuussa 2009 ilmailun turvaamista koskevan puiteasetuksen N:o 300/2008 antamista edeltäneissä neuvotteluissa vuonna 2007 Euroopan parlamentille antamansa sitoumuksen johdosta. Euroopan Parlamentti on aloittanut ehdotuksen tarkastelun tänä syksynä.

Yhteistyösopimus ICAO:n kanssa

Neuvosto valtuutti komission aloittamaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kanssa neuvottelut yhteistyöpöytäkirjasta, joka toimisi tehostetun yhteistyön yleisenä kehyksenä.

EU:n ja ICAO:n välisen keskinäisen yhteistyön kehittämisellä varmistettaisiin, että EU:n intressit otetaan mahdollisimman hyvin huomioon ICAO:ssa. Toisaalta ICAO ja sen sopimuspuolet voivat hyötyä paremmin ilmailualalla EU:ssa tapahtuvasta kehityksestä.

Sopimus voisi periaatteessa kattaa kaikki EU:n ilmailualan lainsäädännön ja politiikan osa-alueet kuten lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen, ilmaliikenteen hallinnan ja ympäristönsuojelun. Siihen voisi esimerkiksi sisältyä järjestelmällinen tiedonvaihto, tekninen tuki ja yhteistyö sääntelyssä kaikilla edellä mainituilla aloilla tapahtuvan kehityksen osalta.

Komissio antoi kesäkuussa 2009 suosituksensa päätökseksi neuvotteluvaltuutuksen antamisesta.

Yhdysvaltojen kanssa käytävien ilmapalveluneuvottelujen toinen vaihe

Komissio antoi neuvostolle tilannekatsauksen ilmapalveluneuvottelujen toisesta vaiheesta, jota edellytettiin EU:n ja USA:n Avoin taivas -sopimuksessa, joka allekirjoitettiin vuonna 2007 ja jota on väliaikaisesti sovellettu maaliskuusta 2008.

Vuoden 2007 sopimuksessa vahvistettiin puitteet Yhdysvaltojen kanssa tehtävälle sääntely-yhteistyölle, ja se lisäsi lentoliikenteen harjoittajien kaupallisia vapauksia, mutta se ei avannut täysin Yhdysvaltojen kotimaanmarkkinoita. Siksi siihen sisältyi etenemissuunnitelma toisen vaiheen neuvotteluja varten, jotka aloitettiin toukokuussa 2008. Marraskuussa pidetyssä EU:n ja USA:n huippukokouksessa annetun julkilausuman mukaisesti tavoitteena on saada aikaan toisen vaiheen liikennesopimus vuoden 2010 aikana. Neuvosto vahvisti uudelleen pitävänsä tätä tavoitetta tärkeänä.

Neuvosto tarkasteli tilannetta ja oli tyytyväinen jo tapahtuneeseen merkittävään edistymiseen, erityisesti mitä tulee tiivistettyyn sääntely-yhteistyöhön USA:n kanssa ilmailun turvaamisen alalla, lentoliikenteen helpottamiseen ja sopimuksen nojalla perustetun sekakomitean asemaan.

Tärkeimpien avoinna olevien kysymysten osalta neuvosto korosti, että on tärkeää jatkaa transatlanttisten investointimahdollisuuksien avaamista lentoliikennealalla ja luoda tasapainoiset liikenneoikeudet. Lisäksi neuvosto tähdensi neuvottelujen merkitystä pyrittäessä syventämään edelleen yhteistyötä ympäristöasioissa ja toteuttamaan sopimuksen sosiaalinen ulottuvuus.

Neuvottelujen seuraava kierros on tarkoitus käydä tammi- ja helmikuussa 2010.

LAIVALIIKENNE

Alusten ilmoitusmuodollisuudet

Odottaessaan Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaa neuvosto muodosti yleisnäkemyksen ehdotuksesta direktiiviksi EU:n satamiin saapuvia tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista meriliikenteen alalla (17693/09). Ehdotetun lainsäädännön on määrä korvata samaa asiaa koskeva direktiivi 2002/6/EY.

Direktiiviehdotuksen tarkoituksena on yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa hallinnollisia menettelyjä erityisesti ottamalla yleisesti käyttöön sähköinen tiedonsiirto ilmoitusmuodollisuuksien täyttämässä. Saadut tiedot on toimitettava EU:n merenkulun tiedonvaihtojärjestelmän SafeSeaNetin välityksellä. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin jättää tulli- ja rajavalvontaa varten kerätyt tiedot tämän toimittamisen ulkopuolelle. Paperiasiakirjojen käyttö ilmoituksissa lopetetaan asteittain.

Neuvoston työryhmän keskusteluissa sovittiin tästä keskittymisestä sähköiseen tiedonsiirtoon, koska komission alun perin ehdottamaa laajempaa lähestymistapaa pidettiin epäselvänä. Direktiiviehdotus sisältää nykyisessä muodossaan myös yleisluonteisemman säännöksen, joka suosii ilmoitusmuodollisuuksien yhdenmukaistamisen jatkamista kansallisella ja EU:n tasolla.

Koska direktiivillä ei luoda uusia ilmoitusmuodollisuuksia, sen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ne alukset, jotka tällä hetkellä ovat vapautettuja näistä velvollisuuksista. Lisäksi niiden maiden, joilla ei ole yhtään merisatamaa, ei tarvitse satamien osalta saattaa direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Ehdotus kuuluu toimenpiteisiin, joista komissio ilmoitti tammikuussa 2009 antamassaan tiedonannossa ([5775/09](#)) esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen luomiseksi.

Komissio esitti ehdotuksensa tammikuussa 2009 ([5789/09](#)). Ehdotus direktiiviksi hyväksytään Lissabonin sopimuksessa määrättyä tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen (mikä tarkoittaa yhteispäätösmerkintää Euroopan parlamentin kanssa). Euroopan Parlamentti on aloittanut tekstin tarkastelun tänä syksynä.

TELEVIESTINTÄ

i2010:n jälkeinen strategia – Neuvoston päätelmät

Neuvosto kävi periaatekeskustelun i2010-strategian tulevaisuudesta valmistellakseen komissiolle annettavia ohjeita uuden digitaaliohjelman laatimiseksi.

Ministerit toivat erityisesti esiin näkemyksiään i2010:n jälkeisen strategian painopisteistä, joilla pyritään varmistamaan kasvu, työpaikkojen luominen ja kestävä EU, sekä keinoista saada kansalaiset osallistumaan aktiivisemmin päätöksentekoon internetin ja muiden yhteiskunnallisten viestintävälineiden kautta. Komission on tarkoitus esittää tämä uusi ohjelma vuoden 2010 kevään aikana, ja asiaa on tarkoitus käsitellä Espanjan puheenjohtajuuskaudella.

Neuvosto antoi päätelmät, joissa luetellaan asioita, jotka olisi otettava huomioon Euroopan uudessa digitaaliohjelmassa ([17107/09](#)).

Päätelmissä korostetaan muun muassa, että:

- on tärkeää tukea internetin avointa, hajautettua ja dynaamista luonnetta, mikä edistää sen laajentumista,
- on tärkeää kehittää sähköiseen tunnistamiseen järjestelyjä, joilla taataan tietosuoja ja kansalaisten yksityisyyden suoja,
- kaikkien esteetön pääsy internetiin on osallistavan ja mahdollisuuksia luovan tietoyhteiskunnan keskeinen edellytys.

Taajuusylijäämä – Neuvoston päätelmät

Neuvosto antoi päätelmät taajuusylijäämän muuntamisesta yhteiskunnallisiksi hyödyiksi ja talouskasvuksi ([17113/09](#)).

Taajuusylijäämä syntyy, kun Euroopassa siirrytään analogisista digitaalisiin maanpäällisiin televisiölähetyksiin. Jäsenvaltioiden odotetaan saattavan siirtymisen loppuun vuoden 2012 loppuun mennessä. Neuvoston päätelmien tarkoituksena on saada aikaan taajuusylijäämää 800 MHz:n alueella koskeva tietyn tasoinen tekninen ja poliittinen koordinointi jäsenvaltioiden välillä.

Erityisesti neuvoston päätelmissä

- korostetaan, että radiotaajuudet ovat niukka voimavara, jota on käytettävä tehokkaasti ja koordinoitava,
- korostetaan, että taajuusylijäämä on tärkeää sen edistämiseksi, että maaseudulle saadaan nopeita laajakaistapalveluja,
- pyydetään jäsenvaltioita edistämään yhteisen EU:n lähestymistavan kehittämistä taajuuksien koordinoitukysymyksistä kolmansien maiden kanssa.

Verkko- ja tietoturva

Neuvosto antoi päätöslauselman yhteistoiminnallisesta eurooppalaisesta lähestymistavasta verkko- ja tietoturvallisuuden alalla ([15841/09](#)).

Päätöslauselma on vastaus komission asiaa koskevaan tiedonantoon ([8375/09](#))¹, ja sen tavoitteena on kehittää elintärkeiden tietoinfrastruktuureiden suojaamista koskevaa EU-politiikkaa.

¹ Ks. lehdistötiedote 10850/09, 11.–12.6.2009.

Päätöslauselmassa hahmotellaan tulevaisuuden linjauksia ja erityisesti

- todetaan, että turvallisuuden vaarantumistilanteet voivat heikentää käyttäjien luottamusta teknologiaan, verkkoihin ja palveluihin,
- korostetaan, että EU:ssa tarvitaan korkeatasoista verkko- ja tietoturvallisuutta kansalaisten vapauksien ja oikeuksien, myös yksityisyyden suojan tukemiseksi,
- tunnustetaan kaikkia sidosryhmiä koskeva tarve parantaa tietoisuutta ja välineitä riskinhallinnan alalla.

MUUT ASIAT**LIIKENNE****Yhdennetty meripolitiikka merenkulun valvonta mukaan luettuna**

Puheenjohtajavaltio tiedotti neuvostolle viimeisen kuuden kuukauden aikana toteutetuista toimista, jotka koskevat yhdennettyä meripolitiikkaa merenkulun valvonta mukaan luettuna. Se toi erityisesti esiin puheenjohtajavaltion selvityksen merialueiden valvonnan yhdistämisestä ([15474/1/09](#)) ja neuvoston päätelmät yhdennetystä meripolitiikasta ([15175/1/09](#)), jotka hyväksyttiin marraskuussa ja toimitettiin joulukuussa kokoontuneelle Eurooppa-neuvostolle.

Marpol-yleissopimuksen tarkistettu liite VI – kehityksen ja vaikutusten seuranta

Neuvosto pani merkille Suomen valtuuskunnan toimittamat tiedot ([17614/09](#)) aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen sopimuksen (MARPOL) tarkistetun liitteen VI voimaantumisen seurauksista. Tarkistetussa liitteessä otetaan käyttöön aiempaa tiukemmat vaatimukset merenkulussa käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuuksien osalta. Suomen valtuuskunta ilmaisi huolensa lisäkustannuksista, joita uudet säännöt todennäköisesti aiheuttavat Suomen teollisuudelle, joka on riippuvainen meriliikenteestä.

Kuljetusala Euroopassa

Neuvosto pani merkille komission lyhyen yleiskatsauksen talouskriisin vaikutuksista Euroopan liikennealalla erityisesti työllisyyden osalta ja toimista, joita ollaan toteuttamassa tai toteutetaan kuljetusalan auttamiseksi selviytymään tämänhetkisistä vaikeuksista.

"TEN-T -päivät 2009" -ministerikokouksen tulokset

Neuvosto sai Italian valtuuskunnalta ja komissiolta tietoja Napolissa 21. ja 22.10.2009 järjestetyn Euroopan laajuisia liikenneverkkoja käsittelevän vuosittaisen ministerikonferenssin tuloksista ("TEN-T -päivät 2009"). Konferenssiin osallistui 46 maata. Konferenssissa tarkasteltiin ensisijaisten hankkeiden toteuttamista ja pohdittiin Euroopan laajuisien liikenneverkkojen (TEN-T) tulevaa poliittista toimintakehystä. Konferenssissa käsiteltiin myös Euroopan liikenneverkkojen ulkoista ulottuvuutta ja korostettiin, että yhteyksiä Euroopan naapurialueisiin ja myös Afrikan mantereeseen on tärkeää kehittää edelleen.

Ensi vuonna TEN-T -konferenssi järjestetään kesäkuussa Zaragozassa (Espanja).

Liikenneturvallisuus: riittävien resurssien varmistaminen sekä ajoneuvojen ja infrastruktuurin laadun parantaminen

Neuvosto pani merkille Italian valtuuskunnan toimittamat tiedot Italian ehdotuksesta liikenneturvallisuusrahaston perustamiseksi. Italia esitti kyseisen ehdotuksen Moskovassa 19. ja 20.11.2009 pidetyssä tieliikenteen turvallisuutta koskevassa maailmanlaajuisessa ministerikonferenssissa. Rahastosta, johon EU-maat ja vakuutuslaitokset osallistuisivat, rahoitettaisiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi suunniteltuja aloitteita.

Tilannekatsaus hankintamenettelystä Galileon saattamiseksi täysin toimintavalmiiksi:

Komissio toimitti neuvostolle ajantasaistetut tiedot siitä, miten hankintamenettely Galileo-hankkeen saattamiseksi täysin toimintavalmiiksi on edistynyt. Hankintamenettely on eräs olennainen osa eurooppalaisten satelliittinavigointiohjelmien (EGNOS ja Galileo) toteuttamisesta annettua asetusta (EY) N:o 683/2008.

Sopimus Tanskan ja Ruotsin toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta

Puheenjohtajavaltio tiedotti neuvostolle, että Ruotsi ja Tanska ovat allekirjoittaneet sopimuksen Tanskan ja Ruotsin toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta, jolla luodaan kyseiset kaksi maata kattava yhtenäinen ilmatila. Euroopan ilmatilan alueellinen jakaminen perustamalla toiminnallisia ilmatilan lohkoja on yksi yhtenäinen ilmatila II -pakettiin sisältyvistä vaatimuksista, joka on toteutettava koko unionissa vuoden 2013 loppuun mennessä.

Tulevan puheenjohtajavaltion työohjelma

Espanjan valtuuskunta tiedotti neuvostolle Espanjan tulevan puheenjohtajakauden kuljetussektoria koskevasta työohjelmasta, jossa keskitytään kolmeen ensisijaiseen tavoitteeseen: kestävyys, innovointi ja turvallisuus.

TELEVIESTINTÄ

Internetin hallinto

Puheenjohtajavaltio tiedotti valtuuskunnille viimeaikaisista Ruotsin puheenjohtajakaudella toteutetuista internetin hallinnointia koskevista toimista.

Tänä syksynä asiaa koskevien keskustelujen pääaiheina on ollut kaksi keskeistä tapahtumaa, nimittäin Yhdysvaltojen kauppaministeriön ja internet-osoitteita ja verkkotunnuksia hallinnoivan ICANN-organisaation välisen sitoumuksen vahvistaminen, joka tuli voimaan 1. lokakuuta, sekä Egyptissä marraskuussa pidetty internetin hallintofoorumin (IGF) neljäs kokous.

Puheenjohtajavaltion työohjelma

Espanjan valtuuskunta esitti neuvostolle tiivistelmän puheenjohtajakaudellaan 1.1.–30.6.2010 toteutettavan televiestintää koskevan työohjelman laajoista suuntaviivoista.

NEUVOSTON ISTUNNON YHTEYDESSÄ

Muita televiestintään liittyviä tiedotusasioita neuvoston istunnon yhteydessä:

Seuraavat televiestintäpakettina tunnetut säädökset julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL) L 337, 52. vuosikerta, 18.12.2009

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1211/2009, annettu 25 päivänä marraskuuta 2009, Euroopan sähköisen viestinnän sääntelyviranomaisten yhteistyöelimen (BEREC) ja viraston perustamisesta (sivu 1),
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/136/EY, annettu 25 päivänä marraskuuta 2009, yleispalvelusta ja käyttäjien oikeuksista sähköisten viestintäverkkojen ja -palvelujen alalla annetun direktiivin 2002/22/EY, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla annetun direktiivin 2002/58/EY ja kuluttajansuojalainsäädännön täytäntöönpanosta vastaavien kansallisten viranomaisten yhteistyöstä annetun asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (sivu 11),
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/140/EY, annettu 25 päivänä marraskuuta 2009, sähköisten viestintäverkkojen ja -palvelujen yhteisestä sääntelyjärjestelmästä annetun direktiivin 2002/21/EY, sähköisten viestintäverkkojen ja niiden liitännäistoimintojen käyttöoikeuksista ja yhteenliittämisestä annetun direktiivin 2002/19/EY sekä sähköisiä viestintäverkkoja ja -palveluja koskevista valtuutuksista annetun direktiivin 2002/20/EY muuttamisesta (sivu 37).

MUUT HYVÄKSYTYT ASIAT

LIIKENNE

Suuntaviivat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

Neuvosto muodosti Euroopan parlamentin lausuntoa odottaessa yleisnäkemyksen suuntaviivoja Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi koskevan päätöksen uudelleen laatimisesta. Uudelleenlaadintaan ([16009/09 + ADD 1-5](#) *) on sisällytetty päätökseen ajan kuluessa tehdyt muutokset ja siihen on tehty uusia muutoksia, jotka ovat tarpeen sen huomioon ottamiseksi, että EU:n on laajentunut 27 jäsenvaltioksi.

Suuntaviivat muodostavat yleisen viitekehyksen yhteistä etua koskeville hankkeille, joilla edistetään Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä. Tavoitteena on luoda tällainen verkko yhdentämällä unionin tasolla maa-, meri- ja lentoliikenteen infrastruktuuriverkot vaiheittain vuoteen 2020 mennessä.

ULKOSUHTEET

EU:n ja Moldovan yhteistyöneuvosto

Neuvosto hyväksyi Brysselissä 21.12.2009 pidettävää EU:n ja Moldovan yhteistyöneuvoston 11. kokousta varten valmistellut asiakirjaluonnokset. Asiakirjat sisältävät kokouksen esityslistaehdotuksen, selityksin varustetun esityslistaehdotuksen ja yhteisen julkilausumaehdotuksen.

YMPÄRISTÖ**Jätteiden siirrot – valvonnan käsittävä sääntelymenettely**

Neuvosto päätti olla vastustamatta komission asetuksen antamista; asetuksen tarkoituksena on ottaa huomioon taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestön (OECD) hyväksymät muutokset jätteen siirrosta annetussa asetuksessa 1013/2006 olevan jäteluettelon sanamuotoon.

Valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti neuvosto voi vastustaa säädöstä, jos se ylittää komission täytäntöönpanovaltuudet, ei vastaa perussäädöksen tavoitetta tai sisältöä tai on toissijaisuus- tai suhteellisuusperiaatteen vastainen, jos sääntelykomitea on antanut tukensa suunnitelluille toimenpiteille.

KEHITYS**Jäsenvaltioiden maksuosuudet Euroopan kehitysrahastolle vuoden 2011 osalta**

Neuvosto teki päätöksen Euroopan kehitysrahaston rahoittamiseksi suoritettavan jäsenvaltioiden rahoitusosuuden vuotuisesta enimmäismäärästä varainhoitovuonna 2011 ([16421/09](#)).

SISÄMARKKINAT**Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä – liikkuvat työkoneet – komiteamenettely**

Neuvosto päätti olla vastustamatta sitä, että komissio hyväksyy:

- asetuksen puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) liitteiden V, X, XV ja XVI korvaamisesta;

- direktiivin direktiivien 91/226/EY ja 2007/46/EY muuttamisesta niiden mukauttamiseksi tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen roiskeenestojärjestelmiin liittyvän tekniikan kehitykseen; sekä
- direktiivin liikkuviin työkoneisiin asennettavien polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöistä annetun direktiivin 97/68/EY muuttamisesta.

Valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaan neuvosto voi vastustaa komission säädöksen antamista sillä perusteella, että se ylittää perussäädöksen mukaisen täytäntöönpanovallan, on ristiriidassa perussäädöksen tavoitteen tai sisällön kanssa tai ei ole toissijaisuus- tai suhteellisuusperiaatteen mukainen.

KAUPPOLITIIKKA

Polkumyynti – urean ja ammoniumnitraatin liuosseokset – säämiskänahka

Neuvosto antoi kaksi asetusta:

- asetus lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta muun muassa Venäjältä peräisin olevan urean ja ammoniumnitraatin liuosseoksen tuonnissa annetun asetuksen (EY) N:o 1911/2006 muuttamisesta ([16609/09](#)), ja
- asetus lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien säämiskänahkojen tuonnissa annettuun asetukseen (EY) N:o 1338/2006 liittyvän uutta viejää koskevan tarkastelun päättämisestä, yhden kyseisen maan viejän tuotteiden tuontiin sovellettavan polkumyyntitullin kantamisesta taannehtivasti ja sen ottamisesta käyttöön sekä tällaisen tuonnin kirjaamisvelvoitteen päättämisestä ([16915/09](#)).