U 16/2020 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista liikenteen poikkeussäädöksiksi covid-19-epidemian oloissa

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 29.4.2020 antamat ehdotukset: 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/352 (ns. satamapalveluasetus) muuttamisesta siten, että satamien hallinnointielimet tai toimivaltaiset viranomaiset voisivat suhtautua joustavasti satamainfrastruktuurimaksujen kantamiseen covid-19-pandemian oloissa (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 pidentämiseksi (COM(2020) 179 final) sekä ehdotuksista laadittu muistio.

Muutossäädökset on tarkoitettu tulemaan voimaan kiireellisinä. Tämän vuoksi ehdotuksista annettiin ensin perustuslain 97 § 1 momentin mukainen E-selvitys (E 50/2020 vp, 7.5.2020).

Helsingissä 14 päivänä toukokuuta 2020

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Erityisasiantuntija Maija Mansikkaniemi

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

MUISTIO

11.5.2020

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

KOMISSION EHDOTUKSET LIIKENTEEN POIKKEUSSÄÄDÖKSIKSI COVID-19-EPIDEMIAN OLOISSA

1 Ehdotusten tausta ja tavoite

Komissio antoi 29.4.2020 seuraavat neljä liikennealan säädösehdotusta, joiden tavoitteena on helpottaa liikenteen toimialan toimintaa covid-19-tartuntatautiepidemian 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/352 (ns. satamapalveluasetus) muuttamisesta siten, että satamien hallinnointielimet tai toimivaltaiset viranomaiset voisivat suhtautua joustavasti satamainfrastruktuurimaksujen kantamiseen covid-19-pandemian oloissa (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 pidentämiseksi (COM(2020) 179 final).

Ehdotukset annettiin, koska koronavirus on aiheuttanut ennennäkemättömän haasteen jäsenvaltioille ja viranomaisille. Jäsenvaltioiden asettamien rajoitustoimenpiteiden johdosta kaikkia Euroopan unionin lainsäädännössä asetettuja aikarajoja ei ole voitu kaikissa tapauksissa noudattaa. Tämä koskee erityisesti ajanjaksoa välillä 1.3.-31.8.2020. Jotta voidaan taata sisämarkkinoiden toiminta, korkea liikenneturvallisuuden taso sekä oikeusvarmuus ja välttää mahdollisia häiriöitä markkinoiden toiminnassa, on tarpeen ottaa käyttöön tilapäisiä toimia, joilla jatketaan tiettyjä Euroopan unionin lainsäädännössä asetettuja aikarajoja.

Ehdotusten tavoitteena on turvata sisämarkkinoiden sujuva toiminta, liikenneturvallisuuden korkean tason säilyminen ja oikeusvarmuuden toteutuminen sekä mahdollisten markkinahäiriöiden välttäminen covid-19-tartuntatautipandemian vuoksi vallitsevissa erityisolosuhteissa. Jäsenvaltiot ovat joutuneet omaksumaan pandemian hillitsemiseksi ja ehkäisemiseksi toimenpiteitä, joilla on vaikutusta muun muassa tiettyjen ammattipätevyyksien säilyttämistä ja uusimista koskevien vaatimuksien täyttämiseen. Esimerkiksi 65 vuotta täyttäneiden laivaväen lääkärintarkastuksiin pääsemisessä vaaditussa ajassa voi ilmetä vaikeuksia.

Vallitseva covid-19-pandemia on vaikeuttanut ja vaikeuttaa myös lähikuukausina merenkulun turvaamiseen liittyvien, jäsenvaltioiden viranomaisten suorittamien tarkastusten suorittamista, ja samalla niiden EU-lainsäädäntöön perustuvien määräaikojen noudattamista. Sama asetelma koskee tiettyjen merenkulun turvaamiseen liittyvien harjoitusten määräaikoja. Näin ollen on tarpeen mahdollistaa tiettyjen satamien turvaamiseen liittyvien tarkastusten ja harjoitusten lykkääminen kohtuullisella ajanjaksolla, vaarantamatta kuitenkaan alus- ja satamaturvallisuutta.

Koska ehdotusten käsittely neuvostossa on edennyt erittäin nopeasti, ehdotuksista on toimitettu eduskunnalle ensivaiheessa kiireellisenä E-selvitys (E 50/2020, 7.5.2020). Tämä U-kirjelmä vastaa sisällöltään aiemmin annettua E-selvitystä. U-kirjelmässä on huomioitu E-selvityksen antamisen jälkeen tapahtuneet muutokset. U-kirjelmä perustuu englanninkieliseen aineistoon komission esityksistä, koska suomen- ja ruotsinkielisiä esityksiä ei ollut vielä saatavilla lentoliikenteen esitystä lukuun ottamatta.

2 Ehdotusten pääasiallinen sisältö

Satamapalveluasetus

Ehdotuksen taustalla on covid-19-tartuntatautiepidemian aiheuttama vakava tilanne Euroopassa. Epidemia uhkaa merikuljetusten ja merenkulun toimijoiden taloudellista kestävyyttä.

Satamapalveluasetuksen (EU) 2017/352 13 artiklan 1 kohta edellyttää jäsenvaltioita huolehtimaan siitä, että satamainfrastruktuurien käytöstä peritään maksu. Asetuksen 2 artiklan 9 kohdan 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. Asetuksen 13 artiklan 4 kohdan mukaan satamainfrastruktuurimaksuja voidaan asettaa eri tavoin eri käyttäjäryhmille, mutta maksuista ei voida luopua, eikä niitä voida lykätä tai alentaa kaikille käyttäjäryhmille.

Euroopan komissio ehdottaa, että väliaikaisella asetuksella muutettaisiin satamapalveluasetuksen 13 artiklan 3 ja 4 kohtaa niin, että sallittaisiin satamien hallinnointielinten tai toimivaltaisten viranomaisten jättää satamainfrastruktuurimaksuja kantamatta, alentaa maksuja, pidentää maksuaikoja tai lykätä maksujen kantamista. Maksujen muutosten tulisi olla satamien käyttäjille läpinäkyviä, objektiivisia ja tasapuolisia.

Asetusmuutoksen johdanto-osan 3 kohdassa todettaisiin, että asetusmuutos ei puuttuisi kansalliseen satamapalvelujen järjestämistapaan. Jäsenvaltiot voisivat ottaa satamien hallinnointielinten tai toimivaltaisten viranomaisten tekemissä maksuja koskevissa päätöksissä huomioon kansallisessa lainsäädännössä maksuille asetetut vaatimukset.

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

Satamapalveluasetus on sellaisenaan Suomea lainsäädännöllisesti sitova. Satamia koskevaa kansallista erityislainsäädäntöä ei tällä hetkellä muutoin ole. Asetusta täydentävät kansalliset säännökset valitusten käsittelystä vastaavasta viranomaisesta, asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista sekä muutoksenhausta on annettu lailla liikennepalveluista annetun lain muuttamisesta (1505/2019). Satamatoimintojen sääntely on nähty tarkoituksenmukaiseksi järjestää kutakin erityiskysymystä koskevana asiakohtaisena sääntelynä muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen, vaarallisten aineiden käsittelyyn ja kuljetuksiin sekä terrorismin torjuntaan ja turvatoimiin liittyvissä laeissa ja asetuksissa. Satamissa perittävät maksut ovat yksityisoikeudellisia ja kaupallisia palvelumaksuja, jotka määräytyvät vapaasti kilpailluilla markkinoilla. Satamatoiminnalla ei Suomessa myöskään ole varsinaista valvontaviranomaista.

Komission ehdotus ei edellyttäisi muutoksia Suomen kansalliseen lainsäädäntöön. Satamainfrastruktuurimaksujen määrittämistä koskeva muotoilu olisi satamien hinnoittelupäätöksille salliva, mutta ei velvoittava.

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

Euroopan komissio antoi 29.4.2020 ehdotuksen 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). 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 ammattipätevyyksiä 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 poikkeamismahdollisuudelle, jos se on tarpeen jäsenvaltion covid-19-tartuntatautipandemian ehkäisemiseksi tai hillitsemiseksi omaksumien toimenpiteiden vuoksi.

Asiassa on huomionarvoista se, että Suomi ei kuulu myöntämisperustedirektiivin soveltamisalaan. Komission ehdotus ei muuta tilannetta. EU:n sisävesiä koskeva lainsäädäntö on kehitetty Keski-Euroopan suurten jokien rajat ylittävän liikenteen näkökulmasta. Torniojokea (jossa liikenne on lähinnä pienimuotoista huvialusliikennettä) lukuun ottamatta Suomen sisävedet eivät ole yhteydessä minkään muun EU-maan sisävesiin, minkä vuoksi Suomi ei ole tähän mennessä soveltanut täysimääräisesti kaikkia EU:n sisävesilainsäädännön vaatimuksia. Suomi

on pääsääntöisesti jättäytynyt sisävesien ammattipätevyyksiä koskevan EU-sääntelyn ulkopuolelle eikä myöskään sovella Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2016/1629 sisävesialusten teknisistä vaatimuksista.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 106 §:n mukaan myöntämisperustedirektiivin velvoitteet 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 ole toistaiseksi nähty tarvetta. Laki laivaväen lääkärintodistuksista kuuluu sosiaali- ja terveysministeriön toimivaltaan.

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

Toinen 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 tai olisi tullut 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;

- tiettyjen harjoitusten suorittamiselle säädetyn 18 kuukauden määräajan jatkamista kuudella kuukaudella silloin, jos se päättyy tai olisi päättynyt 1.3.2020-31.8.2020 välisenä aikana, 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 tai olisi tullut tehdä 1.3.2020-31.8.2020 välisenä aikana, määräajan jatkamista kuudella kuukaudella, ei kuitenkaan pidemmälle kuin 30.11.2020;

- tiettyjen satamaturvallisuussuunnitelmaan liittyvien turvallisuuskoulutusharjoituksien suorittamiselle säädetyn 18 kuukauden määräajan jatkamista kuudella kuukaudella silloin, jos se päättyy tai päättyisi 1.3.2020-31.8.2020 välisenä aikana, 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.

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 pidentämiseksi. 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 turvallisuusluvan uusimiseen esitetään kuuden kuukauden lisäaikaa, jos turvallisuustodistus ja turvallisuuslupa tulee niihin liittyvän viiden vuoden määräajan päättyessä uusittavaksi covid-19-tartuntatautiepidemian (1.3.-31.8.2020) aikana;

- Vetureita ja junia rautateillä 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-tartuntatautiepidemian 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 (EU) 2016/797 ja rautateiden turvallisuudesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2016/798 muutettaisiin niin, että niiden täytäntöönpanoaikaa jatkettaisiin direktiivien mukaisesta pidennetystä aikataulusta (16.6.2020) edelleen kolmella kuukaudella 16.9.2020 saakka ja samalla ly-

kättäisiin eräiden näiden direktiivien nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten voimaantuloaikataulua 16.9.2020 saakka.

Tieliikenne

Ajoneuvojen katsastus

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.

Määräaikaiskatsastusten osalta komission ehdotuksessa ehdotetaan, että asetuksen 5 artiklassa säädettäisiin poikkeuksista moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/45/EU säädettyihin ajoneuvojen määräaikaiskatsastusten määräaikoihin ja katsastustodistuksen voimassaoloon. Jos ajoneuvon viimeinen katsastuspäivä olisi aikavälillä 1.3.-31.8.2020, määräaikaiskatsastuksen määräaikaa pidennettäisiin kuudella kuukaudella alkuperäisestä viimeisestä katsastuspäivästä laskettuna. Ajoneuvon määräaikaiskatsastuksesta 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 määräaikaiskatsastamista tai katsastustodistusten myöntämistä ei todennäköisesti voitaisi suorittaa niiden toimenpiteiden vuoksi, jotka jäsenvaltio on ottanut käyttöön covid-19-tartuntatautiepidemian hillitsemiseksi. Komissio hyväksyisi pyynnön, jos se katsoisi, että pidennykselle säädetyt edellytykset täyttyvät.

Coreperissa on 8.5.2020 hyväksytty puheenjohtajavaltion trilogimandaatti, jossa esitetään, että artiklaan lisättäisiin kohta, jonka mukaan jäsenvaltio voisi halutessaan jättää soveltamatta artiklan poikkeussääntelyä (ns. opt-out-mahdollisuus), jos katsastusten suorittaminen tai katsastustodistusten myöntäminen ei ole vaikeutunut tai tule todennäköisesti vaikeutumaan jäsenvaltiossa tai jos jäsenvaltio on jo ryhtynyt tarvittaviin toimenpiteisiin tilanteen ratkaisemiseksi. Tällöin jäsenvaltion tulisi ilmoittaa asiasta komissiolle, joka ilmoittaisi päätöksestä muille jäsenvaltioille.

Kohdassa säädettäisiin myös siitä, että opt-out-mahdollisuuden käyttäminen ei saisi johtaa yritysten tai yksityishenkilöiden rajat ylittävän toiminnan estymiseen, jos nämä ovat hyödyntäneet toisessa jäsenvaltiossa sovellettavaa poikkeussääntelyä, joka mahdollistaa katsastuksen siirtämisen.

Lisäksi coreperissa 8.5.2020 hyväksytyssä trilogimandaatissa esitetään tarkennuksia komission ehdotuksen määräaikoihin siten, että poikkeussääntelyn takautuva soveltaminen alkaisi määräaikaiskatsastusten määräaikojen osalta jo helmikuun 2020 alusta maaliskuun 2020 sijaan. Ehdotusta täsmennettäisiin myös siten, että poikkeussääntelyn soveltamista voitaisiin 31.8.2020 jälkeen jatkaa korkeintaan kuuden kuukauden ajan.

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 artiklan 1 kohdassa 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.

Coreperissa 8.5.2020 hyväksytyssä trilogimandaatissa esitetään, että aikarajan pidentämistä voitaisiin viranomaisen toimesta pidentää myös niiden yritysten osalta, joille määräaika on annettu ennen tämän asetuksen voimaantuloa. Tämä sillä ehdolla, että määräaika ei ole jo päättynyt.

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 tavara- ja 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.

Coreperissa 8.5.2020 hyväksytyssä trilogimandaatissa esitetään, että jäsenvaltiot voisivat olla soveltamatta säännöstä (ns. opt-out), mikäli lupien ja todistusten uusimisessa ei ole esiintynyt ongelmia. Jäsenvaltiot eivät kuitenkaan saa estää rajat ylittävää liikennettä niissä tapauksissa joissa toimija hyödyntää muissa maissa käytössä olevia, asetuksen mukaisia poikkeuksia.

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 toi-

mittaa kahden kuukauden kuluessa. Tänä aikana kuljettajan olisi pidettävä kirjaa ajo- ja lepoajoista käsin. Komissio ehdottaa myös, että jäsenvaltiot voisivat hakea komissiolta lupaa jatkaa poikkeusajanjakson kestoa sekä ehdotettuja määräaikoja, mikäli koronaviruksen edellyttämät rajoitustoimet hankaloittavat toimintaa odotettua pidempään.

Coreperissa 8.5.2020 hyväksytyssä trilogimandaatissa esitetään, että jäsenvaltiot voisivat olla soveltamatta säännöstä (ns. opt-out), mikäli piirturien tarkastuksissa tai korttien toimituksissa ei ole esiintynyt ongelmia. Lisäksi tekstiin on tarkennettu, että kuljettajan on pystyttävä tarvittaessa osoittamaan, että kuljettajakortin uusimista koskeva hakemus on tehty määräajassa.

Tieliikenteen ammattipätevyydet ja ajokortit

Tieliikenteen ammattipätevyyksien ja ajokorttien osalta komissio esittää seuraavia väliaikaisia muutoksia direktiiveihin 2003/59/EY ja 2006/126/EY:

Tieliikenteen ammattipätevyydet

- 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 (2(1) artikla);

- 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 (2(2) artikla);

- Ammattipätevyysdirektiivin liitteen II mukaisen ammattipätevyyskortin voimassaolo jatkuu kuusi kuukautta kortin viimeisestä voimassaolopäivästä, jos voimassaolo päättyy 1.3.-31.8.2020 välisenä aikana (2(3) artikla);

- 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 (2(4), 2(5) artikla).

Coreperissa vahvistettu trilogimandaatti:

- 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 *seitsemän* kuukauden viiveellä, jos määräaika umpeutuisi *1.2.-31.8.2020* välisenä aikana. Tässä tapauksessa ammattitaitoa osoittavien todistusten voimassaolo jatkuu vastaavasti; (2(1) artikla)

- Ammattipätevyysdirektiivin liitteen II mukaisen ammattipätevyyskortin voimassaolo jatkuu *seitsemän* kuukautta kortin viimeisestä voimassaolopäivästä, jos voimassaolo umpeutuu *1.2.-31.8.2020* välisenä aikana; (2(3) artikla)

- Uusi. *Alakohtien 1-3 mukaiset toimenpiteet, joita jäsenvaltiot ovat tehneet 1.2.2020 alkaen asetuksen voimaantulopäivään mennessä pysyvät voimassa*. (2(3a) artikla)

- Lisäys: *komissio voi myöntää jatkoaikaa enintään kuudeksi kuukaudeksi*. (2(5) artikla)

Ajokortit

- 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. (3(1) artikla)

- 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. (3(2), 3(3)) artikla)

Coreperissa vahvistettu trilogimandaatti:

- Ajokorttien, joiden voimassaolo umpeutuisi *1.2.-31.8.2020* välisenä aikana, voimassaolo jatkuisi *seitsemän* kuukautta ajokorttiin merkitystä voimassaolon päättymispäivämäärästä. Ajokorttien voimassaolosta säädetään ajokorttidirektiivissä ja sen liitteessä I. (3(1)) artikla)

- Lisäys: *komissio voi myöntää jatkoaikaa enintään kuudeksi kuukaudeksi.* (3(3) artikla)

- Uusi. *Jäsenvaltio voi päättää, ettei se sovella 3 artiklan 1 ja 2 kohtaa, jos ajokorttien uudistaminen ei ole vaikeutunut koronavirusepidemian johdosta 1.2.-31.8.2020 välisenä aikana, tai jäsenvaltio on ottanut käyttöön asiaankuuluvia kansallisia järjestelyitä vaikeuksien vähentämiseksi. Päätöksestä tulee tiedottaa komissiota. Edellä mainitun päätöksen tehneiden jäsenvaltioiden ei tule estää rajat ylittävää toimintaa toisen jäsenvaltion soveltaessa 1 kohdan poikkeusta.* (3(4) artikla)

Ehdotusten osalta on huomionarvoista, että eduskunnalle on annettu hallituksen esitys HE 62/2020 vp, jossa esitetään koronatilanteesta johtuen poikkeuksia muun muassa tieliikenteen ja rautatieliikenteen ammattipätevyyksiin sekä ajokorttien uusimiseen liittyvien lääkärintodistusten toimittamiseen. Komission asetusehdotuksen poikkeukset eroavat osin hallituksen esityksessä ehdotetuista. Jotta vältytään ristiriitatilanteelta ja tulkintaongelmilta, liikenne- ja viestintäministeriö on toimittanut valiokunnalle täydentävän vastineen, jossa esitetään ajokorttilain muuttamista koskevan lakiehdotuksen hylkäämistä kokonaan ja liikenteen palveluista annetun lakiehdotuksen kolmen pykälän (28 a, 74 ja 68 §) poistamista lakiehdotuksesta. Valiokunta on hyväksynyt hallituksen esitystä (HE 62/2020 vp) koskevan mietinnön 8.5.2020 ja mietintö on pöydätty 12.5.2020.

Lentoliikenne

Lentoliikennettä koskevat muutokset sisältyvät ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroo-

pan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 1008/2008 muuttamiseksi covid-19-tartuntatautiepidemian aikana (COM(2020) 178 final). 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 selvitä 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 taakka pitkäkestoisissa poikkeus-oloissa, kuten nyt covid-19-tilanteessa;

- Ehdotetaan, että tilanteissa, joissa maahuolintayhtiö lopettaa toimintansa, voisi lentoasemanpitäjä poikkeuksellisesti tehdä sopimuksen uuden maahuolintayhtiön kanssa ennen tarjouskilpailun järjestämistä enintään 6 kuukaudeksi. Tätä määräaikaa 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 31.12.2023 saakka, jos ne ovat päättymässä asetusmuutoksen voimaantulon jälkeen, mutta ennen vuoden 2022 loppua.

3 Ehdotusten oikeusperusta sekä suhde toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteeseen

Ehdotusten oikeusperustat ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artikla ja 100 artiklan 2 kohta. Valtioneuvosto pitää ehdotusten oikeusperustoja asianmukaisena. Ehdotuksiin sovellettaisiin SEUT 294 artiklan mukaista tavallista lainsäätämisjärjestystä.

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotukset koskevat, ei kuulu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Ehdotusten tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin, sillä covid-19-tartuntatautiepidemian vuoksi tarvitaan poikkeuksia EU-lainsäädäntöön, joista jäsenvaltioilla ei ole toimivaltaa säätää kansallisesti. Ehdotetut muutokset ovat perusteltuja ja oikeasuhtaisia, kun otetaan huomioon covid-19-tartuntatautiepidemian aiheuttamat vaikutukset liikenteen toimialalla.

Ehdotuksia voidaan pitää toissijaisuusperiaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukaisina.

4 Ehdotusten suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeusvelvoitteisiin

Komissio ei ole arvioinut ehdotusten suhdetta perusoikeuksiin. Kansallisesti voidaan kuitenkin katsoa, että ajoneuvojen katsastusta koskeva ehdotus on merkityksellinen perustuslain 15 §:n omaisuuden suojan ja välillisesti 18 §:n elinkeinovapauden kannalta, sillä voidaan pitää todennäköisenä, että jos ajoneuvojen määräaikaiskatsastuksia siirretään kuudella kuukaudella komission ehdotuksen mukaisesti, tällä on vaikutusta katsastustoimipaikkojen edellytyksiin harjoittaa liiketoimintaansa. Ehdotuksen soveltaminen johtaisi myös katsastustoimipaikkojen liikevaihdon tilapäiseen alenemiseen ehdotuksen mukaisella poikkeusaikavälillä. Lisäksi ehdotuksella on merkitystä perustuslain 18 §:ssä turvatun oikeuden työhön kannalta, jos katsastusten siirtäminen johtaisi katsastustoimipaikkojen työntekijöiden lomauttamisiin ja irtisanomisiin.

Satamien turvatoimia koskeva ehdotus ei ole ongelmallinen perusoikeuksien rajoittamisedellytysten näkökulmasta. Ehdotus on tarkkarajainen ja täsmällinen. Siitä säädetään unionin asetuksella ja se on soveltamisalaltaan ja ajalliselta kestoltaan rajattu. Se ei aseta satamia tai jäsenvaltioita epäoikeudenmukaiseen asemaan, sillä se koskee kaikkia soveltuvia satamia kaikissa jäsenmaissa. Ehdotusta on pidettävä oikeasuhtaisena ja hyväksyttävänä tavoiteltaviin hyötyihin nähden. Ehdotuksella osaltaan varmistetaan elinkeinovapauden toteutumista pandemiatilanteessa, sillä ehdotuksella varmistettaisiin, ettei satamien toiminta häiriinny, koska epidemiasta johtuvien rajoitusten ja muiden toimenpiteiden johdosta tarkastuksia ja harjoituksia ei voida suorittaa.

Komission ehdotukset eivät ole Suomea sitovien perus- ja ihmisoikeusvelvoitteiden vastaisia. Edellyttäen, etteivät säädösehdotukset keskeisiltä osin muutu neuvottelujen loppuvaiheessa, valtioneuvosto ei näe perustuslaillisia esteitä säädösten hyväksymiselle.

5 Ehdotusten vaikutukset

Ehdotusten mukainen lainsäädäntö helpottaa liikenteen toimialan toimintaa covid-19-tartuntatautiepidemian aikana lisäämällä joustavuutta ja poistamalla hallinnollisia esteitä tie-, rautatie-, lento- ja sisävesiliikenteessä sekä merenkulussa. Erinäisiin lupa- ja pätevyysvaatimuksiin saadaan poikkeusolosuhteiden aikana joustavuutta, joiden avulla varmistetaan liikennetoimialan sujuvuus ja siirretään näiden uusimista myöhäisemmäksi. Näin vähennetään myös ihmisten välistä fyysistä kosketusta ja mahdollisesti myös terveydenhuoltohenkilöstön kuormitusta.

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 kestävyyteen.

Sisävesiliikenteen pätevyyskirjojen ns. myöntämisperustedirektiiviä koskeva ehdotus koskee poikkeamismahdollisuutta direktiivistä, jonka soveltamisalan ulkopuolella Suomi on. Suomalaisten alusten tai suomalaisten liikenteenharjoittajien, sisävesialusten päällystön tai miehistön asemaan ei siten kohdistu ehdotetusta säännöksestä muutoksia eikä ehdotuksella ole Suomen osalta taloudellisia, sosiaalisia tai ympäristövaikutuksia eikä myöskään vaikutuksia viranomaisille.

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 määräaikojen 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 tartuntatautitilanteen vaikea tai mahdoton suorittaa.

Komission ehdotuksella jatkettaisiin tiettyjen satamien turvaamiseen liittyvien tarkastusten ja harjoitusten suorittamisen määräaikaa. Covid-19-pandemian tartuntahuipun jälkeen mainittujen satamien turvaamistoimiin liittyvien tarkastusten ja harjoitusten suorittamista jatketaan normaaliin tapaan. Ehdotuksen ei arvioida vaarantavan satama- tai alusturvallisuuta, koska tarkastusten ja harjoitusten suorittamisen lykkäys on ajalliselta kestoltaan rajattu mahdollisimman lyhyeksi.

Satamien häiriöttömän toiminnan varmistaminen on tärkeää kansainvälisen kaupankäynnin ja siten myös huoltovarmuuden kannalta. On myös kannatettavaa, että viranomaisten resurssit käytetään vallitsevassa pandemiatilanteessa mahdollisimman kriittisiin toimintoihin, jolloin ehdotukseen kohteena olevien tarkastusten ja harjoitusten suorittamista on perusteltua lykätä.

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 määräaikaiskatsastuksia siirretään kuudella kuukaudella komission ehdotuksen mukaisesti, katsastustoimipaikkojen liikevaihto laskee väliaikaisesti; mahdolliset likviditeettiongelmat voisivat johtaa liiketoiminnan lopettamiseen. Ehdotuksella voi olla myös julkistaloudellisia vaikutuksia sekä vaikutuksia katsastustoimipaikkojen työntekijöille, 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 määräaikaiskatsastuksiaan. 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.

Liikennelupien, reittilupien ja kuljettajatodistusten käsittelyssä sekä ajopiirturien tarkastuksissa ja kuljettajakorttien antamisessa ei ole ollut Suomessa vastaavia häiriöitä kuin eräissä muissa Euroopan maissa. Näin ollen näiden toimintojen osalta ehdotetun jouston vaikutusten kulje-

tusalalle arvioidaan Suomessa jäävän pieniksi. Lupien voimassaolon jatkaminen lisää jonkin verran valvovien viranomaisten työtä.

Suomi on pannut kansallisesti täytäntöön EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta ja rautateiden turvallisuudesta raideliikennelailla (1302/2018) 16.6.2019 alkaen, joka oli direktiivien mukainen pääsääntöinen täytäntöönpanoaika, ellei jäsenvaltio ollut hakenut etukäteen vuoden pidennystä täytäntöönpanoa varten 16.6.2020 saakka. 8.5.2020 pidetyssä Coreper-kokouksessa sovittiin, että täytäntöönpanoaikaa jatketaan edelleen 31.12.2020 saakka. Koska Suomi on jo pannut direktiivit kansallisesti täytäntöön, Suomi ei tarvitse tältä osin ehdotettua kolmen kuukauden lisäaikaa.

Muiden ehdotusten vaikutukset arvioidaan vähäisiksi ja välillisiksi.

6 Ehdotusten kansallinen käsittely ja käsittely Euroopan unionissa

Valtioneuvoston E-ja U-kirjelmät on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Säädösehdotukset ja E-kirjelmäluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston (EU22) kirjallisessa menettelyssä 5.-7.5.2020.

Ehdotusten käsittely on aloitettu neuvoston työryhmissä 5.5.2020. Jäsenvaltiot ovat tuoneet esille eri maiden erilaiset tilanteet sekä taudin levinneisyyden että rajoitustoimien suhteen ja korostaneet kansallisen liikkumavaran tarvetta. Tarkoituksena on saada ehdotuksille mahdollisimman pian Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksyntä.

Neuvoston neuvottelumandaatit Euroopan parlamentin kanssa käytäviin neuvotteluihin vahvistettiin Coreperissa 8.5.2020. Neuvottelumandaatti sisältää jäsenvaltiolle mahdollisuuden olla soveltamatta ajokortteja, katsastusta, ajopiirtureita ja liikennelupia koskevia poikkeuksia, mikäli valtio katsoo, ettei tilanne kansallisesti edellytä poikkeusten soveltamista.

Ehdotuksista on tarkoitus äänestää Euroopan parlamentin täysistunnossa 14.5.2020, jonka jälkeen neuvoston on tarkoitus hyväksyä säädökset kirjallisessa menettelyssä.

7 Ahvenanmaan itsehallinto

Hallitus totesi 16.3.2020 yhteistoiminnassa tasavallan presidentin kanssa Suomen olevan poikkeusoloissa koronavirustilanteen 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 tartuntatautien torjuntaa (lain 27 §:n 29 kohta). Tartuntatautien torjuntaa koskevat hallintotehtävät ovat maakunnan toimivallassa (lain 30 §:n 9 kohta). Ahvenanmaan viranomaiset hoitavat tartuntatautien 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 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.

8 Valtioneuvoston 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. Valtioneuvosto voi hyväksyä komission ehdotuksen asetuksen väliaikaiseksi muuttamiseksi.

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

Valtioneuvosto kannattaa lähtökohtaisesti komission tavoitetta joustavoittaa sisävesiliikenteen pätevyyskirjoja koskevia vaatimuksia 65 vuotta täyttäneiden lääkärintarkastuksia koskevien velvollisuuksien osalta covid-19-tartuntatautipandemian aiheuttamissa erityisoloissa. 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.

Meriliikenteen turvaamista koskevien määräaikojen pidentämisen osalta valtioneuvosto puoltaa ehdotusta, joka on tarpeen liikennesektorin toimivuuden ja kuljetusten jatkuvuuden turvaamiseksi.

Katsastuksia koskevan komission ehdotuksen osalta valtioneuvosto ei pidä tarkoituksenmukaisena, että määräaikaiskatsastusten määräaikoja ja katsastustodistusten voimassaoloa olisi automaattisesti pidennettävä kaikissa jäsenvaltioissa kuudella kuukaudella 1.3.-31.8.2020 ai-

kavälillä. Jäsenvaltioiden epidemiatilanteet poikkeavat huomattavasti toisistaan eikä kaikissa valtioissa ole säädetty esimerkiksi ulkonaliikkumiskielloista tai muista toimista, jotka tosiasiallisesti estäisivät määräaikaiskatsastusten suorittamisen. Lisäksi määräaikaiskatsastukset 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 pitää coreperissa hyväksyttyä puheenjohtajavaltion trilogimandaattia hyvänä tältä osin, sillä siihen sisältyy opt-out-mahdollisuus.

Valtioneuvosto kannattaa komission asetusehdotusta tieliikenteen ammattipätevyyksiä ja ajokortteja koskien. Valtioneuvosto olisi pitänyt alun perin parempana kansallista joustavuutta poikkeuksista säätämisessä, mutta voi hyväksyä komission ehdotuksen huomioiden sen, että ehdotuksen nopea käsittely ja hyväksyminen EU:ssa vaikuttaa todennäköiseltä. Valtioneuvosto pitää Coreperissa vahvistettua trilogimandaattia hyvänä, koska siihen sisältyy mahdollisuus kansalliseen harkintaan ajokorttien osalta.

Valtioneuvosto tukee ehdotuksia ja pitää tärkeänä, että säädökset saadaan mahdollisimman pian voimaan, koska vallitsevassa covid-19-pandemiatilanteessa hallinnollinen joustavuus on tarpeen liikennesektorin toimivuuden ja kuljetusten jatkuvuuden turvaamiseksi.