Euroopan unionin neuvosto

FI

16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

LEHDISTÖTIEDOTE

Neuvoston 3352. istunto

Liikenne, televiestintä ja energia

Liikenne

Bryssel, 3. joulukuuta 2014

Puheenjohtaja **Maurizio Lupi**
Italian infrastruktuuri- ja liikenneministeri

L E H D I S T Ö

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

Neuvoston istunnon tärkeimmät tulokset

SES II+: Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila

Neuvosto sai aikaan yleisnäkemyksen SES II+ -paketin kahdesta ehdotuksesta, jotka koskevat yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen vauhdittamista (SES-ehdotus) ja Euroopan lentoturvallisuusviraston sääntöjen tarkistamista (EASA-ehdotus). Ehdotusten tavoitteena on vähentää Euroopan lentoliikennejärjestelmän hajanaisuutta ja lisätä sen kilpailukykyä.
Lehdistötiedote

Istunnon puheenjohtajana toiminut Italian infrastruktuuri- ja liikenneministeri Maurizio Lupi totesi: "Tänään annoimme konkreettisen vastauksen EU:n ilmailuyhteisölle ja EU:n kansalaisille, jotka ovat odottaneet tätä ehdotusta. Saimme aikaan tärkeän sopimuksen ehdotuksesta, jonka pitäisi ratkaista monia ongelmia, joita jäsenvaltioilla on SES-lainsäädännön suhteen, ja aloittaa yhtenäistä ilmatilaa koskevan aloitteen toteuttaminen uudelta ja myönteiseltä pohjalta".

Neljäs rautatiepaketti

Ministerit keskustelivat markkinoiden avaamista ja hallinnoinnin vahvistamista koskevien ehdotusten etenemisestä. He muodostivat yleisnäkemyksen ehdotuksesta, jonka tavoitteena on kumota rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamisesta annettu tämänhetkinen asetus, joka on vanhentunut.

Ministeri Lupi sanoi: "Kolmen puheenjohtajakauden ajan on käsitelty ainoastaan neljännen rautatiepaketin teknistä pilaria, mutta puheenjohtajavaltio Italia on puuttunut perinpohjin sen poliittiseen pilariin. Luxemburgissa viime lokakuussa käydyn ensimmäisen periaatekeskustelun jälkeen kävimme laajoja neuvotteluja, joiden avulla pystyimme laatimaan kaikista keskeisistä kysymyksistä ehdotukset, joita tarvitaan asiassa etenemiseksi. Näin ollen Latvia voi puheenjohtajakaudellaan saattaa neuvottelut päätökseen neuvostossa ja tasoittaa tietä Euroopan parlamentin kanssa käytävää viimeistä keskustelua varten ja toivottavasti koko paketin hyväksymiseksi, kuten Euroopan parlamentti sekä EU:n kansalaiset ja yritykset ovat toivoneet".

Liikenneinfrastruktuuriin tehtävät investoinnit

Ministerit hyväksyivät joukon päätelmiä liikenneinfrastruktuurista ja Euroopan laajuisista verkoista.

Ministeri Lupi totesi seuraavaa: "Liikenneinfrastruktuureihin ja tehokkaisiin verkkoihin tehtävät investoinnit ovat keskeisiä kasvun ja kilpailukyvyn edistämiseksi ja näin ollen uusien ja parempien työpaikkojen luomiseksi. Tänään annetuilla päätelmillä neuvosto lähettää Eurooppa 2020 -strategian väliarvioinnin yhteydessä yksimielisesti selkeän viestin infrastruktuuri-investointien valtavista mahdollisuuksista".

SISÄLLYSLUETTELO[1]

OSALLISTUJAT **4**

ASIAT, JOISTA KÄYTIIN KESKUSTELUA

INFRASTRUKTUURI-INVESTOINNIT 6

SES II+: YHTENÄINEN EUROOPPALAINEN ILMATILA 6

KALASTUSALUSTEN MIEHISTÖ 7

NELJÄS RAUTATIEPAKETTI 8

Rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistaminen 8

Rautatiemarkkinoiden avaaminen ja hallinnointi 9

Markkinoiden avaamista ja hallinnointia koskevat komission ehdotukset 10

MUUT ASIAT 11

Euroopan lentoturvallisuusviraston vuotuisessa turvallisuuskonferenssissa käsitelty miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva kysymys 11

Galileo 11

Venäjän asettaman tuontikiellon vaikutukset maanteiden tavaraliikennealaan Liettuassa 11

Tulevan puheenjohtajavaltion liikennealan työohjelma 11

MUUT HYVÄKSYTYT ASIAT

ei muita asioita

[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.

OSALLISTUJAT

Belgia:	
Jacqueline GALANT	Liikenneministeri, vastuualueena myös Belgocontrol ja Belgian kansallinen rautatieyhtiö
Bulgaria:	
Ivaylo MOSKOVSKI	Liikenne-, tietotekniikka- ja viestintäasiain varaministeri
Tšekki:	
Ladislav NĚMEC	Liikenneministerin ensimmäinen sijainen
Tanska:	
Magnus HEUNICKE	Liikenneministeri
Saksa:	
Alexander DOBRINDT	Liikenne- ja digitaali-infrastruktuuriministeri
Viro:	
Clyde KULL	Pysyvän edustajan sijainen
Irlanti:	
Paschal DONOHOE	Eurooppa-asioiden apulaisministeri (pääministerin kanslia sekä ulkoasiain- ja kauppaministeriö)
Kreikka:	
Andreas PAPASTAVROU	Pysyvän edustajan sijainen
Espanja:	
Ana María PASTOR JULIÁN	Infrastruktuuri- ja liikenneministeri
Ranska:	
Alain VIDALIES	Valtiosihteeri, liikenne, meriasiat ja kalastus
Kroatia:	
Siniša HAJDAŠ DONČIĆ	Merenkulku-, liikenne- ja infrastruktuuriministeri
Italia:	
Maurizio LUPI	Infrastruktuuri- ja liikenneministeri
Kypros:	
Marios DEMETRIADES	Liikenne-, viestintä- ja julkisten töiden ministeri
Latvia:	
Anrijs MATĪSS	Liikenneministeri
Kaspars OZOLIŅŠ	Valtiosihteeri, liikenneministeriö
Liettua:	
Arijandas ŠLIUPAS	Liikenteen ja viestinnän varaministeri
Luxemburg:	
François BAUSCH	Kestävän kehityksen ja infrastruktuuriministeri
Unkari:	
Olivér VÁRHELYI	Pysyvän edustajan sijainen
Malta:	
Joe MIZZI	Liikenne- ja infrastruktuuriministeri

Alankomaat:	
Melanie SCHULTZ	
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS	Infrastruktuuri- ja ympäristöministeri
Wilma MANSVELD	Valtiosihteeri infrastruktuuri- ja ympäristöministeriössä
Itävalta:	
Alois STÖGER	Liikenne-, innovaatio- ja teknologiaministeri
Puola:	
Zbigniew KLEPACKI	Alivaltiosihteeri infrastruktuuri- ja kehitysministeriössä
Portugali:	
Sérgio MONTEIRO	Valtiosihteeri, infrastruktuurit, liikenne ja viestintä
Romania:	
Iulian MATACHE	Valtiosihteeri, liikenneministeriö
Slovenia:	
Peter GAŠPERŠIČ	Infrastruktuuriministeri
Slovakia:	
František PALKO	Valtiosihteeri, liikenne-, rakennus- ja aluekehitysministeriö
Suomi:	
Marianne HUUSKO-LAMPONEN	Pysyvän edustajan sijainen
Ruotsi:	
Anna JOHANSSON	Infrastruktuuriministeri
Yhdistynyt kuningaskunta:	
Robert GOODWILL	Liikenneasioiden parlamentaarinen valtiosihteeri

.....

Komissio:	
Violeta BULC	Jäsen
Elżbieta BIEŃKOWSKA	Jäsen

ASIAT, JOISTA KÄYTIIN KESKUSTELUA

INFRASTRUKTUURI-INVESTOINNIT

Neuvosto hyväksyi julkisessa istunnossa **päätelmiä liikenneinfrastruktuurista ja Euroopan laajuisista verkoista**. Päätelmät ovat osa vuonna 2015 toteutettavaa **Eurooppa 2020 -kasvustrategian väliarviointia**.

Tärkein joulukuun Eurooppa-neuvostolle – ja Eurooppa 2020 -strategian väliarvioinnin yhteydessä –välitettävä viesti on, että EU:n talous tarvitsee kasvaakseen ja työpaikkoja luodakseen kattavan ja tehokkaan liikenneinfrastruktuuriverkon.

Suuri joukko ministereitä käytti puheenvuoron kiittääkseen puheenjohtajavaltiota näistä päätelmistä ja niiden välittämästä viestistä. Monet ministerit olivat tyytyväisiä Junckerin investointisuunnitelmaan, joka esiteltiin 26. marraskuuta. He katsoivat puheenjohtajavaltion ja komission tavoin, että liikenneinfrastruktuuriin tehtävät investoinnit, joista on hyötyä sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä, ovat osa puheenjohtaja Junckerin ohjelmaa.

- Neuvoston päätelmät liikenneinfrastruktuurista ja Euroopan laajuisista verkoista

Komission varapuheenjohtaja Henning Christophersen ja koordinaattori Carlo Secchi esittelivät väliraporttinsa, joka oli laadittu yhdessä koordinaattori Kurt Bodewigin kanssa. Raportissa annetaan esimerkkejä TEN-T-hankkeista, jotka saattavat soveltua erityisen hyvin uusiin rahoitusjärjestelyihin. Raportin laatijat aikovat esittää loppuraportin keväällä 2015. Heidän tarkoituksensa on varmistaa, että näitä järjestelyjä pystytään hyödyntämään eurooppalaisissa liikennehankkeissa. Raportin tilasi puheenjohtajavaltio Italia liikenneministerien epävirallisessa kokouksessa syyskuussa 2014.

- Uudet rahoitusjärjestelyt Euroopan liikenneinfrastruktuurihankkeita varten – väliraportti
- Euroopan laajuinen liikenneverkko
- Eurooppa 2020 -strategian arviointi – komission tiedonanto

SES II+: YHTENÄINEN EUROOPPALAINEN ILMATILA

Neuvosto sai aikaan **yleisnäkemyksen** SES II+ -paketin kahdesta ehdotuksesta, jotka koskevat **yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen** vauhdittamista (SES-ehdotus) ja **Euroopan lentoturvallisuusviraston** sääntöjen tarkistamista (EASA-ehdotus).

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen tarkoituksena on eurooppalaisen ilmatilan organisaation ja hallinnan uudistaminen. Sen tavoitteena on ratkaista ilmatilan tämänhetkiseen hajanaisuuteen liittyvät ongelmat, tehdä ilmaliikennepalveluista tehokkaampia ja optimoida ilmaliikenteen hallintakapasiteetin käyttö. Suorempien lentoratojen ja laajemman yhteistyön pitäisi tehdä lentämisestä entistä turvallisempaa, alentaa kustannuksia ja vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Kaiken tämän pitäisi myös parantaa eurooppalaisen ilmailualan kilpailukykyä verrattuna maailman muihin alueisiin.

- Lisätietoja: ks. lehdistötiedote: Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila: Neuvoston kanta vahvistettu

KALASTUSALUSTEN MIEHISTÖ

Ministerit pääsivät **periaatteelliseen yhteisymmärrykseen** päätöksestä **valtuuttaa jäsenvaltiot tulemaan kalastusaluksen laivaväen koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleissopimuksen osapuoliksi** (STCW-F -yleissopimus). Nyt kun neuvostossa on päästy yhteisymmärrykseen, ehdotus voidaan toimittaa Euroopan parlamentille hyväksyttäväksi. Parlamentin annettua hyväksyntänsä neuvosto voi hyväksyä ehdotuksen.

STCW-F on Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleissopimus, joka hyväksyttiin vuonna 1995 ja tuli voimaan vuonna 2012. Se on ensimmäinen yritys laatia maailmanlaajuisesti pakolliset kalastusalusten miehistöjä koskevat turvallisuusvaatimukset.

Yleissopimuksen tavoitteena on varmistaa, että alusten miehistö on sekä pätevää että tarpeeksi hyväkuntoista työnsä hoitamiseksi. Tämän osoittaakseen heiltä vaaditaan todistus ja heidän on läpäistävä lääkärintarkastus. Tämän pitäisi minimoida mahdolliset turvallisuusriskit, joita kohdistuu merellä oleviin ihmisiin samoin kuin omaisuuteen ja meriympäristöön. Toisena tavoitteena on luoda kalastusalalle tasavertaiset toimintaedellytykset.

Yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan vähintään 24 metrin pituisiin, koneteholtaan vähintään 750 kW:n aluksiin. Ne koskevat aluksen päälliköitä, päällystön jäseniä, konemestareita ja radioasemanhoitajia.

EU:sta ei voi tulla STCW-F-yleissopimuksen osapuolta, koska ainoastaan valtiot voivat olla sen osapuolia. Siihen on liittynyt jo neljä EU-maata (Tanska, Espanja, Latvia ja Liettua). Komission mukaan jotkin yleissopimuksen osat kuuluvat EU:n yksinomaiseen toimivaltaan pätevyyden vastavuoroisen tunnustamisen alalla ja vaikuttavat perussopimuksen määräyksiin ja unionin johdettuun oikeuteen. Näin ollen neuvoston on annettava jäsenvaltioille valtuutus liittyä STCW-F-yleissopimukseen.

Päätöksessä myös kehotetaan kaikkia EU-maita, joilla on lippunsa alla purjehtivia kalastusaluksia tai yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia merikalastusaluksia vastaanottavia satamia taikka kalastusaluksen miehistön koulutuslaitoksia, liittymään yleissopimukseen.

- Neuvoston päätös jäsenvaltioille annettavasta valtuutuksesta
- Kansainvälinen merenkulkujärjestö: STCW-F

NELJÄS RAUTATIEPAKETTI

Neuvosto muodosti **yleisnäkemyksen** ehdotuksesta, jonka tavoitteena on kumota rautatieyritysten **kirjanpidon säännönmukaistamisesta** annettu tämänhetkinen asetus, joka on vanhentunut. Ministerit **kartoittivat** myös **edistymistä**, jota oli saavutettu rautatiepalvelujen parantamiseen **markkinoiden avaamisen** ja **hallinnoinnin** vahvistamisen avulla tähtäävän kahden ehdotuksen suhteen.

Yhdessä nämä ehdotukset muodostavat **neljännen rautatiepaketinpoliittisen eli markkinoita koskevan osion**. Lainvoiman saadakseen ne on hyväksyttävä myös Euroopan parlamentissa.

Rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistaminen

Ehdotuksen tavoitteena on kumota asetus 1192/69, joka on vanhentunut eikä sovi enää yhteen EU:n lainsäädännön kanssa. Se annettiin alun perin monopolististen kansallisten rautatieyhtiöiden kustannusten ja etujen mukauttamiseksi muiden liikennealojen kustannuksiin ja etuihin.

Tämä erityisjärjestely oli tarpeen 1960-luvulla, jolloin kansalliset rautatieyhtiöt hoitivat usein tehtäviä julkisten viranomaisten puolesta. Ne maksoivat perhelisiä ja eläkkeitä ja korvasivat sairauskuluja. Ne edistivät yleistä työllisyyttä palkkaamalla ihmisiä, joita ne eivät todella tarvinneet. Ne jopa korjasivat sotavahinkoja omasta budjetistaan. Nämä kustannukset, ja joissain tapauksissa myös edut, asettivat rautatieyhtiöt eriarvoiseen asemaan muihin liikennemuotoihin verrattuna.

Asetus on edelleen käytössä vain neljässä jäsenvaltiossa: Belgiassa, Saksassa, Irlannissa ja Puolassa. Edelleenkin käytössä olevat korvausluokat ovat työtapaturman aiheuttama menetys tai vamma, eläkkeet ja tasoristeysten kustannukset. Korvausten vuosittainen kokonaismäärä on hieman yli 100 miljoonaa euroa.

EU-lainsäädännön mukaisia maksuja voidaan kuitenkin suorittaa vaihtoehtoisin välinein tai järjestelyin. Tasoristeysten kustannukset, joka on suurin kustannusluokka, korvataan vaihtoehtoisesta välineestä 16. kesäkuuta 2015 mennessä, jolloin yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettu direktiivi on viimeistään saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Ministerit olivat yksimielisiä siitä, että asetuksen olisi tultava komission ehdotuksen mukaisesti voimaan yhden päivän kuluttua siitä, kun se julkaistaan EU:n virallisessa lehdessä.

- Kirjanpidon säännönmukaistaminen: selvitys neuvostolle

Rautatiemarkkinoiden avaaminen ja hallinnointi

Asetus- ja direktiiviehdotusten tavoitteena on parantaa **kotimaan henkilöliikennettä avaamalla se kilpailulle**. Ne toisivat myös uusia sääntöjä **infrastruktuurin ylläpitäjien hallinnointiin**, jotta kaikille voitaisiin taata yhtäläiset mahdollisuudet käyttää infrastruktuuria ja markkinoiden tarpeisiin voitaisiin vastata paremmin.

Tarkoitus on muuttaa rautatiepalveluita dynaamisemmiksi ja kuluttajaystävällisemmiksi sekä kannustaa investointeihin ja innovointiin.

Työ on edennyt työryhmässä neuvoston lokakuussa käymän keskustelun jälkeen. Tilanneselvityksessä tehdään yhteenveto tähän asti tehdystä työstä ja esitetään ehdotuksia jatkokeskustelua varten.

- Tilanneselvitys markkinoiden avaamisesta ja hallinnoinnista

Asiassa etenemiseksi **puheenjohtajavaltio ehdottaa muun muassa seuraavien kysymysten selvittämistä:**

– Olisi luotava takeet, joilla säilytetään "taloudellinen tasapaino" tai julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kannattavuus. Viimeksi mainitut ovat sopimuksia, jotka sisältävät velvoitteen varmistaa palvelu myös silloin, kun se on kannattamaton.

– Takeita olisi otettava käyttöön myös "parhaiden palojen poimimisen" välttämiseksi. Tämä tarkoittaa, että liikeyritykset eivät saisi valita kannattavia reittejä tappiollisten mutta julkista etua palvelevien reittien kustannuksella.

– Jäsenvaltioiden olisi voitava niputtaa kannattavat ja kannattamattomat reitit julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten osalta.

– Jos kilpailuttamisen periaate säilytetään, olisi sallittava erinäisiä poikkeuksia.

– Jäsenvaltioiden olisi valittava oma hallinnointimallinsa. Rataverkon haltijoiden puolueettomuus ja rahoitusvirtojen avoimuus varmistettaisiin yhteisillä säännöillä rakenteesta riippumatta.

– Määräaikojen olisi oltava pidempiä kuin komission ehdotuksessa.

Puheenjohtajavaltion ehdotukset ovat suuntaviivoja jatkokeskustelulle, eikä niiden ole tarkoitus olla millään tavoin määrääviä.

Markkinoiden avaamista ja hallinnointia koskevat komission ehdotukset

Rautateiden tavaraliikennepalvelut avattiin kilpailulle vuonna 2007 ja kansainvälinen henkilöliikenne vuonna 2010, ja komissio ehdottaa nyt kotimaan henkilöliikennepalvelujen avaamista kilpailulle vuonna 2019. Sen jälkeen EU:n rautatieyrityksillä olisi kaikissa EU-maissa tasavertaiset mahdollisuudet käyttää ratoja, opasteita ja asemia kotimaan henkilöliikenteeseen.

Vuodesta 2019 lähtien myös palveluhankintasopimukset, jotka kattavat tällä hetkellä 90 prosenttia EU:n rautatieliikenteestä, tehtäisiin yleensä pakollisen tarjouskilpailun perusteella. Nykyiset ilman kilpailuttamista tehdyt sopimukset voisivat olla voimassa päättymispäiväänsä saakka mutta eivät enää vuoden 2022 jälkeen.

Komissio ehdottaa myös, että vahvistettaisiin rataverkkoa ja asemia hoitavien infrastruktuurin haltijoiden ja palveluja tarjoavien rautatieliikenteen harjoittajien toisistaan erottamista koskevia EU:n sääntöjä. Kansalliset rautatiemonopolit, jotka vastaavat molemmista tehtävistä, jaettaisiin kahteen osaan ("institutionaalinen eriyttäminen"). Vaihtoehtoisesti, jos jäsenvaltiot kuitenkin haluavat säilyttää olemassa olevat holding-rakenteet, infrastruktuurien haltijoiden riippumattomuuden varmistamiseksi olisi otettava käyttöön tiukkoja säännöksiä.

- Neljäs rautatiepaketti

MUUT ASIAT

Euroopan lentoturvallisuusviraston vuotuisessa turvallisuuskonferenssissa käsitelty miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva kysymys

Puheenjohtaja kertoi ministereille EASAn vuotuisesta turvallisuuskonferenssista, joka pidettiin Roomassa 15. ja 16. lokakuuta 2014. Konferenssissa keskityttiin yleisilmailun ja kauko-ohjattavien ilma-alusjärjestelmien (RPAS, miehittämättömät siviili-ilma-alukset) turvallisuuteen. Komissio ilmoitti, että kauko-ohjattavia ilma-alusjärjestelmiä koskeva julkinen kuuleminen on päättynyt. Komission on määrä esittää asiasta konkreettisia ehdotuksia ensi vuonna.

Kauko-ohjattavia ilma-alusjärjestelmiä käsiteltiin myös lokakuussa pidetyssä liikenneneuvoston istunnossa.

Galileo

Komissio selvitti ministereille EU:n maailmanlaajuisia satelliittinavigointijärjestelmiä, Galileoa ja EGNOSia, koskevaa kantaansa. Komissio korosti kyseisten järjestelmien poliittisia ja taloudellisia mahdollisuuksia ja huomautti, että tavoitteena on tarjota ensimmäisiä Galileo-palveluja vuoteen 2016 mennessä ja täysimittaisia palveluja vuoteen 2020 mennessä.

Venäjän asettaman tuontikiellon vaikutukset maanteiden tavaraliikennealaan Liettuassa

Liettuan valtuuskunta kertoi ministereille vaikeuksista, joita liettualaiset kuorma-autot ja henkilöajoneuvot ovat viime aikoina kohdanneet Venäjän rajalla. He totesivat, että tästä saattaa aiheutua vakavia taloudellisia seurauksia ja rahallisia tappioita monille talouden toimijoille.

Komissio lupasi seurata tilannetta edelleen tiiviisti.

- Liettuan valtuuskunnan ilmoitus

Tulevan puheenjohtajavaltion liikennealan työohjelma

Tuleva puheenjohtajavaltio Latvia esitteli vuoden 2015 ensimmäistä puoliskoa koskevan liikennealan työohjelmansa. Latvia keskittyy lainsäädäntöehdotuksissaan muun muassa neljänteen rautatiepakettiin, lentomatkustajien oikeuksiin ja sisävesialusten teknisiin vaatimuksiin. Muita ensisijaisia aloja ovat liikenneturvallisuus, meriliikenteen kansainvälinen toimintaympäristö ja Euroopan laajuinen liikenneverkko. Liikenneneuvoston istunnot on tarkoitus pitää 13. maaliskuuta ja 11. kesäkuuta 2015.

- Puheenjohtajavaltio Latvian ilmoitus

MUUT HYVÄKSYTYT ASIAT