



Bryssel, 30. toukokuuta 2018
(OR. en)

9259/18

Toimielinten väliset asiat:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

SELVITYS

Lähettiläjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

Ed. asiak. nro: ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306
CODEC 767 + ADD 1-4

Kom:n asiak. nro: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926

Asia: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon

– Tilanneselvitys

I JOHDANTO

1. Komissio hyväksyi edellä mainitut kolme ehdotusta 31. toukokuuta 2017 osana liikennepaketin ensimmäistä kokonaisuutta. Yksittäisten ehdotusten tärkeimmät toimintamallit ovat seuraavat:
 - *Pääsy ammatin harjoittamiseen ja markkinoille*: tiukennetaan ja yhdenmukaistetaan yritysten sijoittautumista koskevia edellytyksiä sekä tehostetaan jäsenvaltioiden yhteistyötä postilaatikkoyritysten vastaisissa toimissa; kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien pakollinen lupamenettely; tarkistetaan ja yksinkertaistetaan kabotaasiliikenteen rajoituksia ja niihin liittyviä valvontastandardeja; siirrytään käyttämään sähköisiä asiakirjoja;
 - *Lepo- ja ajoajat sekä ajopiirturi*: lisätään joustavuutta viikoittaisten lepoaikojen osalta, jotta kuljettajien säännöllinen kotiin palaaminen helpottuisi; selkeä velvollisuus tarjota riittävä ja maksettu majoitus muualla kuin ohjaamossa; velvoite syöttää rajan ylitykset ajopiirturiin valvonnan helpottamiseksi;
 - *maantieliikenteen työntekijöiden lähettäminen ja sosiaalilainsäädännön täytäntöönpano*: selkeytetään työntekijöiden lähettämistä koskevien periaatteiden soveltamista määrittämällä vähimmäisaika, joka kuljettajan on vietettävä jäsenvaltiossa (kansainvälisten kuljetusten osalta kolme päivää kuukaudessa) ja jonka jälkeen sovelletaan paikallisia vähimmäispalkka- ja vuosilomasääntöjä; vastaanottavassa jäsenvaltiossa suoritettavaa valvontaa koskevat yksityiskohtaiset tarkistuslistat, jotka perustuvat yhdenmukaistettuun riskiluokitusmenetelmään ja kattavat myös työaikadirektiivin.
2. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta nimitti Ismail Ertugin (S&D, DE) asetusten 1071/2009 ja 1072/2009 muuttamista koskevan ehdotuksen esittelijäksi, Wim van de Campin (EPP, NL) asetusten 561/2006 ja 165/2014 muuttamista koskevan ehdotuksen esittelijäksi ja Merja Kyllösen (EUL/NGL, FI) direktiivin 2006/22/EY muuttamista ja maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen vahvistamista koskevan ehdotuksen esittelijäksi. Valiokunta aikoo äänestää asianomaisista mietinnöistä 4. kesäkuuta 2018. Työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunta antoi 30. huhtikuuta 2018 lausunnon ensimmäisestä ehdotuksesta, 26. huhtikuuta 2018 toisesta ehdotuksesta ja 4. toukokuuta 2018 kolmannelta ehdotuksesta.

3. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi näistä kolmesta ehdotuksesta kaksi lausuntoa 18. tammikuuta 2018 ja Euroopan alueiden komitea antoi kyseisistä ehdotuksista lausunnon 1. helmikuuta 2018 .

II ASIAN KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

4. Maaliikennetyöryhmä tarkasteli ehdotuksia edellisten puheenjohtajuuksien aikana 1. kesäkuuta – 6. marraskuuta 2017 ja laati tilanneselvityksen¹, joka esiteltiin neuvostolle 5. joulukuuta 2017.
5. DK:n ja UK:n valtuuskunnat esittivät parlamentaariset tarkasteluvaraukset. PL poisti äskettäin parlamentaarisen tarkasteluvaraumansa. Useat valtuuskunnat pitävät voimassa joitakin tekstien osia koskevat tarkasteluvaraukset, erityisesti ne, jotka liittyvät sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) käyttöön hallinnollisessa yhteistyössä sekä komission valtuuksiin.
6. Bulgarian puheenjohtajakaudella työryhmä tarkasteli ehdotuksista laadittuja puheenjohtajavaltion kompromissiehdotuksia 16 kertaa 16. tammikuuta ja 14. toukokuuta 2018 välisenä aikana. On tärkeää huomata, että kaikki valtuuskunnat ovat yksimielisiä siitä, että kaikki kolme ehdotusta liittyvät niin läheisesti toisiinsa, että niiden käsittelyn on tapahduttava samanaikaisesti. Muutamien valtuuskunnat näkevät vastaavan merkittävän yhteyden ehdotukseen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin² tarkistamiseksi.
7. Teknisten ja muutamien poliittisten kysymysten suhteen on edistytty huomattavasti. Erityisesti ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevan asetuksen 1071/2009 osalta puheenjohtajavaltion kompromissitekstissä otetaan esille seuraavat huolenaiheet:

¹ Asiak. 14841/17.

² Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tietyntyyppisiä jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta (asiak. 14213/1/18 REV 1).

- kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien lupajärjestelmän rajoittaminen koskemaan vain niitä liikenteenharjoittajia, jotka käyttävät yli 2,5 tonnin painoisia ajoneuvoja kansainvälisessä liikenteessä. Lupavaatimuksen mukauttamiseen liittyy luvan saamista varten täytettävien vaatimusten laajentaminen ehdotukseen verrattuna: kevyitä hyötyajoneuvoja käyttävien liikenteenharjoittajien on täytettävä kaikki perusvaatimukset sekä ammattipätevyyden osoittamista koskeva siirtymäsäännös;
- muutamien sellaisten perusteiden tiukentaminen, jotka koskevat tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan osoittamista jäsenvaltiossa. Lisäksi kompromissiteksti sisältää vapaaehtoisia perusteita, joita jäsenvaltio voi soveltaa arvioidessaan tätä yhteyttä;
- ehdotukseen sisältyvien, käytettävien ajoneuvojen luokasta riippuvien eriytettyjen vakavaraisuusvaatimusten säilyttäminen tarjoten kuitenkin jonkin verran joustavuutta, jotka koskevat tiukempia vaatimuksia ja keinoja osoittaa niiden täyttyminen;
- kansallisten rekisterien osalta ylimääräisen työrasitteen vähentäminen samalla, kun hallinnollinen yhteistyömenettely määritellään tarkemmin ja standardoidaan;
- jäsenvaltioiden lisäraportointivelvoitteiden vähentäminen raporttien sisällön ja tiheyden osalta, mikä mahdollistaa asetuksia 1071/2009 ja 1072/2009 koskevan yhdistetyn raportin lähettämisen komissiolle.

8. Markkinoille pääsyä koskevan asetuksen 1072/2009 osalta puheenjohtajavaltion kompromissitekstissä otetaan esille seuraavat huolenaiheet:

- kansainvälisiä tavarakuljetuksia koskevien lupavaatimusten yhtenäistäminen uudella lupavaatimuksella, joka koskee yli 2,5 tonnia painavien kevyiden hyötyajoneuvojen käyttöä; kun ammatin harjoittamiseksi sovelletaan eriytettyä vakavaraisuusvaatimusta, ajoneuvokohtaisessa yhteisön luvassa on määriteltävä, koskeeko se vain kevyttä hyötyajoneuvoa;
- ohjeiden antaminen johdanto-osassa tyhjien konttien tai kuormalavojen arvioimista varten myöhemmässä kabotaasiliikenteessä;

- lisää joustavuutta tienvarsitarkastusten suunnitteluun ja toteuttamiseen kabotaasisääntöjen osalta;
- jäsenvaltioiden komissiolle toimittamien raporttien yhdenmukaistaminen asetuksen 1071/2009 mukaisen raportoinnin kanssa.

9. Kuljettajien lepoaikoja koskevan asetuksen 561/2006 osalta puheenjohtajavaltion kompromissitekstissä otetaan esille seuraavat huolenaiheet:

- ei-kaupalliseen tavarankuljetukseen tarkoitettuja ajoneuvoja koskevan poikkeuksen rajoittaminen 12 tonnin enimmäispainoon, kun komission ehdotuksessa ehdotetaan painorajan poistamista; "ei-kaupallisen tavarankuljetuksen" uusi yksityiskohtaisempi määritelmä;
- nykyisen joustavuuden säilyttäminen antamalla mahdollisuus lyhennetyn viikoittaisen lepoajan korvaamiseen toisen vähintään yhdeksän tunnin lepoajan yhteydessä;
- joustavuuden osittainen lisääminen ajo- ja lepoaikojen osalta poikkeuksellisissa tilanteissa, kun kuljettaja haluaa päästä työnantajan toimipisteeseen tai omaan asuinpaikkaansa;
- vapaaehtoisten kansallisten poikkeusten luettelon muuttaminen siten, että siihen lisätään kaukaiset alueet, jotka eivät ole yhteydessä mantereeseen, ja vapautusten salliminen valmisbetonia kuljettaville ajoneuvoille pilaantuvan lastin ja rajallisen toiminta-alueen vuoksi;
- EU:n alueella toimiville kolmansien maiden liikenteenharjoittajille koituvan ylimääräisen kilpailuedun välttäminen osoittamalla komission tarve arvioida tilannetta ja ehdottaa sen jälkeen ratkaisuja.

10. Ajopiirtureita koskevan asetuksen 165/2014 osalta puheenjohtajavaltion kompromissitekstissä otetaan esille seuraavat huolenaiheet:

- sen unionin lainsäädännön soveltamisalan päivittäminen, jota ajopiirtureita koskevien sääntöjen oletetaan tukevan paremmalla sääntöjen noudattamisen valvonnalla, sekä asiaa koskevien tietosuojasäännösten päivittäminen;
- komission velvoittaminen antamaan tarkennuksia älykkäiden ajopiirtureiden toista versiota³ varten 12 kuukauden kuluessa muutossäädöksen voimaantulosta; velvoite, jonka mukaan ensirekisteröidyissä ajoneuvoissa on oltava käytössä tämä ajopiirturin uusin versio;
- velvoite käyttää ajopiirtureita, joilla on ulkoiseen laitteeseen yhdistetty rajapinta ajoneuvoissa, jotka rekisteröidään älykkäiden ajopiirtureiden toisen version kehittämisen jälkeen;
- pätevien ja valtuutettujen valvontaviranomaisten mahdollisuus uudelleensinetöidä ajopiirturi, kun he ovat poistaneet sinetin valvontatarkoituksessa;
- tarkempi määritelmä velvoitteelle tallentaa rajanylitystiedot ajopiirtureihin, jotka eivät tee sitä automaattisesti; tämä lisäisi joustavuutta antamalla kuljettajalle mahdollisuuden täyttää kyseinen velvoite seuraavan säännönmukaisen pysähtymisen aikana;
- analogista ajopiirturia käyttävien kuljettajien velvollisuuksien lisääminen rajanylitysten kirjaamisessa ja rekisterien ylläpitoa koskevan ajan osalta.

³ Älykkäiden ajopiirtureiden ensimmäinen versio otetaan käyttöön vuonna 2019, ja sen tärkein ominaisuus on satelliittiyhteys. Toinen versio mahdollistaisi rajanylitysten automaattisen kirjaamisen, joka on uusi komission ehdottama ominaisuus.

11. Sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvontaa ja maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä koskevia erityisiä sääntöjä koskevan direktiivin 2006/22/EY osalta puheenjohtajavaltion kompromissitekstissä otetaan huomioon seuraavat huolenaiheet:
- komission ehdotuksessa olevan periaatteen säilyttäminen, jonka mukaisesti työoloja koskevan direktiivin noudattamisen valvonta sisällytettäisiin sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvontaa koskevaan direktiiviin, samalla kun valvonnan järjestämisen suhteen annetaan lisää joustavuutta; selkeyden lisääminen niiden direktiivin sääntöjen osalta, jotka tienvarsitarkastuksissa on yleensä tarkastettava;
 - komission sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) käyttö hallinnollisessa yhteistyössä;
 - komission valtuuttaminen antamaan delegeoituja säädöksiä rikkomuksia koskevan luettelon ja niiden vakavuuden arvioinnin päivittämiseksi, sekä valvontayksiköiden standardivarusteita koskevien sääntöjen ja tienvarsitarkastusten ja liikenteenharjoittajien tiloissa tehtävien tarkastusten kohteita koskevien luettelojen päivittämiseksi;
 - EU:n alueella toimivien kolmansien maiden liikenteenharjoittajille koituvan ylimääräisen kilpailuedun välttäminen osoittamalla komission tarve arvioida tilannetta ja ehdottaa sen jälkeen ratkaisuja.
12. Eräät valtuuskunnat pitävät joidenkin näiden ratkaisujen osalta varaumansa voimassa tai pyytävät lisäselvityksiä.
13. Pysyvien edustajien komitea antoi ohjeet asian jatkokäsittelyä varten 2. toukokuuta 2018. Keskustelussa todettiin, että vaikka valtuuskunnat yleisesti ottaen hyväksyvät ehdotusten tavoitteet ja ovat halukkaita etenemään asiassa, niiden näkemykset poikkeavat edelleen toisistaan sen suhteen, miten tavoitteet voidaan parhaiten saavuttaa. Pysyvien edustajien komitea valmisteli asiakirjan neuvostolle 25. toukokuuta 2018.

III RATKAISEMATTA OLEVAT KYSYMYKSET

14. Ottaen huomioon ehdotusten väliset yhteydet ja teknisten kysymysten käsittelyssä aikaansaatu merkittävä edistyminen seuraavat kysymykset ovat arkaluonteisimpia pyrittäessä saamaan aikaan suuntaa-antavaan neuvoston kantaan tähtäävä yleinen kompromissi:

- siirtymäaika kevyiden hyötyajoneuvojen uusia lupavaatimuksia varten (asetukset 1071/2009 ja 1072/2009);
- kabotaasisäännöt (asetus 1072/2009);
- viikoittaisten lepoaikojen järjestely ja paikka, jossa ne käytetään (asetus 561/2006);
- "kotiinpaluuoikeuden" aikaväli (asetus 561/2006);
- liikenteessä olevien ajoneuvojen varustaminen jälkikäteen älykkäillä ajopiirtureilla (asetus 165/2014);
- kuljettajien lähettämistä koskevat erityissäännöt niiden soveltamisalan, keston ja valvonnan osalta (*lex specialis*).

a) Siirtymäaika kevyiden hyötyajoneuvojen uusia lupavaatimuksia varten (asetukset 1071/2009 ja 1072/2009)

15. Viimeisimmässä kompromissiehdotuksessaan puheenjohtajavaltio ehdottaa, että yli 2,5 tonnin painoisia kevyitä hyötyajoneuvoja käyttäviä liikenteenharjoittajia koskevat lupavaatimukset otetaan kansainvälisessä tavaraliikenteessä käyttöön asteittain kahden vuoden sisällä muutossäädöksen voimaantulosta. Monet valtuuskunnat kannattavat tätä ehdotusta, mutta huomattava joukko valtuuskuntia toivoo pidempää siirtymäkautta.

b) Kabotaasisäännöt (asetus 1072/2009)

16. Eriävät arviot yksinkertaistettujen kabotaasisääntöjen vaikutuksista ovat johtaneet umpikujan, josta pääsemiseksi puheenjohtajavaltio ehdottaa viimeisimmässä kompromissiehdotuksessaan nykyisten sääntöjen pitämistä voimassa sekä kahden päivän karenssiaikaa sallittujen kabotaasisykliden välillä, jotta väärinkäytöksiä voitaisiin ehkäistä. Monet valtuuskunnat pitävät tätä mahdollisena ulospääsykeinona ja pahoittelevat, että toivottua yksinkertaistamista ei näin ollen saada aikaan, ne mutta panevat myös merkille, että valvontateknologia kehittyi tulevaisuudessa. Huomattava joukko valtuuskuntia kieltäytyy kaikkien uusien rajoitusten lisäämisestä nykyisiin kabotaasisääntöihin.

c) Viikoittaisten lepoaikojen järjestely ja paikka, jossa ne käytetään (asetus 561/2006)

17. Viimeisimmässä kompromissiehdotuksessaan puheenjohtajavaltio ehdottaa komission lähestymistavan hyväksymistä. Sen mukaan viikoittaiset lepoajat järjestettäisiin neljän viikon jaksossa (eikä kahden, kuten tähän saakka). Samalla ehdotusta muutettaisiin siten, että korvaus lyhennetystä viikoittaisesta lepoajasta olisi käytettävä ennen lyhennetyn viikoittaisen lepoajan pitämisviikkoa seuraavan neljännen viikon loppua. Valtuuskuntien näkemykset poikkeavat toisistaan tässä asiassa.
18. Valtuuskunnat ovat erimielisiä myös puheenjohtajavaltion ehdotuksesta, jonka mukaan kiellosta viettää säännöllinen viikoittainen lepoaika ajoneuvon hytissä voidaan poiketa edellyttäen, että ajoneuvo on turvallisella ja mukavalla pysäköintialueella. Valtuuskunnat, jotka vastustavat tätä poikkeusta, vastustavat johdonmukaisesti myös komission valtuuttamista määrittelemään kriteerit, jotka tällaisten pysäköintialueiden olisi täytettävä. Muutamit valtuuskunnat, jotka kannattavat ajatusta poikkeuksen sallimisesta, ovat huomauttaneet, että sellaisia pysäköintialueita, joilla kuljettajat voisivat soveltaa tätä poikkeusta, ei ole riittävästi. Viimeisimmässä kompromissiehdotuksessaan puheenjohtajavaltio on ehdottanut tekstiä, jossa täsmennetään, että kuljettajilla olisi oltava mahdollisuus pitää viikoittainen lepoaika rekan hytissä, kunnes EU:ssa on riittävä määrä siihen soveltuvia alueita.

d) "Kotiinpaluuoikeuden" aikaväli (asetus 561/2006)

19. Vaikka valtuuskunnat kannattavat laajalti puheenjohtajavaltion kompromissia, että kotiinpaluun kohteen, joka liikenteenharjoittaja velvoitettaisiin järjestämään kuljettajilleen, olisi oltava joko toimipiste tai kuljettajan asuinpaikka, näkemykset eroavat kotiinpaluun säännöllisen aikavälin suhteen. Puheenjohtajavaltio on ehdottanut kuuden viikon aikaväliä komission ehdottaessa kolmea viikkoa. Huomattava joukko valtuuskuntia toivoo lyhyempää aikaa. Puheenjohtajavaltio on myös ehdottanut sen selventämistä, että tämä velvoite ei vaikuta kuljettajien oikeuteen valita jokin muu paikka lepoa varten. Puheenjohtajavaltion kompromissiehdotuksen mukaisesti se, että liikenteenharjoittajat noudattavat tätä velvoitetta (8 artiklan 8 a kohta), on tarkastettava yrityksen toimipisteessä.

e) Liikenteessä olevien ajoneuvojen varustaminen jälkikäteen älykkäillä ajopiirtureilla (asetus 165/2014)

20. Valtuuskunnat ovat periaatteessa yksimielisiä puheenjohtajavaltion toimista, joiden tavoitteena on älykkäiden ajopiirturien asentaminen ajoneuvoihin jälkikäteen. Komissio esitteli tutkimuksen jälkikäteen tapahtuvan asennuksen toiminnallisista näkökohdista. Näkemykset poikkeavat edelleen toisistaan lähinnä seuraavien seikkojen osalta:
- minkä luokan ajopiirturit olisi asennettava ensimmäisessä jälkiasennusvaiheessa (neljä vuotta älykkään ajopiirturin toisen version eritelmien hyväksymisestä);
 - milloin toinen vaihe olisi saatava päätökseen (puheenjohtajavaltion ehdotuksen mukaan seitsemän vuotta kyseisten eritelmien hyväksymisestä);
 - olisiko niihin ajoneuvoihin, joissa on jo vuonna 2019 käyttöön otettava älykäs ajopiirturi, velvoitettava asentamaan jälkikäteen pidemmälle kehitetty versio.

f) Kuljettajien lähettämistä koskevat erityissäännöt niiden soveltamisalan, keston ja valvonnan osalta (*lex specialis*)

21. Tähän mennessä käydyssä keskustelun perusteella merkittäviä vaikeuksia liittyy lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamiseen muissa jäsenvaltioissa kuin liikenteenharjoittajan sijoittautumisvaltiossa toimiviin ammattimaisiin kuorma-autonkuljettajiin. Valtuuskunnat ovat erimielisiä siirtymäajasta, joka koskee olennaisten lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamista kansainvälisessä tavaraliikenteessä toimiviin ajoneuvoihin, sekä siitä, olisiko myös kabotaasiliikenteessä toimiviin ajoneuvoihin sovellettava tällaista siirtymäaikaa tiukemmin ehdoin. Näkemykset poikkeavat toisistaan myös siirtymäajan laskemisen suhteen erityisesti siltä osin, olisiko puolikkaat päivät laskettava mukaan ja olisiko säännölliset viikoittaiset lepoajat sisällytettävä laskelmaan. Puheenjohtajavaltion viimeisimmän kompromissiehdotuksen mukaan kansainvälisessä tavaraliikenteessä sovellettava siirtymäaika (seitsemän peräkkäistä päivää kalenterikuukaudessa) olisi pidempi kuin silloin, kun kuljettaja on kabotaasiliikenteessä (kolme peräkkäistä päivää kalenterikuukaudessa).
22. Lähes kaikki valtuuskunnat kannattavat komission ehdotusta siitä, että mukana kuljetettavia asiakirjoja koskevat vaatimukset esitetään tyhjentävänä luettelona. Huomattava joukko valtuuskuntia ei kuitenkaan ole yhtä mieltä puheenjohtajavaltion muokkaaman luettelon yksityiskohdista, ja muutamat valtuuskunnat ovat lisäksi esittäneet varauksia IMI-järjestelmän käytöstä työntekijän lähettämistä koskevan ilmoituksen lähettämiseksi.
23. Viimeisimmät puheenjohtajavaltion kompromissiehdotukset löytyvät tämän selvityksen [lisäyksistä 1–4](#).

IV LOPUKSI

24. Neuvostoa pyydetään panemaan merkille tämä tilanneselvitys, jotta edellä mainittuihin pakettiin kuuluviin ehdotuksiin sisältyvien tärkeimpien ratkaisematta olevien kysymysten käsittelyä voitaisiin edistää.