

# ***EU-vaihtde***

1/2006

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

***Erityisasiantuntija  
Yrjö Mäkelä: EU:n rooli  
kasvaa lentoliikenteen  
ulkosuhteissa***

***Yhtenäiset ajokortit  
hyväksyttiin vihdoin***

***Television  
mainossäntöjä halutaan  
uudistaa***



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

## **TOIMITUS**

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Ministeriön viestintä  
PL 31, 00023 Valtioneuvosto  
päätoimittaja  
Mikko Nikula  
puhelin (09) 160 28623

Jaana Beversdorf (JB)  
Katariina Kivistö (KK)  
Teppo Laaksonen (TL)  
Juha Pitkäranta (JP)  
Eine Rossi (ER)

Tilaukset ja osoitteenmuutokset  
info@mintc.fi  
faksi (09) 160 28590  
puhelin (09) 160 28332

Lisätietojen antajat ovat liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehiä, ellei toisin mainita.  
sähköposti: etunimi.sukunimi@mintc.fi

## **ULKOASU JA TAITTO**

Bulbus Oy  
Minna Rekola

## **KANNEN KUVA**

Antero Aaltonen

## **MUUT KUVAT**

Liikenne- ja viestintäministeriön arkisto

**ISSN 1239-7595** (painotuote)

**ISSN 1795-4088** (verkkolehti)

EU-vaihde on luettavissa liikenne- ja viestintäministeriön www-sivuilta osoitteesta [www.mintc.fi/euvaihde](http://www.mintc.fi/euvaihde)  
Tekstin lainaaminen on sallittu edellyttäen, että lähde mainitaan.



# Sisällys

## NÄKÖKULMA

<i>Erityisasiantuntija Yrjö Mäkelä: EU:n rooli kasvaa lentoliikenteen ulkosuhteissa</i> .....	4
---	---

## LIKENNEMINISTERINEUVOSTO

<i>Euroopan unionin liikenneministerit</i> .....	6
SESAR purkamaan ruuhkia Euroopan taivaalta .....	6
Eurooppalaisten asema amerikkalaisyhtiöissä lentoliikenneneuvottelujen avainkysymys .....	6
Venäjälle painetta Siperian ylilentomaksujen poistoon .....	7
Liikennepolitiikan valkoinen kirja ja lintuinfluenssa puheeksi lounaspöydässä .....	7
Yhtenäiset ajokortit hyväksyttiin vihdoinkin .....	8
Tieliikenteen turvallisuustavoite edellyttää lisäpanostusta .....	8
Keskustelu palvelusopimuksesta lähensi kantoja .....	9
Siviili-ilmailun turvaamiseen uusi asetus .....	10
Eurovinjettidirektiivin kilometrimaksu .....	10
Galileo paikantaa ympäri maailman .....	10

## EPÄVIRALLINEN LIKENNEMINISTERINEUVOSTO

Yhteinen kampanja rattijuopumusta vastaan .....	11
---	----

## LIKENNEPOLITIikka

Älyautot tavoitteena koko EU:n alueelle .....	12
Logistiikkatiedonanto työllistää Suomea .....	12

## RAUTATIELIIKENNE

Toinen rautatiepaketti tuo kansallisen tavaraliikenteen kilpailun .....	13
--	----

## MAANTIELIIKENNE

Komissio selvittää Tieliikelaitoksen tuet .....	13
Suomi toivoo selvyyttä kabotaasin määritelmään .....	13
Digipiirturit ja turvavyöt tulossa 1. toukokuuta .....	14

## ILMAILU

Riskialttiit lentoyhtiöt mustalle listalle .....	15
--	----

## MERENKULKU

Merenkulun turvallisuus vankemmaksi EU:ssa .....	15
Parlamentti upotti satamapalveludirektiivin .....	16
Neljä hakemusta Itämeren moottoriteiksi .....	16

## VIESTINTÄPOLITIikka

Television mainossääntöjä halutaan uudistaa .....	17
Komissio huolissaan verkkovierailuhinnoista .....	18
Tiedonanto tietoturvasta tulossa .....	18
Työryhmät seuraamaan EU-säädösten valmistelua .....	19

## SUOMEN EU-PUHEENJOHTAJUUS

LVM avaa oman nettisivuston puheenjohtajuuskaudelle .....	19
i2010-konferenssi syyskuussa .....	20
Veronan kokouksen teemaksi innovatiivisuus .....	20

## MATKAN VARRELTA

Merenkuluasiat järjestettiin uudella tavalla .....	21
Rautatieviraston käynnistys Kari Alppivuoren vastuulla .....	21
Harri Pursiainen kansliapäälliköksi .....	21
Liikennekomissaari Barrot kävi Suomessa .....	22
Ilmailuasioissa uusia kasvoja .....	22

## SVENSK RESUMÉ

De enhetliga körkortens godkändes slutligen .....	23
Parlamentet förkastade klart hamntjänstdirektivet .....	23
Fyra förslag till sjömotorvägar på Östersjön .....	24
EU vill förnya reglerna för tv-reklam .....	25

## JULKAISUT

26



# Näkökulma

*Liikenne- ja viestintäministeriöstä  
Suomen EU-edustustoon siirtynyt  
Yrjö Mäkelä tuntee lentoliikenteen  
kansainvälisten sopimusten viidakon.*

*Erityisasiantuntija Yrjö Mäkelä:*

## *EU:n rooli kasvaa lentoliikenteen ulkosuhteissa*

**L**entoliikenteessä yhteisön sisämarkkinat ovat olleet todellisuutta jo vuodesta 1995, jolloin tuli voimaan ns. lentoliikenteen kolmas vapauttamispaketti. Yhteisömaiden ja Euroopan talousalueen lentoyhtiöt ovat voineet vapaasti liikennöidä lähes millä tahansa yhteisön sisäisellä reittivälillä. Liikennöitäessä yhteisön ulkopuolisiin maihin tilanne on aivan toinen: liikenneoikeudet on tarkoin rajattu valtioiden kahdenvälisin lentoliikennesopimuksin. Esimerkiksi Suomen ja Yhdysvaltain välillä voi käytännössä liikennöidä vain suomalainen tai amerikkalainen lentoyhtiö. Tilanne on kuitenkin vähitellen muuttumassa.

Komissio on jo pitkään tavoitellut kahdenvälisen lentoliikennesopimusten korvaamista EU:n ja kunkin kolmannen maan välisellä sopimuksella, joka antai-

si kaikille EU-lentoyhtiöille niiden kansallisuudesta riippumatta tasavertaiset liikennöintioikeudet. Jäsenvaltiot ovat kuitenkin olleet haluttomia luopumaan kahdenvälisistä järjestelyistä, jotka ovat useimmiten olleet edullisia oman maan lentoyhtiöille. Komissio sai oikeustais- telun jälkeen taivutettua jäsenvaltiot siihen, että ne myönsivät valtuudet neuvotella täysimittaisesta lentoliikennesopimuksesta Yhdysvaltain kanssa.

Neuvottelutulos saavutettiin marras- kuussa 2005, ja sopimuksen lopullinen hyväksyminen riippuu nyt Yhdysvaltain valmiudesta sallia EU-kansalaisille yhtä suuri tosiasiallinen määräysvalta amerikkalaisissa lentoyhtiöissä kuin minkä EU:n lainsäädäntö vastaavasti mahdollistaa amerikkalaisille EU-lentoyhtiöissä. Tavoitteena on, että EU-valtioiden liikenneministerit voisivat antaa

poliittisen hyväksynnän sopimukselle kesäkuussa 2006.

Yhdysvaltain kanssa tapahtuneen pään- avauksen jälkeen komissio on laajen- tanut sopimustavoitteitaan. Nyt sopi- mukseen pyritään mm. Kiinan, Intian, Venäjän, Australian, Uuden-Seelannin sekä useiden EU:n lähivaltioiden kans- sa. Komission pyytämät neuvotteluman- daatit käsitellään EU:n neuvostossa yksitellen, mutta jäsenvaltioiden vara- uskellinen asenne komission rooliin on vähitellen lievenemässä.

Suomen puheenjohtajuuskaudella pyrimme ratkaisemaan, mihin suun- taan yhteisön ulkosuhdepolitiikkaa jatketaan. Esillä ovat olleet varsinkin Kiina, jonka lentoliikennemarkkinat ovat voimakkaassa kasvussa, sekä Australia ja Uusi-Seelanti, joiden suhtautuminen avoimiin lentoliikennemarkkinoihin on

melko lähellä eurooppalaista ajattelua. Yhteisötason neuvottelut Venäjän kanssa eivät tule kysymykseen, ennen kuin on löydetty kestävä ratkaisu EU-valtioiden ja Venäjän väliseen kiistaan, joka koskee Siperian ylilennoista perittäviä maksuja.

Komissio on perustellut yhteisötason sopimuksia EU-lentoyhtiöiden tasapuolisen kohtelun vaatimuksella sekä sillä, että yhdessä neuvotellen EU-maiden neuvotteluvoima on suurempi kuin kullakin jäsenmaalla erikseen. Kolikon kääntöpuolena pienten maiden kannalta voi kuitenkin olla, että kolmannet maat kokevat EU:n suurempana uhkana oman maansa lentoyhtiöille kuin mitä yksittäinen jäsenmaa olisi. Tämä saattaa osaltaan tiukentaa vastapuolen neuvotteluasennetta ja hidastaa lentoliikennesopimusten syntyä.

Neuvotteluprosessit kestävät vielä vuosia, mutta lopputuloksena on lentoliikennemarkkinoiden asteittainen avautuminen tasapuolisesti kaikille EU-yhtiöille. Kansalliset lentoyhtiöt eivät enää voi olla kotivaltionsa hiljaisessa suojeluksessa vaan niiden on myös EU:n ulkopuolelle suuntautuvilla lentoreiteillä taisteltava asiakkaiden suosiosta. Myös kolmansien maiden lentoyhtiöt pääsevät aiempaa paremmin EU-markkinoille. Tämä johtaa väistämättä kilpailun lisääntymiseen varsinkin suurimpien kaupunkien välisillä lentoreiteillä. Sitä kautta myös liikennetarjonta lisääntyy ja hinnat alenevat, tai ainakin lentolippujen hintavaliokoima monipuolistuu.

Toisaalta kilpailun kiristymisestä seuraava lentoyhtiöiden katteiden pieneneminen heikentänee lentoyhtiöiden halukkuutta ja mahdollisuuksia ylläpitää

reittejä, jotka yksittäin tarkasteltuina ovat tappiollisia tai joiden kannattavuus on marginaalinen. Lippujen hinnat voivat jopa kohota pienempien kaupunkien välisillä reiteillä.

Suomen oma markkinapotentiaali on rajallinen, eikä oma matkustustarpeemme riitä pitämään yllä kovin laajaa kansainvälistä reittiverkostoa. Suomalaisyhtiöiden on menestyäkseen päästävä yhä enemmän osallisiksi laajemmista kansainvälisistä matkustajavirroista. Maantieteellinen asemamme Euroopan ja Aasian välisten lentoreittien varrella on eduksi, mutta reittien käyttäminen edellyttää uusia sopimusjärjestelyjä. Mahdollisuutemme laajan sopimusverkoston kansalliseen ylläpitämiseen ovat joka tapauksessa rajalliset, joten unionin laajentuva ulkosuhdepolitiikka vaikuttaa pidemmällä aikavälillä myös suomalaisten lentoyhtiöiden hyväksi.

**Kirjoittaja on Suomen pysyvän EU-edustuston erityisasiantuntija, joka vastaa rautatie- ja ilmailuasioista**

## Euroopan unionin liikenneministerit

*Liikenneneuvoston kokous 27. maaliskuuta Brysselissä saavutti poliittisen yhteisymmärryksen ajokorttidirektiivistä, jonka myötä ajokortit Euroopan unionissa yhtenäistetään.*

*Neuvosto keskusteli siitä, miten laajalti palvelusopimusasetusta tulisi soveltaa joukkoliikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen kertoi puheenvuorossaan Suomen kannan.*

*Komissio sai ministereiltä yksimielisen valtuutuksen aloittaa Venäjän kanssa neuvottelut Siperian ylilentomaksuista.*

*Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksen siviili-ilmailun turvatoimia koskevasta asetusehdotuksesta sekä parlamentin tekemät tarkistukset eurovinjettidirektiiviin. Komissio esitteli neuvostolle väliarvioinnin tieliikenneturvallisuushjelmasta, tilannekatsauksen ilmaliikenteen hallintaan tarkoitettun SESAR-järjestelmän kehittämisestä ja tiedonannon Galileo-navigointijärjestelmästä.*

*Lounaskeskusteluissa puheeksi tulivat liikennepoliittinen varautuminen lintuinfluenssan uhkaan ja liikennepoliittikan valkoinen kirja.*

## Eurooppalaisten asema amerikkalaisyhtiöissä lentoliikenneneuvottelujen avainkysymys

◆ Euroopan unionin ja Yhdysvaltain lentoliikenneneuvotteluista neuvosto kuuli komission tilannekatsauksen. Ensimmäisen vaiheen sopimuksesta saavutettiin alustava sopimus marraskuussa 2005.

Komissio neuvottelee jatkuvasti Yhdysvaltain hallituksen kanssa. Sovun tiellä on ennen muuta kysymys eurooppalaisten määräysvallan kasvattamisesta yhdysvaltalaisissa lentoyhtiöissä. Yhdysvaltain viranomaiset ovat alustavasti jo lupautuneet helpottamaan ulkomaalaisten pääsyä sikäläisten lentoyhtiöiden vastuutehtäviin.

Kun keskeiset kiistakysymykset on saatu ratkaistua, asia on tuotava liikenneneuvoston käsiteltäväksi. Jos kesäkuun neuvosto toteaa, että neuvottelut ovat edistyneet, ensimmäisen vaiheen sopimusta voitaisiin alkaa soveltaa loppusyksystä 2006. (MN)

• Lisätietoja:  
erityisasiantuntija Yrjö Mäkelä  
(Suomen pysyvä EU-edustusto),  
puh. +32 2 2878 538

## SESAR purkamaan ruuhkia Euroopan taivaalta

◆ Eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmä SESAR:in hallinnoimiseen ja rahoittamiseen tulisi komission mielestä perustaa yhteisyritys. Kokous kuuli yhteisyrityksen perustamisesta komission tilannekatsauksen.

SESAR-hankkeen avulla EU pyrkii vähentämään ilmaliikenteen ruuhkautumista. Tarkoituksena on luoda huipputasoinen lennonjohtoinfrastruktuuri, jonka avulla voidaan varmistaa lentoliikenteen turvallinen ja ympäristöystävällinen kehitys. Myös jäsenvaltioiden hallintajärjestelmiä, laitteita ja operatiivisia toimintoja harmonisoidaan.

Nykyinen määrittelyvaihe kestää vuoteen 2007, ja sen aikana täsmennetään SESAR:in tavoitteita ja toteuttamista. Sitten seuraa pitkä toteutusvaihe, joka kestäisi vuoteen 2020. SESAR-yhteisyrityksen tehtävänä olisi vastata toteutusvaiheen rahoituksesta ja hallinnoinnista.

Kesäkuussa neuvoston tavoitteena on yleisnäkemyks, mutta vaikuttaa todennäköiseltä, että ehdotuksen käsittely jää Suomen kaudelle. Suomi suhtautuu SESAR-hankkeeseen myönteisesti. (MN)

• Lisätietoja:  
ylitarkastaja Susan Hindström,  
puh. (09) 160 28459

## Venäjälle painetta Siperian ylilentomaksujen poistoon

◆ EU haluaisi mahdollisimman pian eroon Siperian ylilentomaksuista, joita Venäjä perii eurooppalaisilta lentoyhtiöiltä. Neuvosto myönsi yksimielisesti komissiolle valtuudet aloittaa asiasta neuvottelut Venäjän kanssa.

Neuvosto edellyttää, että maksuista luopuminen asetetaan ehdoksi Venäjän jäsenyydelle maailman kauppajärjestyksessä WTO:ssa. Venäjä on jo aiemmin sitoutunut poistamaan maksut vuoden 2013 loppuun mennessä, mutta neuvotteluissa on kysymys siitä, miten paljon maksuja alennetaan ja millaista aikataulua noudatetaan.

Ratkaisua maksukysymykseen on haettu jo vuosia. Kiistan taustalla ovat Venäjän ja EU:n erilaiset tulkinnat vuonna 1944 solmitusta Chicagon yleissopimuksesta, joka säätelee kansainvälistä siviili-ilmailua.

Kaukoidän liikenteessä ylilentomaksut tuottavat EU-maiden lentoyhtiöille vuosittain yli 300 miljoonan euron kustannukset. Siperian yli lentäminen on kuitenkin halvempi vaihtoehto kuin Pohjoisnavan kautta tai Himalajan eteläpuolelta kiertäminen ja matkalla vaadittava väililasku. (MN)

- Lisätietoja:  
apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen,  
puh. (09) 160 28639



EU-maiden lentoyhtiöt joutuvat maksamaan Venäjän ilmatilan käytöstä.

## Liikennepolitiikan valkoinen kirja ja lintuinfluenssa puheeksi lounaspöydässä

◆ Lounaalla ministerit keskustelivat liikennepolitiikan valkoisen kirjan välitarkastelusta sekä lintuinfluenssan vaikutuksista liikennesektorilla.

Valkoisen kirjan välitarkastelu on edessä kesäkuun neuvostossa. Moni ministeri korosti, että käytettävien keinojen on oltava toteuttamiskelpoisia ja tarpeettomia liikennemarkkinoiden rajoituksia on vältettävä. Keskustelussa muistutettiin eri alueiden erilaisista tarpeista eli ai-

heesta, jota Suomikin on pitänyt esillä. Komissio mainitsi myös odottavansa logistiikan kehittämisessä hyviä tuloksia Suomen puheenjohtajuuskaudelta.

Lintuinfluenssasta keskustelu ja huonoimpiin vaihtoehtoihin varautuminen ovat ministerien mielestä tarpeen nyt, kun tilanne on vielä varsin hyvin kontrollissa. Tarpeellisenä pidettiin työryhmää, joka miettisi liikenneongelmien ratkaisua kriisitilanteessa. (MN)

- Lisätietoja:  
erityisasiantuntija Minna Kivimäki,  
(Suomen pysyvä EU-edustusto)  
puh. +32 2 2878 627

## Yhtenäiset ajokortit hyväksyttiin vihdoin

◆ Yksi ajokortti korvaa Euroopan unionissa nykyiset 110 kansallista korttimallia. Pisimmäksi mahdolliseksi siirtymäajaksi tulee 26 vuotta.

Pitkään hierottu ajokorttidirektiivi oli aikaisemmin kariutunut neuvoston ja parlamentin erimielisyyteen sekä eräiden jäsenmaiden vastustukseen. Nyt ministerit saivat aikaan yhteisymmärryksen, eikä yksikään maa enää vastustanut kompromissimuotoilua. Esitystä kannattivat muun muassa Puola ja Saksa, jotka ennen olivat suhtautuneet kriittisesti direktiiviin siitä aiheutuvien kustannusten takia. Direktiivi saanee myös parlamentin tuen.

Yhtenäistämisen tarkoituksena on kohentaa liikenneturvallisuutta ja

helpottaa ihmisten vapaata liikkuvuutta EU:n alueella. Yhteen korttimalliin siirtyminen auttaa myös ehkäisemään väärennöksiä, jotka monissa Keski- ja Etelä-Euroopan maissa ovat merkittävä ongelma. Jäsenmaiden päätäntävaltaan jää se, liitetäänkö korttiin mikrosiru.

Myös korttien myöntämisperusteita on tarkoitus muuttaa yhtenäisemmiksi. Suomessa esimerkiksi kuorma-autokortin koulutusvaatimukset alle 21-vuotiailla tiukentuvat. Moottoripyöräkorttiin tulisi uusi luokitus A2, jonka saisi 18-vuotiaana. Oikeus ajaa muita kuin kevytmoottoripyöriä vaatisi 24 vuoden iän tai kahden vuoden kokemuksen A2-



### EU-ajokortista tulee luottokortin kokoinen.

kortista. Mopon kuljettamisen ikärajaksi päätettiin 16 vuotta, mutta tästä voi kansallisella päätöksellä poiketa, joten Suomen ei tarvitse muuttaa nykykäytäntöä. (MN)

- Lisätietoja:  
hallitusneuvos Eija Maunu,  
puh. (09) 160 28571

## Tieliikenteen turvallisuustavoite edellyttää lisäpanostusta

◆ Tavoite puolittaa tieliikenteen uhrimäärä Euroopan unionissa vuoteen 2010 mennessä uhkaa jäädä toteutumatta. Komissio esitteli neuvostolle väliarvionsa tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisesta toimintaohjelmasta.

Komission arvioinnin mukaan turvallisuustoimenpiteet ovat kyllä tehonneet ja positiivisia tuloksia on saavutettu, mutta puolittaminen ei onnistu ilman lisäpanostuksia. EU:ssa on vuosittain kuollut noin 50 000 ihmistä tieliikenteen onnettomuuksissa. Nykytahdilla määrä olisi vuonna 2010 noin 33 000. Suomessa tieliikenne vaati ennakkotietojen mukaan 376 henkeä vuonna 2005.

Komissio toivoi jäsenmaiden tehostavan liikenneturvallisuustyötään, jotta puolittamistavoite voidaan vielä saavuttaa. Konkreettisina uusina toimenpiteinä arviointi nosti esiin muun muassa infrastruktuuridirektiivin, rajat ylittävän liikennevalvonnan yhteistyön ja raskaiden ajoneuvojen taustapeilien käyttöön ottamisen kuolleen kulman eliminoimiseksi. (MN)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Matti Roine,  
puh. (09) 160 28568



## Keskustelu palvelusopimusasetuksesta lähensi kantoja

◆ Ministerit kävivät periaatekeskustelun palvelusopimusasetuksen soveltamisesta rautateiden ja maanteiden joukkoliikenteeseen. Aiemmin mielipiteet vahvasti jakaneessa kysymyksessä jäsenmaiden kannat olivat lähentyneet toisiaan siinä määrin, että kesäkuun neuvostossa tavoitteena on poliittinen yhteisymmärrys.

Puheenjohtaja Itävalta tiedusteli jäsenmailta muun muassa, miten laajasti viranomaiset voivat käyttää suorahankintoja joukkoliikenteen järjestämiseen ja tulisiko näiden olla mahdollisia liikennemuodosta riippumatta. Lisäksi kysyttiin, pitäisikö tämänhetkisiä liikennöintisopimuksia saada jatkaa vielä palvelusopimusasetuksen voimaantulon jälkeen, kunnes ne umpeutuvat.

Neuvoston enemmistö katsoi, että suorahankintoja tulisi käyttää lähinnä

rautateiden alueellisessa liikenteessä ja kaukoliikenteessä, mutta menettelyä ei tulisi laajentaa kaikkiin liikennemuotoihin. Vanhojen sopimusten jatkaminen sai lähes yksimielisen tuen.

Ministeri Huovinen korosti puheenvuorossaan, että jäsenvaltioiden erilaiset olosuhteet vaativat joustavuutta.

– Suomi haluaa kansallisesti päättää rautateiden alueellisen ja kaukoliikenteen määrittelystä. Linja-autoliikenteessä Suomi haluaa ensisijaisesti turvata nykyiset seutu- ja kaupunkilippusopimukset, sillä järjestelmän säilyminen on tärkeää erityisesti matkustajien näkökulmasta, Huovinen sanoi eduskunnan kannan mukaisesti.

– Kaikki voimassa olevat sopimukset tulisi säilyttää. Sopimukset on tehty sopimusajan lain mukaan.

Komissio on ajanut palvelusopimusasetusta useita vuosia. Matkan varrella asetukseen sisältyvät kilpailuttamistavoitteet ovat lieventyneet. Paikalliset viranomaiset voisivat edelleen tarjota liikennepalveluja itse. Tämä tarkoittaisi, että esimerkiksi Tampereen liikennelaitos saisi edelleen järjestää kaupungin joukkoliikenteen.

Nykyiseen asetusehdotukseen sisältyvät siirtymäkaudet ovat linja-autoliikenteessä kahdeksan ja rautatieliikenteessä kymmenen vuotta.

- Lisätietoja:  
valtiosihteeri Perttu Puro,  
puh. (09) 160 28325  
hallitusneuvos Tuula Ikonen,  
puh. (09) 160 28510

**Valtio ja YTV ostavat VR:ltä kannattamattomia yhteyksiä suorahankintoina.**



## Siviili-ilmailun turvaamiseen uusi asetus

◆ Ministerit hyväksyivät yleisnäkemyksen siviili-ilmailun turvaamista koskevasta asetusehdotuksesta. Asetuksen voimaantulo edellyttää kuitenkin vielä myös Euroopan parlamentin hyväksyntää.

Uusi asetus olisi yleisluontoisempi kuin voimassa oleva asetus, jossa säädellään melko yksityiskohtaisesti lentoaseman turvatoimia. Yksityiskohdista säädettäisiin ehdotuksen mukaan komission asetuksilla, joita miettisi sääntelykomitea. Käytäntö olisi aiempaa joustavampi ja mahdollistaisi nopean reagoinnin uudentilanteisiin uhkiin.

Uutta olisi myös, että lennonaikaiset turvatoimet kuuluisivat periaatteessa asetuksen soveltamisalaan. Säännökset ovat kuitenkin hyvin yleisluonteisia, joten esimerkiksi aseistettujen turvamiesten käytön salliminen lennoilla jäisi kansalliseen päätösvaltaan. (MN)

• Lisätietoja:  
ylitarkastaja Susan Hindström,  
puh. (09) 160 28459

## Galileo paikantaa ympäri maailman

◆ Maailmanlaajuinen GNSS-siviilisaatelliittijärjestelmän eli Galileon käyttöoikeussopimus on työn alla. Komissio esitteli sopimusneuvotteluista tilannekatsauksen.

Galileo tuottaa reaaliaikaisia paikannus- ja navigointipalveluja 30 satelliitin ja niihin liittyvien maanpäällisten järjestelmien avulla. Se on maailman ensimmäinen satelliittijärjestelmä, joka on suunniteltu siviilikäytön tarpeisiin.

Komissio ja Euroopan avaruusjärjestö ESA ovat kehittäneet hanketta yhteistyönä. Galileo on yhteensopiva amerikkalaisen GPS-järjestelmän kanssa.

Suunnitelmien mukaan järjestelmä olisi täysin käyttövalmis vuonna 2013. Nyt menossa on ensimmäinen toteutusvaihe, johon kuuluu satelliittien ja maainfrastruktuurin rakentaminen. Tämä työ pitäisi saada tehtyä vuoden 2007 loppuun mennessä.

Käyttöoikeussopimus on tarkoitus saada alikirjoitettua vuoden loppuun mennessä.

Neuvotteluosapuolina ovat Galileon tueksi perustettu yhteisyritys ja operattoria edustava konsortio. Neuvotteluissa pitäisi päästä yhteisymmärrykseen erityisesti siitä, kuinka jaetaan julkisen ja yksityisen sektorin välillä vastuu erilaisista hankkeeseen liittyvistä riskeistä.

Toistaiseksi on vielä epäselvää, mistä tuleva rahoitus Galileolle hankitaan. Tarvittava julkisen rahoituksen summa olisi noin 1–1,5 miljardia euroa. Toistaiseksi rahat on otettu TEN-varoista, mutta komissio kaavaillee Galileolle omaa momenttia EU-budjettiin. Myös päätös Galileo-viraston sijoituspaikasta on vielä tekemättä.

Avointen kysymysten selvittely kestääne Suomen puheenjohtajakaudelle.

• Lisätietoja:  
liikenneneuvos Matti Roine,  
puh. (09) 160 28568

## Eurovinjetti-direktiiviin kilometrimaksu

◆ Neuvosto hyväksyi eurovinjettidirektiiviin tehtävät muutokset, joista se oli parlamentin kanssa aiemmin saavuttanut sovun.

Eurovinjetti on järjestelmä, joka luo yhtenäiset periaatteet sille, miten raskaan liikenteen tietullit määräytyvät. Muutoksen jälkeen yli 3,5 tonnia painavilta ajoneuvoilta voi periä kilometrimaksuna niiden osuuden tienpitokustannuksista.

Euroopan unionin reunavaltiot ovat suhtautuneet esitykseen kriittisesti, koska kilometrimaksut tuovat niiden kuljetusyrityksille enemmän kuluja kuin keskellä maanosaa sijaitseville. Lisäksi maksujen määrääntymiseen jäi monen maan mielestä yhä turhan paljon tulkinnanvaraisuutta.

Suomi pidättäytyi tukemasta esitystä aiemman kantansa mukaisesti. Direktiivi ei velvoita Suomea ottamaan käyttöön tietulleja. (MN)

• Lisätietoja:  
liikenneneuvos Lassi Hilska,  
puh. (09) 160 28497

***Eurovinjettidirektiivi on yksi niistä kysymyksistä, joissa EU:n reunavaltioilla on yhteiset intressit.***



## Epävirallinen liikenneministerineuvosto:

### Yhteinen kampanja rattijuopumusta vastaan

◆ Itävalta kutsui Euroopan unionin liikenneministerit epäviralliseen kokoukseen Bregenziin 2.-3. maaliskuuta. Teemana oli yhteinen liikenneturvallisuukskulttuuri.

Kokouksessa tarkasteltiin turvallisuustilannetta ja pohdittiin mahdollisuuksia vauhdittaa kehitystä uusien turvallisuusteknologian keinoin sekä yhteisin kampanjoin.

Liikennekomissaari Jacques Barrot esitteli kokouksessa väliraportin tieliikenteen toimintaohjelmasta. Komissaari totesi, että liikenneturvallisuuksen parantamisessa on saavutettu tuloksia, mutta tavoitetta puolittaa tieliikenteessä kuolleiden määrä vuoteen 2010 mennessä ei nykyvauhdilla saavuteta.

Liikenneministeri Susanna Huovinen esitteli Suomen liikenneturvallisuuksitoimia sekä valtion uutta periaatepäätöstä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta.

Ranskan ministeri raportoi maan ainutlaatuisesta tieturvallisuuksen parannuksesta. Kolmen viime vuoden aikana kuolonuhrien määrä on pudonnut 8 000:sta alle 5 000:een. Keinoina ovat olleet nopeuksien laskeminen ja automaattinen kameravalvonta.

Alankomaat pyysi komissiota tekemään aloitteen rajanylitysliikenteen valvonnasta ja paremman tietojärjestelmän luomisesta.

Itävalta oli etukäteen ehdottanut yhdeksää aihetta yhteiselle liikenneturvallisuukskampanjalle: rattijuopumus, moottoripyörät, ylinopeus, turvavyöt, lasten liikenneturvallisuuks, matkapu-

helimet, kypäränkättyö, väsymys ja välimatkat.

Jäsenmaat pitivät rattijuopumusta tärkeimpänä aiheena. Komissio ilmoitti tukevansa kampanjoita, joilla pyritään tekemään tienkäyttäjiä tietoisemmiksi tieliikennekuolemien kolmesta pääsyyttä. Nämä ovat rattijuopumus, ylinopeus ja turvavyöttä ajaminen. Komissionkin mielestä rattijuopumus on ykkösteema. Komissio toivoo, että kampanjoinnissa olisivat mukana kaikki Euroopan maat, eivät vain EU:n jäsenvaltiot.

Monessa maassa (Hollanti, Belgia, Ranska) on menestyksekkäästi toteutettu niin sanottua BOB-kampanjaa (Ranskassa nimellä SAM). Siinä yksi yhteisellä autolla liikkuvista sitoutuu olemaan nauttimatta alkoholia ja toimimaan kuskina. Rattijuopumuksen ohelle usea maa nosti toiseksi teemaksi väsymyksen.

Saksa ilmaisi valmiutensa aloittaa yhteisön liikenneturvallisuukskampanjan järjestäminen puheenjohtajakautenaan keväällä 2007.

Ranska ehdotti yhteisen liikenneturvallisuuksvideoiden tietopankin perustamista. Komissaari Barrot lupasi selvittää tekijänoikeuskysymystä.

Liikenneturvallisuuksn korkean tason työryhmä jatkaa kampanjan valmistelua. EU-komissio rahoittaa kampanjan osittain ja valmistelee kilpailutuksen. Tarkoituksena on päästä aloittamaan vuoden 2007 ensimmäisellä puoliskolla ja jatkaa vuosina 2008-2010.

Suomi tukee yhteiskampanjaa. Kampanjoita ei pitäisi kuitenkaan kohdistaa vain tienkäyttäjille, vaan myös päättä-

jille ja teollisuudelle. Yhteinen teema vaatii joustavuutta, koska eri maiden turvallisuusjärjestelmät ja -taso eroavat toisistaan. Suomi korosti kampanjan arvioinnin ja seurannan tärkeyttä ja sitä, että kampanjointiin tulisi yhdistää liikennevalvonnan lisääminen.

Kokouksessa edustettuna oli myös Venäjä. Varaliikenneministeri Sergei Aristov kertoi, että vuonna 2004 melkein 35 000 ihmistä kuoli tieliikenneonnettomuuksissa Venäjällä. Yli neljännes kuolleista oli parhaassa työiässä. Onnettomuuksien määrä on ollut nousussa. Juopuneena ajaminen on suurimpia syitä onnettomuuksiin. Myös jalankulku-, suistumis- ja kohtaamisonnettomuudet ovat iso ongelma. Hätäkuljetuksetkin ovat pulmana, sillä 55 prosenttia vaikeasti loukkaantuneista uhreista kuolee ennen hoitoonpääsyä. (KK)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Matti Roine,  
puh. (09) 160 28568  
tiedottaja Eine Rossi,  
puh. (09) 160 28331

## Älyautot tavoitteena koko EU:n alueelle

◆ Euroopan unionin tietoyhteiskunta-asioista vastaava komissaari **Viviane Reding** esitteli uuden älyautoaloitteen 23. helmikuuta Brysselissä.

Aloitteen päämääränä on antaa EU:n kansalaisille entistä paremmin tietoa uudentyyppisten autojen eduista. Modernit älyautot ovat huomattavasti edeltäjiään turvallisempia ja vähemmän saastuttavia.

Älyautoaloite on yksi keino ohjelmassa, jolla EU pyrkii puolittamaan liikenteen kuolonuhrien määrän vuoteen 2010 mennessä. Unionin alueella tapahtuu vuosittain 1,4 miljoonaa liikenneonnettomuutta, joissa kuolee yli 40 000 henkeä.

Jo markkinoilla olevissa autoissa on useita onnettomuusrisiä vähentäviä ominaisuuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi elektroninen ajovakauden hallintajärjestelmä ESP sekä mukautuva vakionopeussäädin ACC. Niiden kysyntä on kuitenkin toistaiseksi ollut melko vähäistä. Aloitteen myötä myöhemmin tänä vuonna onkin tiedossa näkyvyyskampanjoita, jotka tuovat autojen edut myös suuren yleisön tietoisuuteen. (TL)

• Lisätietoja:  
liikenneneuvos Seppo Öörni,  
puh. (09) 160 28545



**Ministeri Huovinen Saksan liikenneministerin Wolfgang Tiefeseen kanssa älyautojen testaustilaisuudessa.**

## Logistiikkatiedonanto työllistää Suomea

◆ Suomen puheenjohtajakauden yhdeksi liikennepolitiikan pääteemaksi on valittu logistiikka, josta komissio antaa kesäkuussa tiedonannon. Sen tarkoitus on vastata Lissabonin strategian kasvua ja työllisyystavoitteisiin esittelemällä keinoja, joilla Euroopan unionissa voidaan tehostaa logistiikkaa. Tiedonantoa käsitellään Suomen johdolla.

Tiedonantoa edeltäneessä konsultaatiopaperissa korostettiin intermodaliteettia eli eri liikennemuotojen yhteensopivuutta. Tiekuljetukset ovat kuitenkin sekä tavaramäärillä että kuljetussuoritteilla

mitattuna ylivoimaisesti tärkein kuljetustapa. Sujuvat kuljetusjärjestelyt ovat olennaisen tärkeitä EU:n elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyille, sillä maasta toiseen liikkuvat tavaroiden ja ihmisten virrat ovat eurooppalaisen hyvinvoinnin perusta.

Euroopan unioni on ainoa toimija, joka pystyy kokonaisvaltaisesti kehittämään eurooppalaista logistiikkaa. Unionin jäsenet ovat toisistaan niin riippuvaisia, että edes suurimmat jäsenmaat eivät voi tyytyä yksipuolisiin toimiin. Logistiikan avulla EU voi myös edesauttaa alueiden tasapuolista kehitystä.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi helmikuussa raportin EULOC-hankkeesta, joka tuki komission tiedonannon valmistelua. Hankkeesta koottu keskustelupaperi kokoaa yhteen useiden maiden logistiikka-asiantuntijoiden näkemyksiä. Se on ministeriön sivuilla osoitteessa [www.mintc.fi/julkaisujasarja](http://www.mintc.fi/julkaisujasarja) (Elements for European logistics policy. A discussion paper, LVM:n julkaisu 8/2006). (MN)

• Lisätietoja:  
yli-insinööri Jari Gröhn,  
puh. (09) 160 28501

## Toinen rautatiepaketti tuo kansallisen tavaraliikenteen kilpailun

◆ Rautateiden kansallinen tavaraliikenne aukeaa Suomessa kilpailulle vuoden 2007 alussa. Hallitus on esittänyt eduskunnalle uutta rautatielakia, jolla pannaan täytäntöön Euroopan unionin toinen rautatiepaketti.

Henkilöliikenne jää edelleen VR Osa-keyhtiön hoidettavaksi. Kilpailun avaaminen ei koske myöskään Suomen ja Venäjän välistä rautatieliikennettä.

Ensimmäinen rautatiepaketti avasi kilpailulle EU-maiden välisen kansainvälisen tavaraliikenteen. Nyt EU:n käsittelyssä on kolmas paketti, jonka tarkoitus on avata EU:n sisäistä kansainvälistä henkilöliikennettä kilpailulle vuonna 2010. Hanke ei vaikuta Suomen tilanteeseen, koska Suomesta ei ole henkilöliikennettä muihin EU-maihin.

Tavaraliikenteen kilpailun avaamisen vaikutukset jäävät liikenne- ja viestintä-

ministeriön arvion mukaan melko vähäisiksi. Toistaiseksi kiinnostuksensa on ilmaissut yksi yritys, virolainen AS Spacecom. Suomen rautateiden tavarakuljetusmarkkinoilla liikkuu vuosittain rahaa noin 350 miljoonaa euroa.

- Lisätietoja:  
hallitusneuvos Hannu Pennanen,  
puh. (09) 160 28470

## Komissio selvittää Tieliikelaitoksen tuet

◆ Komissio on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä selvitystä Tieliikelaitoksen saamista valtiontuista. Selvitys on annettava huhtikuun loppuun mennessä.

Komission mukaan Tieliikelaitos on saanut siirtymä kautensa aikana vuosina 2001–2004 valtiolta esimerkiksi halpakorkeista lainaa, markkinahintoja korkeampia urakkasopimuksia, avustuksia

henkilöstön sopeuttamisohjelmaan sekä maa-ainesalueita mahdollisesti alennettuun hintaan. Lisäksi komission mielestä Tieliikelaitos on saanut liikelaitosmuodostaan vero- ja konkurssisuojaetua.

Tällaiset tuet voivat olla laillisia, jos Suomi voi osoittaa, että ne olivat välttämättömiä tielaitosuudistuksen tuomien lisäkustannusten kattamiseksi

ja tienpidon markkinoiden avaamiseksi. Tielaitos jaettiin Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi vuonna 2001. (ER)

- Lisätietoja:  
finanssineuvos Kalevi Alestalo,  
puh. (09) 160 28467  
neuvotteleva virkamies Esko Pyykkönen,  
puh. (09) 160 28624

## Suomi toivoo selvyttä kabotaasin määritelmään

◆ Suomi on yhdessä Itävallan, Ruotsin ja Saksan kanssa pyytänyt Euroopan komissiota tarkentamaan tavaraliikenteen kabotaasia koskevaa asetusta.

Tällä hetkellä kabotaasi on EU:n säädösten mukaan väliaikaista, mutta väliaikaisuuden kesto ei ole määriteltä, ja käytäntö vaihtelee eri maissa. Tavaraliikenteen kabotaasi tarkoittaa maan rajojen sisäisiä kuljetuksia vie-

raan maan rekisterissä olevalla kuorma-autolla.

Neljän liikenneministerin - **Susanna Huovisen, Hubert Gorbachin, Ulrica Messingin** ja **Wolfgang Tiefenseen** - allekirjoittamassa kirjelmässä pyydetään, että väliaikaisuudesta määriteltäisiin vuosittainen päivien enimmäismäärä sekä suurin perättäisten päivien määrä.

Liikennekomissaari **Jacques Barrot'ille** osoitetussa esityksessä väliaikaisuuden tarkkaa määrittelyä perustellaan siten, että yksiselitteisellä säännöllä varmistettaisiin kuljetusyrityksille tasapuoliset kilpailumahdollisuudet kaikissa jäsenmaissa. (ER)

- Lisätietoja:  
hallitusneuvos Jorma Hörkkö,  
puh. (09) 160 28503

## Digipiirturit ja turvavyöt tulossa 1. toukokuuta

◆ Digitaalinen ajopiirturi tulee pakolliseksi uusissa kuorma- ja linja-autoissa toukokuun alussa.

EU:n uusi ajoaikasäädös ja mm. digipiirturin käyttöönottosäädös julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 11. huhtikuuta. Säädökset tulevat voimaan 20 päivää julkaisemisen jälkeen.

Digitaalinen ajopiirturi tulee olla kaikissa yli 3,5 tonnia painavissa kuorma-autoissa ja busseissa. Vaatimus koskee ensikertaa käyttöönotettavia ajoneuvoja sekä niitä ajoneuvoja, joihin ajopiirturi joudutaan vaihtamaan esimerkiksi laitteen rikkouduttua. (ER)

- Lisätietoja:  
hallitusneuvos Jorma Hörkkö,  
puh. (09) 160 28503

◆ Turvavöiden käyttöpakko laajenee toukokuun alussa isoihin busseihin ja kaikkiin kuorma-autoihin. Kaikkien matkustajien ja kuljettajien on käytettävä turvavyötä niillä istumapaikoilla, joihin vyö on asennettu.

Lisäksi säännökset lasten kuljettamisesta tiukentuvat. Kuljetuksen aikana on käytettävä lapsen painon mukaan määräytyvää turvalaitetta kuten turvatuunta tai koroketyynyä ja turvavyötä.

Lailta pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä kaikissa ajoneu-

voissa. Laki koskee ainoastaan ajoneuvoihin jo asennettujen turvalaitteiden käyttöä. Turvavöitä ei tarvitse asentaa sellaiseen ajoneuvoon, jossa niitä ei ennestään ole. (ER)

- Lisätietoja:  
ylitarkastaja Janne Mänttari,  
puh. (09) 160 28569

***Vanhat kuorma-autot voivat yhä huristella analogisine ajopiirtureineen.***



## Riskialttiit lentoyhtiöt mustalle listalle

◆ Euroopan komissio julkisti 22. maaliskuuta lentoyhtiöiden mustan listan. Sillä luetellaan 93 yhtiötä, jotka ovat laiminlyöneet lentoturvallisuusasioitaan tai joiden lentoturvallisuusvalvonnasta ei ole takeita niiden kotimaissa. Yhtiöt joutuivat lentokieltoon koko unionin alueella.

Suomessa lista ei aiheuta mitään käytännön muutoksia, koska mukana ei ole yhtään tänne liikennöivää lentoyhtiötä. Valtaosin yhtiöt ovat afrikkalaisia. Kaikki tiedetyt lentoyhtiöt Kongon demokraattisesta tasavallasta, Sierra Leonesta ja Liberiasta ovat listalla.

EU:n ulkopuolella matkustavan suomalaisturistin on joka tapauksessa hyvä pitää lista mielessä, joskaan kyseessä ei ole mikään kattava esitys kaikista maailman arveluttavista lentoyhtiöistä.

Lentolippujen myyjien, lentoasemien ja viranomaisten tulee pitää musta lista näkyvillä. Lentomatkustaja saa kuluitta peruuttaa varauksensa, jos matkan myynyt lentoyhtiö joutuu listalle. Mahdollista on myös vaihtaa lentovaraus toisen yhtiön vastaavalle lennolle.

Mustaa listaa pitää yllä komissio, joka tarkistaa sen vähintään joka kolmas

kuukausi. Lentoyhtiön on mahdollista päästä luettelosta pois, jos se osoittaa hoitaneensa lentoturvallisuusasiansa kuntoon.

- Lisätietoja:  
yllitarkastaja Susan Hindström,  
puh. (09) 160 28459

## Merenkulun turvallisuus vankeemmaksi EU:ssa

◆ Merenkulun kolmanteen turvallisuuspakettiin kuuluvat direktiiviehdotukset ovat käsiteltävänä merenkulkutyöryhmässä. Pakettiin kuuluu seitsemän säädösehdotusta. Satamavaltiovalvontadirektiivi ja alusliikenteenvalvontadirektiivi ovat asialistalla kesäkuun liikenne-neuvostossa, joka pyrkii saavuttamaan yleisnäkemys.

Satamavaltiodirektiivin muutoksella halutaan varmistaa, että laajentuneessa EU:ssakin satamavaltiotarkastukset ovat yhtenäisiä. Tarkastuksia tehostetaan ja kohdennetaan ennen muuta huonokuntoisiin aluksiin. Merenkulkuviranomaiset voisivat nykyistä helpommin evätä satamaanpääsyn kehnosti hoidetuilta

tai epäilyttävistä merenkulkumaista tulevilta laivoilta. Myös satamassa käyvien laivojen tarkastuksia kohdistettaisiin tehokkaammin riskilaivoihin, jotta nämä saataisiin seulottua EU:n satamista pois.

Alusliikenteen valvontaa koskevaa direktiiviä komissio muuttaisi siten, että kaikille yli 15 metrin pituisille kalastusaluksille tulisi pakolliseksi alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä. Euroopan vesillä on sattunut tapauksia, joissa kauppalaiva on törmännyt kalastusalukseen, koska ei ole havainnut tätä ajoissa.

Muiden turvallisuuspakettiin kuuluvien säännösten käsittelyä ei vielä ole aloi-

tettu. Merenkulun kaksi ensimmäistä turvallisuuspakettia (Erika I ja Erika II) komissio antoi vuonna 2000. Pakettien taustalla oli vuonna 1999 Ranskan rannikolla sattunut Erika-tankkerin onnettomuus.

- Lisätietoja:  
merenkulkuneuvos  
Sirikka-Heleena Nyman,  
puh. (09) 160 28009  
hallitusneuvos Lolan Eriksson  
puh. (09) 160 28493

## Parlamentti upotti satamapalveludirektiivin

◆ Paljon kiistaa herättänyt Euroopan komission ehdotus satamapalveludirektiiviksi kaatui Euroopan parlamentin täysistunnossa 18. tammikuuta. Parlamentti hylkäsi hankkeen äänin 532-120.

Direktiivillä komissio pyrki tehostamaan Euroopan unionin sisämarkkinoita ja lisäämään satama-alan kilpailua. Ehdotus herätti kuitenkin vastustusta sekä satamatyöntekijöiden että satamaoperaattorien riveissä.

Työntekijät vastustivat etenkin direktiiviehdotuksen ns. itsekäsittelyä koskevaa kohtaa. Lyhyen matkan merenkulussa kohta olisi velvoittanut jäsenmaat

siihen, että pysyvää merihenkilöstöä voitaisiin käyttää lastinkäsittelyyn. Operaattorit puolestaan eivät hyväksyneet ehdotuksen edellyttämää pakollista toimilupajärjestelmää.

Komission hanketta vastustettiin laajalti myös Suomessa. Ensimmäisen ehdotuksen satamapalveludirektiiviksi komissio teki 2003, mutta senkin parlamentti hylkäsi. (MN)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos,  
johtava asiantuntija Lassi Hilska,  
puh. (09) 160 28497



## Neljä hakemusta Itämeren moottoriteiksi

◆ Suomen ja Saksan liikenneministeriöiden avaama haku tuotti neljä ehdotusta Itämeren moottoritien hankkeiksi. Ministeriöt arvioivat hakemukset huhtikuun aikana. Hyväksytyille hankkeille voi hakea rahoitusta Euroopan unionilta.

Kaikki hakemukset olivat yhteistyöhankkeita, joissa oli mukana toimijoita kahdesta tai useammasta maasta. Suomalaisista satamista mukana hakukilvassa ovat Turku, Naantali, Hanko, Kotka ja Hamina.

Projektien tarkoitus on parantaa Itämeren satamien kautta kulkevia maa- ja merikuljetusyhteyksiä, mikä kehittää logistiikkaa ja hyödyttää koko Euroopan unionin taloutta. Merten moottoritiet ovat osa yleiseurooppalaista liikenneverkkoa (TEN), joka yhdistää EU-maat toisiinsa.

- Lisätietoja:  
yli-insinööri Juha Parantainen,  
puh. (09) 160 28383

**Komission ehdotus satamapalveludirektiiviksi kaatui lopullisesti tammikuussa.**



## Television mainossääntöjä halutaan uudistaa

◆ EU:n komissio haluaa uudistaa televisiotoimintaa koskevia sääntöjä. Tarkoituksena on saada pykälät vastaamaan teknistä kehitystä. Komissio julkaisi televisiodirektiivin uudistusehdotuksen 13. joulukuuta. Direktiivin nimi ehdotetaan muutettavaksi audiovisuaalidirektiiviksi.

Direktiivillä halutaan helpottaa audiovisuaalisten palvelujen liikkumista EU:ssa ja edistää eurooppalaista sisällöntuotantoa.

Direktiiviehdotus väljentää mainonnan sijoittelua ja muotoja. Komissio haluaa näin parantaa audiovisuaalisen teollisuuden taloudellisia toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Mainonnan enimmäismäärä rajoitettaisiin edelleen 12 minuuttiin tunnissa, mutta direktiivi ei enää säätelisi sitä, kuinka usein ja miten mainoksilla saisi katkaista tv-ohjelman. Elokuviissa, uutisissa ja lastenohjelmissä mainoskatko saisi kuitenkin olla ainoastaan kerran 35 minuutissa. Uskonnollisten tapahtumien lähetyksiin ei saisi laittaa mainoskatkoja.

### **Tuotesijoittelusta ilmoitettava selvästi**

Myös tuotesijoittelulle halutaan selvät pelisäännöt. Tuotesijoittelu ohjelmissa olisi sallittua, mutta siitä olisi ilmoitettava selvästi ohjelman alussa. Piilomainonta olisi kuitenkin edelleen kiellettyä. Uutisissa, ajankohtaisohjelmissä ja lastenohjelmissä tuotesijoittelua ei sallittaisi.

Audiovisuaaliset palvelut jaetaan kahteen tyyppiin: lineaarisiin, kuten perinteiset televisio-ohjelmat, sekä ei-lineaarisiin, esimerkiksi tilattavat uutiset tai elokuvat, jotka katsoja hakee itse

Internet-verkosta. Direktiivin soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi myös ei-lineaarisiin palveluihin, joihin sovellettaisiin kuitenkin vain alaikäisten suojelua ja mainonnan sisältöjä koskevia vähimmäissääntöjä.

### **Ehdotus neuvostossa Suomen pj-kaudella**

Direktiiviehdotus on ollut laajalla lausuntokierroksella. Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti asiasta myös kuulemistilaisuuden helmikuussa. Vilkasta keskustelua ovat herättäneet erityisesti tuotesijoittelua ja soveltamisalan laajentamista koskevat ehdotukset.

Hallitus kannattaa komission ehdotuksia mainonnan sääntelyn keventämisestä. Tuotesijoittelu voidaan hyväksyä edellyttäen, että mainonta ja toimituksellinen

aineisto voidaan pitää selvästi erillään. Eduskunta muodostaa parhaillaan Suomen kantaa direktiiviehdotukseen. Ehdotus on esillä myös av-neuvostossa Suomen puheenjohtajakaudella.

Televisiodirektiivi pitää sisällään minimisäännöt, joita EU:n alueella toimivien palvelun tarjoajien on noudatettava. Jäsenmaat voivat halutessaan asettaa direktiiviä tiukempiakin sääntöjä. Audiovisuaalisiin palveluihin sovellettaisiin alkuperämaan periaatetta eli sen maan lainsäädäntöä, jossa se on tuotettu. (JB)

- Lisätietoja: viestintäneuvos Ismo Kosonen, puh. (09) 160 28462

### **Komissio ehdottaa:**

- **mainosten sijoittelu ohjelmissä vapautuu, mainoksia aiemmin enintään 12 min/t**
- **tuotesijoittelusta mainittava ohjelman alussa**
- **piilomainonta kiellettyä**
- **ei tuotesijoittelua lastenohjelmiin, uutisiin tai ajankohtaisohjelmiin**
- **direktiivi kattaa myös tilattavat audiovisuaaliset palvelut**
- **tupakka- ja alkoholimainonnan rajoitukset pysyvät ennallaan**

## Komissio huolissaan verkkovierailuhinnoista

◆ Euroopan komissio haluaa yhdenmukaistaa ja alentaa matkapuheluiden verkkovierailuhintoja eri maiden ja operaattoreiden välillä. Verkkovierailumaksuja maksavat ulkomailla puheluja soittavat tai vastaanottavat kännykkäasiakkaat. Komissio aikoo antaa aiheesta asetusehdotuksen.

Komissio aikoo säädellä sekä operaattoreiden välisiä tukkuhintoja että kuluttajahintoja. Operaattorit eivät saisi periä toisiltaan verkkovierailusta todellisia kustannuksia enempää. Tukkuhintojen säästöjen pitäisi näkyä myös kuluttajahinnoissa.

Komissaari Reding on saanut tukea säädösaikailleen sekä eurooppalaisilta telesääntelyviranomaisilta että Eurooppa-neuvostolta.

Komissio aikoo esittää, että puhelun vastaanottamisesta ei perittäisi verkkovierailukuluja. Eli suomalaisen kännykkään vastaaminen esimerkiksi Englannissa ei olisi sen kalliimpaa kuin kotimaassakaan.

Ehdotukseen sisältyisi myös ajatus ns. kotihinnoittelusta, eli eri EU-maissa matkustava kännykkäkäyttäjä maksaisi



**Puhuminen suomalaiseen kännykkään ulkomailla tulee halvemmaksi, jos komissio toteuttaa aikomansa sääntelyn.**

kaikkialla saman hinnan puheluistaan kuin kotimaassakin. Esimerkiksi suomalaiselle puhelu Saksassa maksaisi saman verran kuin Suomen sisäinen puhelu Suomessa.

Verkkovierailuhinnat ovat olleet komission tarkastelussa viime kesästä lähtien. Komissio on julkaissut Internet-sivuilleen kuluttajille vertailuja verkkovierailuhinnoista.

Komission toinen kuulemiskierros asiasta on parhaillaan käynnissä. Asetusehdotusta odotetaan kesällä. Komissio arvioi, että asetus voisi tulla voimaan kesällä 2007. (JB)

- Lisätietoja:  
viestintäneuvos Antti Kohtala,  
puh. (09) 160 28392

## Tiedonanto tietoturvasta tulossa

◆ Komissio julkaisee toukokuussa tietoturvaa koskevan yleisen tiedonannon, jossa käsitellään tietoturvan nykytilaa Euroopassa sekä mahdollisesti esitetään linjauksia eurooppalaisen tietoturvayhteistyön tiivistämiseksi.

Komission tarkoituksena on julkaista myös yksityiskohtaisempi tiedonanto,

joka käsittelee roskapostia sekä erilaisia haittaohjelmia. Tätä tiedonantoa odotetaan kesälomakauden jälkeen.

Tietoturva ja luottamus on Suomen EU-puheenjohtajakauden viestintäsektorin prioriteetti. Suomi aikoo korostaa tietoturvan merkitystä sille, miten kansalliset luottavat tietoyhteiskuntaan ja

sen palveluihin. Samoin Suomi haluaa tuoda yhteiskunnallisen keskusteluun tietoturvakysymykset, joita perinteisesti on pidetty lähinnä teknisinä. (JB)

- Lisätietoja:  
erityisasiantuntija Kirsi Miettinen,  
puh. (09) 160 28570

## Työryhmät seuraamaan EU-säädösten valmistelua

◆ Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut kolme työryhmää avustamaan Suomen kannan muodostuksessa EU:n laki- ja politiikkahankkeissa.

EU:ssa on alkamassa jälleen suuri viestintämarkkinalakien uudistus. Ensimmäinen työryhmä käsittelee näiden direktiivien muutoksia ja Euroopan radiotaajuuspolitiikkaa. Komissio valmistelee parhaillaan tiedonantoa sähköisen viestinnän direktiivien muutostarpeista. Ennen varsinaisen direktiiviehdotuksen antamista, komissio pyytää aiheesta kansallisia lausuntoja.

Uudistettavaan säädöspakettiin kuuluvat

\* direktiivi sähköisten viestintäverkkojen ja -palvelujen yhteisestä sääntelyjärjestelmästä (puitedirektiivi)

\* direktiivi sähköisten viestintäverkkojen ja niiden liitännäistoimintojen

käyttöoikeuksista ja yhteenliittämisestä (käyttöoikeusdirektiivi)

\* direktiivi sähköisiä viestintäverkkoja ja -palveluja koskevista valtuutuksista (valtuutusdirektiivi) sekä

\* direktiivi yleispalvelusta ja käyttäjien oikeuksista sähköisten viestintäverkkojen ja -palvelujen alalla (yleispalveludirektiivi).

Työryhmä käsittelee myös päätöstä Euroopan yhteisön radiotaajuuspolitiikan sääntelyjärjestelmästä. Sen puheenjohtajana on viestintäneuvos Antti Kohtala ja sihteerinä neuvotteleva virkamies Tatu Tuominen.

Toinen työryhmä tarkastelee komission joulukuussa julkaisemaa televisiodirektiiviehdotusta (ks. s.17). Tätä ryhmää vetää viestintäneuvos Ismo Kosonen ja sihteerinä on neuvotteleva virkamies Asta Virtaniemi.

Kolmannen työryhmän aiheena on uudistettava sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi. Tietosuojadirektiivi kuuluu sähköisen viestinnän uudistuspakettiin. Työryhmän puheenjohtaja on viestintäneuvos Juhapekka Ristola ja sihteerinä neuvotteleva virkamies Sanna Helopuro.

Työryhmissä on edustajia viestintäalan yrityksistä ja järjestöistä. Kaikki työryhmät ovat aloittaneet toimintansa helmikuussa ja työskentelevät kesään 2007 asti. (JB)

- Lisätietoja:  
viestintäneuvos Antti Kohtala/  
legal review -työryhmä,  
puh. (09) 160 28392  
viestintäneuvos Ismo Kosonen/  
televisiodirektiivi-työryhmä,  
puh. (09) 160 28462  
viestintäneuvos Juhapekka Ristola/  
tietosuojadirektiivi-työryhmä,  
puh. (09) 160 28348

## LVM avaa oman nettisivuston puheenjohtajuuskaudelle

◆ Liikenne- ja viestintäministeriö avaa oman EU-puheenjohtajuussivuston 31. toukokuuta [www.mintc.fi/eu2006](http://www.mintc.fi/eu2006). Samaan aikaan avataan Suomen puheenjohtajuussivusto osoitteessa [www.eu2006.fi](http://www.eu2006.fi).

Molempien nettisivujen pääkieli on englanti, sillä kohteena ovat kansainväliset sidosryhmät.

Ministeriön puheenjohtajuussivuille kerätään tietoa liikenteen ja viestinnän

prioriteeteista, puheenjohtajan kannoista, ministerin puheita ja lausumia, avainhenkilöiden esittelyä, tiedotteita ja esitteitä sekä tietoa tulevista tapahtumista.

Päätasoja on viisi: Priorities, Minister, Media, Contacts ja The Finnish Way. Sivulla esitellään ministeriön hallinnoiman alan toimintaa puheenjohtajuuskaudella. Avainvirkamiesten ja johdon esittelyssä käytetään ääni- ja video-

tallenteita. Sivuilta pääsee lisätiedon lähteille kätevästi linkkien kautta.

The Finnish Way esittelee tyypillistä suomalaista liikennettä ja viestintää kevyesti kuvien, tarinan ja visailun avulla.

- Lisätietoja:  
Juha Pitkäranta,  
puh. (09) 160 28010

## i2010-konferenssi syyskuussa

◆ Suomessa järjestetään EU-puheenjohtajakaudella korkean tason kansainvälinen tietoyhteiskuntakokous. i2010-konferenssin teema on ”Kohti ubiikkia eurooppalaista tietoyhteiskuntaa”. Liikenne- ja viestintäministeriön, Euroopan komission ja Euroopan verkko- ja tietoturvavirasto Enisan järjestämässä konferenssissa tarkastellaan uuden tietotekniikan tuomia mahdollisuuksia ja haasteita yhteiskunnalliselle päätöksenteolle, liiketoiminnalle ja kansalaisille.

U-yhteiskunnalla eli uudella arjen

tietoyhteiskunnalla tarkoitetaan tietoyhteiskunnan seuraavaa vaihetta, jossa toimintatavat perustuvat aina ja kaikkialla käytettävissä oleviin tieto- ja viestintäpalveluihin. i2010-kokouksessa pohditaan tämän tekniikan vaikutuksia mm. tietoturvaan, sähköisiin palveluihin ja viestintäverkkoihin. Konferenssin aikana järjestetään miniseminaarit tietoturvasta, älykkästä autosta ja kuluttajakysymyksistä.

i2010-kokous on tarkoitettu EU:n jäsenmaiden päättäjille ja johtaville asiantuntijoille. Tietoyhteiskunnanä-

kemyksiään esittävät mm. komissaari Viviane Reding, ministeri Susanna Huovinen ja Saksan teknologiaministeri Michael Glos. Konferenssiin odotetaan puhujiksi myös alan yritysten huippuasiantuntijoita.

i2010-konferenssi järjestetään 28. syyskuuta Espoon Dipolissa. (JB)

- Lisätietoja:  
apulaisosastopäällikkö  
Kristiina Pietikäinen,  
puh. (09) 160 28676  
ylitarkastaja Tuire Saaripuu,  
puh. (09) 160 28305

## Veronan kokouksen teemaksi innovatiivisuus

◆ Liikenneturvallisuuteen haetaan ensi syksynä uudenlaisia lähestymistapoja. Tämä on Suomen puheenjohtajuuskaudella järjestettävän liikenneministerien Verona 4 -kokouksen aihe. Neljäs ylimääräinen liikenneministerien kokous pidetään 3.–4. marraskuuta.

Veronaan kutsutaan kaikkien EU-maiden, USA:n, Venäjän ja myös Intian liikenneministerit. Kokous järjestetään yhteistyössä Suomen, Italian ja komission kanssa. Suomi vastaa kokouksen sisällöstä ja teemoista ja Italia huolehtii konferenssin käytännön järjestelyistä.

Pääteemana on ”Innovative Road Safety Approaches”. Alateemoissa käsitellään

erityisesti uusia teknologioita, moottori- ja polkupyöräilyn turvallisuutta, kaupunkiliikennettä sekä kansallisia tieturvallisuussuunnitelmia.

Veronan kokous järjestää lisäksi EU:n tuella kilpailun, jonka päämääränä on käynnistää EU-maissa lasten liikenneturvallisuutta parantavia pilottihankkeita. Hankkeilla halutaan parantaa lasten liikkumismahdollisuuksia omassa elinympäristössään ja tarjota lisävalistusta liikenteen vaaroista. Kilpailun tarkoituksena on, että lasten kasvatus hyvään liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa positiivisesti myös tulevaisuudessa, kun he siirtyvät jalankulkijoista

ja pyöräilijöistä moottoriajoneuvojen käyttäjiksi.

Kilpailuun voivat osallistua valtiot, kaupungit ja kunnat. Hankkeiden pääasiallisena kohderyhmänä ovat alle 15-vuotiaat lapset, mutta ne voidaan toteuttaa laajempiakin ikäryhmiä varten. Parhaan hankkeen kehittäjä voittaa pääpalkintona 10 000 euroa. (ER, TL)

- Lisätietoja:  
liikenneneuvos Matti Roine,  
puh. (09) 160 28568

## ***Merenkulkuasiat järjestettiin uudella tavalla***

Erillinen merenkulkyksikkö lakkautettiin liikenne- ja viestintäministeriössä vuodenvaihteessa ja merenkulkuasiat siirrettiin liikennepalveluyksikköön.

Muutoksen tarkoituksena oli tehostaa resurssien käyttöä ministeriön sisällä. Vastedes merenkulkua tarkastellaan osana laajempaa kokonaisuutta, mutta merenkulkualaan keskittyneiden virkamiesten ammattitaito säilyy entisellään.

Uudessa järjestelyssä liikennepolitiikan lähtökohtana on asiakkaan ja palveluiden käyttäjän näkökulma. Kuljetusprosessia tarkastellaan ovelta ovelle ulottuvana ketjuna eikä

vain yksittäisten liikennemuotojen kannalta.

Liikennepalveluyksikössä merenkulkuasioita hoitavat virkamiehet ovat merenkulkuneuvokset Aila Salminen ja Sirkka-Heleena Nyman, hallitusneuvokset Lolan Eriksson, Pekka Kouhia ja Kaija Suvanto sekä ylitarkastaja Harry Favorin. (MN)

---

Lisätietoja:  
merenkulkuneuvos Aila Salminen,  
puh. (09) 160 28491

## ***Rautatieviraston käynnistys Kari Alppivuoren vastuulla***

Diplomi-insinööri Kari Alppivuori (54) liittyi ministeriön vahvuuteen, kun hänet nimettiin tammikuussa määräaikaiseen virkaan Rautatieviraston projekti-päälliköksi.

Alppivuoren tehtävänä on huolehtia siitä, että Rautatievirasto voi aloittaa työnsä syyskuun alussa täysipainoisesti. Virasto vastaa rautatieliikenteen turvallisuudesta ja hallinnoinnista.

- Toimitilojen ja henkilökunnan hankkiminen on haastava tehtävä, mutta kaikkein vaikeinta on varmasti tietojärjestelmien saamisen moitteettomaan toimintakuntoon lyhyessä ajassa. Näin



***Kari Alppivuori vastaa Rautatieviraston toiminnan käynnistymisestä.***

oli myös Iso-Britanniassa ja Ruotsissa, jotka ovat vieneet vastaavat virastoprojektit läpi, Alppivuori itse arvioi urakkaansa. (MN)

## ***Harri Pursiainen kansliapäälliköksi***

Ylijohtaja Harri Pursiainen aloittaa liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkönä kesäkuun alussa.

Ministeriön viestintämarkkinaosastoa vuodesta 2001 johtanut Pursiainen (48) on oikeustieteen kandidaatti. Hän on työskennellyt liikenne- ja viestintäministeriössä vuodesta 1984.

Pursiainen on ollut tiiviisti mukana EU-asioiden hoidossa. Syksyn 1994 hän oli perehtymässä EU:n toimintaan komission tietoliikenteen pääosastossa. Suomen jäsenyyden ensimmäisinä vuosina hän osallistui kaikkiin teleministerineuvoston kokouksiin. Edellisellä puheenjohtajakaudella hän toimi tele- ja

audiovisuaalisten asioiden työryhmän puheenjohtajana. (KK)

***Harri Pursiainen korostaa kansliapäällikkönä tiimijohtamista ja henkilöstön vuorovaikutusta.***



## **Liikennekomissaari Barrot kävi Suomessa**

Komission varapuheenjohtaja, liikenneasioista vastaava komissaari Jacques Barrot kävi liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovisen vieraana 17. helmikuuta. Barrot'n ja Huovisen puheenaiheina olivat muun muassa merenkulun turvallisuus ja logistiikka.

Komissio valmistelee merenkulun kolmatta turvallisuuspakettia, jonka osia jäänee käsiteltäväksi myös Suomen puheenjohtajakaudella. Lisäksi lähimerenkulun toimintaohjelma on välitarkastelussa. Myös logistiikan ja tavarankuljetusten tehostamisesta komissio työstää tiedonantoa.

Barrot ja Huovinen käsitelivät myös EU:n ja Venäjän välistä yhteistyötä ja keskustelivat unionin tavoittelemasta Siperian ylilentomaksujen

poistamisesta. EU:n palvelusopimusasetuksen vaikutus bussi- ja rautatieliikenteeseen otettiin myös esiin. (MN)



**Liikennekomissaari Barrot sai tuntumaa Suomen merenkulun rankkoihin olosuhteisiin käydessään jäänmurtaja Sisulla.**

## **Ilmailuasioissa uusia kasvoja**

Uudet ihmiset hoitavat nyt ilmailuasioita liikennepalveluyksikössä, kun hallitusneuvos Yrjö Mäkelä lähti vuodenvaihteessa Brysseliin ja hallitusneuvos Rita Linna siirtyi virkavapaalle. Heidän tehtäviään on siirretty ylitarkastaja Susan Hindströmille, ma. hallitusneuvos Anne Torkkelille ja EU-avustaja Topi Sirénille.

## De enhetliga körkortens godkändes slutligen

◆ Ett körkort skall ersätta de nuvarande 110 nationella kortmodellerna i Europeiska unionen. Den längsta möjliga övergångsperioden blir 26 år.

Körkortsdirektivet, som man länge förhandlat om, hade tidigare strandat på oenighet mellan rådet och parlamentet och på motstånd från vissa medlemsländer. Nu nådde ministrarna samförstånd och inget land motsatte sig längre kompromissformuleringen. Förslaget understöddes bland annat av Polen och Tyskland, som tidigare hade förhållit sig kritiska till direktivet på grund av de kostnader det medför. Direktivet torde också få parlamentets stöd.

Avsikten med förenhetligandet är att man förbättrar trafiksäkerheten och underlättar människornas fria rörlighet på EU-området. Övergången till en kortmodell gör det också lättare att förhindra förfalskningar, som i många länder i Mellan- och Sydeuropa utgör ett betydande problem. Man lämnar det till medlemsländerna att besluta om ifall kortet skall förses med mikrochips.

Avsikten är att också grunderna för att bevilja kort skall förenhetligas. I Finland skärps till exempel undervisningskraven för lastbilskörkort för förare under 21 år. Motorcykelkörkortet skulle få en ny klass A2, som beviljas förare som fyllt

18 år. Rätten att köra annat än lätta motorcyklar skulle kräva 24 års ålder eller två års körerfarenhet med A2-kortet. Åldersgränsen för att köra moped slogs fast till 16 år, men man kan avvika från det med ett nationellt beslut, så Finland behöver inte ändra den nuvarande praxisen. (MN)

- Ytterligare information:  
äldre regeringssekreterare Eija Maunu,  
tfn (09) 160 28571

## Parlamentet förkastade klart hamntjänstdirektivet

◆ Europeiska kommissionens mycket omstridda förslag till hamntjänstdirektiv föll i omröstningen vid Europaparlamentets plenum den 18 januari. Parlamentet förkastade förslaget med rösterna 532–120.

Med direktivet strävade kommissionen att effektivisera den inre marknaden i Europeiska unionen och att öka konkurrensen i hamnsektorn. Förslaget väckte emellertid motstånd både bland hamnarbetarna och hamnoperatörerna.

Arbetstagarna motsatte sig i synnerhet det stycke i direktivförslaget som

gäller s.k. självhantering. I sjöfart på korta distanser hade stycket förpliktat medlemsländerna att tillåta att fast anställda sjömän skulle kunna sköta frakthanteringen. Operatörerna godkände för sin del inte det obligatoriska koncessionssystem som förslaget hade förutsatt.

Också i Finland motsatte man sig kommissionens planer i vida kretsar. Kommissionen gav sitt första förslag till hamntjänstdirektiv 2003, men också det förkastades av parlamentet.

- Ytterligare information:  
trafikrådet,  
ledande sakkunnig Lassi Hiiska,  
tfn (09) 160 28497

## Fyra förslag till sjömotorvägar på Östersjön

◆ Det ansökningsförfarande som kommunikationsministerierna i Finland och Tyskland införde i februari har resulterat i fyra projektförslag till sjömotorvägar på Östersjön. Ministerierna utvärderar ansökningarna i april. De projekt som blir antagna kan ansöka om finansiering från Europeiska unionen.

Samtliga ansökningar gällde samarbetsprojekt med deltagare från två eller flera länder. Av de finländska hamnarna

fanns Åbo, Nådendal, Hangö, Kotka och Fredrikshamn med i förslagen.

Avsikten med projekten är att förbättra de land- och sjötransporter som går via Östersjöhamnar och att på så sätt utveckla logistiken, vilket i sin tur gagnar hela Europeiska unionens ekonomi. Sjömotorvägarna ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN) som syftar på att öka sammanhållningen mellan EU-stater. (MN)

• Ytterligare information:  
överingenjör Juha Parantainen,  
tfn (09) 160 28383





## EU vill förnya reglerna för tv-reklam

◆ EU-kommissionen vill förnya reglerna som gäller televisionsverksamheten. Avsikten är att man skall få paragraferna att motsvara den tekniska utvecklingen. Kommissionen publicerade förslaget till nytt televisionsdirektiv den 13 december. Man föreslår att direktivets namn ändras till direktivet för audiovisuell verksamhet.

Med direktivet vill man underlätta rörligheten för audiovisuella tjänster i EU och främja den europeiska innehållsproduktionen.

Direktivförslaget luckrar upp reglerna för hur reklamen skall placeras och utformas. Kommissionen vill på det här sättet förbättra den audiovisuella industrins ekonomiska verksamhetsmöjligheter och konkurrenskraft. Den maximala mängden reklam skulle fortsättningsvis begränsas till 12 minuter per timme men direktivet skulle inte längre reglera hur ofta och på vilket sätt man får avbryta ett tv-program med reklam. I filmer, nyheter och barnprogram skulle det emellertid få finnas endast ett reklamavbrott på 35 minuter. I sändningar från religiösa tillställningar skulle man inte få sätta in reklampausar.

### Tydligt meddelande om produktplacering

Man vill ha klara spelregler också för produktplacering. Det skulle vara tillåtet med produktplacering i programmen, men man bör klart meddela om det i början av programmet. Smygreklam skulle emellertid fortfarande vara förbjuden. I nyheter, aktualitetsprogram och barnprogram skulle produktplacering inte vara tillåten.

De audiovisuella tjänsterna indelas i två typer: de lineära, som traditionella tv-program, och de icke-lineära, till exempel beställda nyheter eller filmer som tittaren själv hämtar från Internet. Man föreslår att tillämpningsområdet för direktivet skall utvidgas också till icke-lineära tjänster, på vilka man skulle tillämpa endast skydd av minderåriga och minimiregler beträffande reklamens innehåll.

### Förslaget till rådet under Finlands ordförandeskapsperiod

Direktivförslaget har varit på en bred remissbehandling. Kommunikationsministeriet ordnade också ett diskussionsmöte om frågan i februari. I synnerhet förslagen om produktplacering och om att utvidga tillämpningsområdet har väckt livlig diskussion.

Regeringen stöder kommissionens förslag om att reglerna för reklamen luckras

upp. Man kan godkänna produktplacering under förutsättningen att reklam och redaktionellt innehåll tydligt kan hållas åtskilda. Riksdagen utformar som bäst Finlands ståndpunkt till direktivförslaget. Förslaget tas också upp i det audiovisuella rådet under Finlands ordförandeskapsperiod.

Televisionsdirektivet innehåller minimiregler som bör följas av dem som erbjuder tjänster inom EU-området. Medlemsländerna kan om de så vill ställa också hårdare regler än direktivet. På de audiovisuella tjänsterna skulle man tillämpa ursprungslandets princip, alltså lagstiftningen i det land där tjänsten har producerats. (JB)

• Ytterligare information:  
kommunikationsrådet Ismo Kosonen,  
tfn (09) 160 28462

### Kommissionens förslag:

- **placeringen av reklam i programmen blir fri, reklamslag högst 12 min/h**
- **om produktplacering bör nämnas i början av programmet**
- **smygreklam är förbjuden**
- **produktplacering är inte tillåten i barnprogram, nyheter eller aktualitetsprogram**
- **direktivet omfattar också audiovisuella beställda tjänster**
- **begränsningarna för tobaks- och alkoholreklam förblir oförändrade**

# Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisut

## Julkaissuja-sarja

Ratahankkeen toteuttaminen elinkaarimallilla (1/2006)

EU-maiden laajakaistahinnat 2005 (2/2006)

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tutkimus- ja kehittämissstrategia 2006–2011 (3/2006)

Toimiluvanvarainen radiotoiminta 2005 (4/2006)

Kotikuja. Liikkumisen valinnat tiiviillä pientaloalueella (5/2006)

ArviD-klusteriohjelman arviointi (6/2006)

Keuyen liikenteen laskentatietojen hallinta- ja tietopalveluiden määrittely (7/2006)

Elements for European logistics policy. A discussion paper (8/2006)

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuus vuosina 2000–2004 (9/2006)

Kohti esteetöntä viestintää. Toimenpideohjelman seurantaraportti (10/2006) vain verkkojulkaisu

Tietämyksenhallinta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla (11/2006)

Vierintämelun vähentäminen. VIEME-tutkimus- ja kehittämisprojektin esiselvitys (12/2006)

Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen mittarina (13/2006)

Luonnonvarojen kulutus paikallisessa liikenteessä. Menetelmänä MIPS (14/2006)

Tutkimus ja kehittäminen: tulokset 2005 (15/2006)

Kanavamuseon kehittäminen. Selvitys (16/2006)

Tienkäyttömaksujärjestelmät. Esiselvitys (17/2006)

Liikenneväyläpäätösten pitkäjänteistäminen (18/2006)

Suomen telemaksujen hintataso 2005 (19/2006)

Julkaisut pdf-tiedostoina Internetissä osoitteessa [www.mintc.fi/julkaisujasarja](http://www.mintc.fi/julkaisujasarja)

Painettujen julkaisujen tilaukset

Edita Publishing Oy  
puh. 020 450 05  
faksi 020 450 2380  
[www.edita.fi/netmarket](http://www.edita.fi/netmarket)





# ***EU-vaihde***

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA