

EU-vaihtde

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

<i>Liikenneneuvos Lassi Hilska: EU valmistelee tiedonantoa logistiikasta.....</i>	<i>s. 4</i>
<i>Komission taajuuspolitiikka huolestuttaa Suomea.....</i>	<i>s. 7</i>
<i>Lentoturvallisuutta vaarantavat yhtiöt mustalle listalle.....</i>	<i>s. 10</i>
<i>Lentoliikenneneuvottelut Yhdysvaltain kanssa toivat tulosta.....</i>	<i>s. 11</i>
<i>Rautatiemarkkinoiden avaaminen eteni.....</i>	<i>s. 12</i>
<i>Digitaaliset ajopiirturit pakollisiksi toukokuussa 2006.....</i>	<i>s. 15</i>
<i>Satamadirektiivikiista päättyi pattiin valiokunnassa.....</i>	<i>s.17</i>
<i>Teletunnistetietojen tallentaminen toteutuu Suomen ajamalla tavalla.....</i>	<i>s. 18</i>



TOIMITUS

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

Johanna Anttila (JA)
Jaana Beversdorf (JB)
Katariina Kivistö (KK)
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

KUVAT

Antero Aaltonen
(ellei toisin mainita)

ISSN 1239-7595 (painotuote)

ISSN 1795-4088 (verkkolehti)

EU-vaihte on luettavissa liikenne- ja viestintäministeriön www-sivuilta osoitteesta www.mintc.fi/euvaihte
Tekstin lainaaminen on sallittu edellyttäen, että lähde mainitaan.



Sisällys

NÄKÖKULMA

<i>EU valmistelee tiedonantoa logistiikasta; liikenneneuvos Lassi Hilska</i>	4
--	---

TELEMINISTERINEUVOSTO

<i>Euroopan unionin teleministerit</i>	6
EU:lle uusi tietoyhteiskuntaohjelma	6
Komission taajuuspolitiikka huolestuttaa Suomea	7
Digi-tv:lle aikaraja	8
Internetin hallinto kansainvälisty	8
Esteettömyyttä tietoyhteiskuntaan	9

LIKENNEMINISTERINEUVOSTO

<i>Euroopan unionin liikenneministerit</i>	10
Lentoturvallisuutta vaarantavat yhtiöt mustalle listalle	10
Siviili-ilmailuun sorvataan uusia sääntöjä	10
Lentoliikenneneuvottelut Yhdysvaltain kanssa toivat tulosta	11
Ajokorttien yhtenäistämistä ei taaskaan sopua	11
Rautatiemarkkinoiden avaaminen eteni	12
Merenkulku kaipaa uutta verta	12
Veturinkuljettajille yhtenäiset lupakirjat	12
Huovinen selvitti Suomen kokemuksia julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöstä	13
Rautatiematkustajien oikeuksista asetus	14

MAANTIELIIKENNE

Digitaaliset ajopiirturit pakollisiksi toukokuussa 2006	15
Direktiivi laajentaa turvavöiden käyttöpakkoa	15
Kuljettajien taudit pitenevät	16

ILMAILU

Lentotietojen luovutus Yhdysvalloille laitonta?	16
---	----

MERENKULKU

Satamadirektiivikiista päättyi pattiin valiokunnassa	17
--	----

VIESTINTÄPOLITIikka

Kansallista tietoturvapäivää vietetään jälleen helmikuussa	17
Teletunnistetietojen tallentaminen toteutuu Suomen ajamalla tavalla	18
.eu-tunnusten haku käynnissä	18

MATKAN VARRELTA

Lisävahvistus Brysseliin puheenjohtajakaudeksi	19
Pekka Plathan Ilmatieteen laitoksen vt. pääjohtajaksi	19

SVENSK RESUMÉ

EU:s teleminister går vidare i strategin för informationssamhället	20
Digitala färskdrivare blir obligatoriska i maj 2006	21
EU:s transportminister stöder svartlistning av flygbolag	22
Striden om hamndirektivet slutade i pätt i utskottet	22

JULKAISUT

23

EU valmistelee tiedonantoa logistiikasta

Logistiikka ja sen toimivuus nousivat esiin Euroopan asiantuntijapiireissä ja komissiossa 1990-luvun alussa. Yhteisössä oli tehty päätökset ihmisten, tavaroiden ja pääomien vapaasta liikkumisesta. Yhdentyminen ja yhteismarkkinat edellyttivät kuljetuspalveluiden vapauttamista ja liikenneyhteyksien toimivuutta. Näillä alueilla julkinen valta vaikuttaa konkreettisimmin logistiikan toimintaympäristöön. Komissio käynnisti laajan toimenpideohjelman, jonka tavoitteet ovat edelleen osittain saavuttamatta.



Liikenneneuvos Lassi Hilska vastaa kuljetus- ja logistiikkakysymyksistä. Hänen erityisvastuualueenaan ovat EU-asiat.

◆ Logistiikan toimivuus on perusedellytys sille, että monien luonnonesteiden jakamassa ja ruuhkautuneessa Euroopassa yhteismarkkinat toteutuvat. 90-luvun alkupuolella logistiikka oli esillä EU:ssa, ja sen tutkimiseen panostettiin varsinkin ensimmäisessä ja toisessa puiteohjelmassa. Samaan aikaan ja osittain tutkimusten tuoman tiedon perusteella komissio alkoi valmistella

yhteisölainsäädäntöä logistiikan pullonkaulojen poistamiseksi ja tehokkuuden lisäämiseksi. Tavaraliikenteen tiedettiin kasvavan ja kasvullaan edelleen pahentavan ympäristöongelmia ja ruuhkia. Tätä pyrittiin estämään.

EU päätti TEN-verkosta, ja kuljetuspalveluiden markkinoiden avaamiseen tähtäävät toimet aloitettiin. Lentoliikenteen

sisämarkkinoiden avaamisen aikataulusta päätettiin. Samoin kansainvälinen maantiiliikenne avattiin nopeasti kilpailulle ja kotimaanliikennekin vähitellen ja osittain. Rautatiiliikenteeseen ei heti kajottu, mikä on vaikeuttanut rautatiepolitiikan käsittelyä ja alan kehittämistä. Kilpailukyvyltään heikoin ja taloudellisesti lähes selvitystilassa ollut liikennemuoto jätettiin pitkälti oman onnensa nojaan.

Rautateiden tavaraliikenteen kehitys näyttää edelleen surulliselta. Tieliikenne on jatkanut kasvuaan ja osa sen kasvaneesta markkinaosuudesta on laajentuneiden markkinoiden ja lisääntyneen kilpailun ansiota. Samalla ruuhkaisuus on lisääntynyt ja ympäristövaikutukset pahentuneet. Suhteellisesti nopeimmin on kasvanut lentorahtiliikenne, jossa lähtötilanne tosin oli vielä varsin vaatimaton.

Yhdentymiskehityksestä huolimatta Euroopan yhteismarkkinoiden toteutumiselle on edelleen monia esteitä. Kuljetuspalveluiden markkinoita on yritetty avata ja liikenneinfrastruktuuria saada entistä paremmin yhdistäväksi ja

yhteensopivaksi. Avautuminen etenee vähitellen, mutta inertia on suuri.

Logistiikan alan näkökulmasta suurimpana ongelmana on ollut tieliikenteen kasvu ja siitä seurannut matka-aikojen pidentyminen ja vaihtelu ruuhkien myötä. Tieliikenteen ja varsinkin raskaan liikenteen kasvu on johtanut vastareaktioon EU:n keskeisissä jäsenvaltioissa. Ne haluavat rajoittaa raskasta liikennettä ja ennen kaikkea kansainvälistä kuorma-autoliikennettä. Liikenneinfrastruktuuri mukaan lukien TEN-verkot ovat täysin jäsenvaltioiden määräysvallassa. Teoriassa yhteisö kuitenkin valvoo, että perustamissopimusta noudatetaan eli liikennettä ei syrjitä kansallisuuden perusteella.

EU:lla on varsin rajalliset keinot edistää Euroopan logistiikan toimivuutta. Sen pääasiallinen vaikutuskeino on yhteisöläinsäädäntö. Liikenneväylästä rakennuttamiseen ei yhteisöllä ole voimavaroja eikä halua. Sitä paitsi ruuhkautuneille seuduille uudet tai parannetut tiet luovat vain lisää kysyntää ja pahentavat tilannetta.

Kun logistiikan toimivuutta ja tehokkuutta yritetään parantaa, on markkinoiden avaaminen ja niiden toimivuuden varmistaminen oikeastaan ainoa tehokas keino. Kaikki muut keinot ovat vaikutuksiltaan vaatimattomia siihen verrattuna. Tuotanto-, tieto- ja viestintäteknologian kehitys jatkuu, ja ihmistyötä voidaan vielä huomattavasti vähentää. Toiminnan tehostamiseen uudella tekniikalla olisi mahdollisuuksia, mutta yritysten toimintatapa, nykyisten toimijoiden edut ja yhteiskunnan sääntelypuitteet hidastavat sen käyttöönottoa.

Logistiikan tutkimus- ja kehittämistoiminta on tärkeää, mutta Euroopan

tutkimuksen kärkialat ja painopisteet ovat muualla. Alan tuotekehitys tapahtuu yrityksissä ja silloinkin muissa kuin logistiikan alan yrityksissä. Niillä ei ole tutkimusperinnettä, osaamista eikä markkinatilanteen vuoksi tarvittavia taloudellisia resurssejakaan.

Suomi päätti ottaa logistiikan yhdeksi liikenteen painopisteeksi puheenjohtajakautekseen. Ajatuksena oli, että Euroopan on löydettävä uusia keinoja direktiivitehtailun tai TEN-verkon vatvomisen tilalle. Teema on saanut komissiossa vastakaikua, ja myös jotkin jäsenvaltiot ovat tukeneet meitä. Komissio valmisteleekin logistiikasta ja intermodaalisuudesta tiedonantoa. Suomen suurin huoli ja haaste on, että löydetään uusia toimenpiteitä, jotka varmasti toimivat asian eduksi.

Logistiikan ammattipiireissä pidetään hyvin tärkeänä, että komissiolta ja jäsenvaltioilta edellytetään toimenpiteitä, joilla logistiikan toimivuutta voitaisiin parantaa. Toisaalta EU:n päätöksentekotapaa ja toimintaa tuntevat liikenne- ja logistiikka-asiantuntijat ovat parhelleet kuullessaan komission valmistelevan logistiikasta tiedonantoa. Mieleen tulee monia varoittavia esimerkkejä, vaikkapa EILY eli direktiiviehdotus yhtenäisestä eurooppalaisesta kuormatilasta. Kun havaitaan ongelma – tässä tapauksessa puute sopivasta intermodaaliliikenteen kuljetusvälineestä, EU:n tapa poistaa pulma on säätää direktiivikyseisen kuljetusvälineen teknisistä vaatimuksista.

Yhteisöläinsäädäntö on osoittautunut arvaamattomaksi välineeksi esimerkiksi liikennepalveluiden markkinoiden avaamisessa. Vaikutukset ovat olleet EILYä paljon pahemmat. Liikennemuodosta

riippumatta tavaraliikenteen markkinoiden avaamiseksi voimaan saatetuista direktiiveistä voi kysyä, ovatko ne edistäneet vai haitanneet yhteismarkkinoiden avautumista ja logistiikan tehostumista. Kun markkinoita on yritetty avata säädöksin, on komission kelvollinenkin ehdotus kääntynyt neuvoston ja parlamentin käsittelyssä jopa alkuperäistä tavoitetta vastaan.

EU:ssa on vallalla ajattelu, että markkinat on avattava mutta ensin on säädettävä pelisäännöt ja tapa, jolla ne avataan. Normaalistihan markkinat vain avattaisiin ja sen jälkeen katsottaisiin mitä tapahtuu, ja tarvittaessa viedään asia tuomioistuimeen.

Markkinaolosuhteiden yksityiskohtainen sääntely viivyttää vapautumiskehitystä. Lisäksi direktiiveillä liikenne- ja logistiikka-alalle mahdollistetaan poikkeamisen yleisestä kilpailulainsäädännöstä. Jäsenvaltiolle annetaan mahdollisuus suosia omiaan ja syrjiä muita.

Yhteinen haaste on, että tällä kertaa löydetään jotain uutta ja vältetään vanhat virheet. On luonnosteltava toimintaohjelma, joka on realistinen ja oikeaan suuntaan johtava. Logistiikan toimintaympäristöstä EU:ssa on saatava uusia innovaatioita synnyttävä ja toimitusketjuja tehostava. Yhteisen politiikan tulisi tasapainoisesti parantaa elinkeinotoiminnan edellytyksiä koko unionin alueella.

Suomen puheenjohtajakausi lähestyy vauhdilla. On aika päättää, missä muodossa viemme logistiikkateeman läpi.

Lassi Hilska

Kirjoittaja on liikenneneuvos ministeriön liikennepolitiikan osaston liikennepalveluyksiköstä

Euroopan unionin teleministerit

EU:n teleministerit hyväksyivät päätelmät uudesta i2010-tietoyhteiskuntastrategiasta kokouksessaan Brysselissä 1. joulukuuta. Ministerit hyväksyivät myös asiakirjan toimista, joilla parannetaan vanhusten ja vammaisten mahdollisuuksia käyttää viestintä- ja tietoliikennepalveluita.

Digi-tv:stä hyväksyttiin niin ikään päätelmät. Niiden mukaan kaikkien jäsenvaltioiden tulisi siirtyä kokonaan digitaalisiin televisiolähetyksiin vuoteen 2012 mennessä.

Viestintämarkkinoita koskevaa lainsäädäntöä ja taajuuspolitiikkaa tarkasteltiin kokouksessa alustavasti puheenjohtajamaa Britannian laatimien suuntaviivojen perusteella.

Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen johti Suomen valtuuskuntaa kokouksessa.

EU:lle uusi tietoyhteiskuntaohjelma

◆ Kokouksessa hyväksyttiin päätelmät tietoyhteiskuntastrategiasta. i2010 on jatkoa vuoden 2005 lopussa päättyvälle eEurooppa-ohjelmalle.

Suomi pitää strategiaa oikean suuntaisena, mutta korostaa, että siihen tulee liittää riittävästi konkreettisia toimia.

Ministeri **Huovinen** totesi puheenvuorossaan, että jäsenmaiden on annettava strategialle vahva poliittinen tuki. Strategian toteuttamiselle on myös varattava riittävät taloudelliset resurssit unionin ohjelmissa, mm. tutkimuksen 7. puiteohjelmassa ja kilpailukyvyyn ja innovaatioiden puiteohjelmassa. Tärkeää on, että strategiassa keskitytään taloudellisen kasvun ja työllisyyden kannalta oleellisiin asioihin.

Uusi i2010-strategia pyrkii lisäämään EU:n talouskasvua ja työllisyyttä tietoyhteiskunnan välinein. Strategia muodostuu kolmesta tavoitteesta ja niihin liittyvistä toimista. Ne ovat yhtenäisen eurooppalainen tietoa-alue, joka tarjoaa edulliset, turvalliset ja

tehokkaat tieto- ja viestintäyhteydet sekä monipuolista sisältöä ja sähköisiä palveluita

-huippusuorituksia tieto- ja viestintätekniikan tutkimuksessa ja innovaatioissa

-kaikille avoin, korkeatasoisia julkisia palveluita tuottava ja elämänlaatua edistävä tietoyhteiskunta.

Eurooppa-neuvosto korosti jo maaliskuussa 2005 uuden toimintasuunnitelman merkitystä suhteessa Lissabonin strategiaan. Se totesi päätelmässään, että yhteisön tulee painottaa tieto- ja viestintätekniikka-alan tutkimusta ja innovointia, sisältöteollisuuden kehittämistä, verkko- ja tietoturvallisuutta sekä yhteentoimivuutta.

Puheenjohtajamaa Britannia järjesti syyskuussa Lontoossa seminaarin unionin i2010-tietoyhteiskuntastrategiasta. Siellä todettiin, että Euroopan unioni on selvästi jäljessä maailman johtavista tieto- ja viestintätekniikan maista. Tämän vuoksi i2010-strategian tulisi

selkeämmin vastata siihen, miten kilpailijoiden etumatka kyettäisiin kuromaan umpeen.

Viestintäasioista vastaava komissaari **Viviane Reding** oli tyytyväinen kokouksen tietoyhteiskuntakeskusteluun. Asian käsittely avoimena keskusteluna antoi hänestä hyvän tuen linjauksille ja osoitti, että yhteisin ponnituksin toimet saadaan toteutettua. (KK)

- Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Päivi Antikainen, puh. (09) 160 28460

Komission taajuuspolitiikka huolestuttaa Suomea

◆ Neuvostossa keskusteltiin puheenjohtajan esittämien kysymysten pohjalta viestintäalan sääntelyn uudistamisesta. Tarkoitus on, että lähes koko viestinnän lakipaketti otetaan uuteen tarkasteluun vuonna 2006.

Ministeri **Huovinen** totesi, että viestintämarkkinoiden lainsäädäntöä tulee uusia niin, että pykälät sallivat reagoinnin innovaatioihin ja markkinaympäristön muutoksiin nykyistä nopeammin. EU-säädösten tulee ottaa painavasti huomioon kuluttajan ja käyttäjän perusoikeudet.

Viestintämarkkinat ovat muuttuneet merkittävästi nykyisen lainsäädännön valmistelun jälkeen, ja sääntely on jo varsin pitkälti onnistunut tavoitteessaan avata kilpailu. Kehitys jatkuu nopeana. Perinteisistä puhelinverkoista siirrytään mobiiliin viestintään ja kohti internet-pohjaisia viestintäverkkoja. Se tuo alalle uusia yrityksiä ja tasaa viestintäyritysten välisiä kilpailuolosuhteita.

Sääntelyssä ei enää ole syytä keskittyä vain kilpailun avaamiseen, vaan sääntelyn tulisi vähintään yhtä suurella

painolla rohkaista investointeja uusiin innovaatioihin ja palveluihin.

Viestintämarkkinat tarvitsevat selkeää ja rohkaisevaa toimintaympäristöä. Tämä edellyttää liian yksityiskohtaisen ja vaikeaselkoisen sääntelyn purkamista sekä viestintämarkkinoiden sääntelyn jättämistä yleisen lainsäädännön piiriin silloin, kun alan erityissääntelylle ei ole hyvin perusteltua syytä.

Suomi katsoo, että tulevan lakipaketin nopea ja yhtäaikainen implementointi kaikissa jäsenvaltioissa on olennaisen tärkeää. Nykyisen lakipaketin implementointi on vieläkin kesken useissa jäsenvaltioissa.

Komissio ei ole vielä selkeästi ilmoittanut, mitä direktiivejä telemarkkinoiden lainsäädännön kokonaisuudistus koskee. Ilmeisesti tarkoituksena on uudistaa puite-, käyttöoikeus-, valtuutus- ja yleispalveludirektiivejä. Uusitut direktiivit julkaistaisiin vuoden 2006 lopussa. Suomen puheenjohtajakaudella direktiivien käsittely neuvoston työryhmässä ei vielä alkaisi.

Kokouksen tärkein asia Suomen kannalta oli taajuuksien hallinnointi. Euroopan komissio hakee siihen markkinalähtöistä ajattelua. Suomi suhtautuu komission suunnitelmiin hyvin varauksellisesti.

Ministeri Huovinen toi puheenvuorosaan esiin, että taajuuksien kaupallistaminen saattaisi johtaa taajuuksien keskittymiseen vain joidenkin toimijoiden haltuun sekä keinotteluun radio- ja taajuusmarkkinoilla. Viestintäyritysten kilpailua ei enää ohjattaisikaan asiakkaiden saaman palvelun lähtökohdista, vaan ponttimena olisi taajuuksien omistuksen kasvattaminen.

Kokouksessa useimmat maat käyttivät taajuuspolitiikasta puheenvuoron. Kovin selkeitä näkemyksiä ei vielä esitetty, sillä jäsenvaltioiden kannat ovat vasta muotoutumassa. (KK)

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



Digi-tv:lle aikaraja

◆ Teleneuvosto hyväksyi päätelmät komission tiedonannosta, joka koskee digitaalisiin radio- ja televisiolähetysiin siirtymisen nopeuttamista.

Päätelmissä kehoitetaan jäsenvaltioita siirtymään kokonaan digitaalisiin lähetysiin vuoteen 2012 mennessä. Ensi vuonna jokaiselta maalta halutaan suunnitelma siitä, miten siirtyminen aiotaan hoitaa.

Komissio pitää todennäköisenä, että digitaaliset lähetykset ovat vuoden 2010 alkuun mennessä saavuttaneet Euroopassa hallitsevan aseman ja analogisilla lähetysillä on vain vähäinen merkitys, joka pienenee entisestään.

Suomi kannattaa nopeaa siirtymistä, koska päällekkäisten lähetystekniikoiden käyttö on kallista. Suomessa televisiolähetykset muuttuvat kokonaan digitaalisiksi 31.8.2007.

Jäsenvaltioiden erilaiset tekniset valmiudet joudutaan kuitenkin ottamaan huomioon. Komission tulee tarjota apua

niille jäsenvaltioille, joilla on ongelmia analogisten lähetysten lopettamisessa.

Päätelmien mukaan julkisen vallan siirtymistä edistävien toimien on oltava avoimia, oikeutettuja, oikea-aikaisia ja syrjimättömiä. Kuluttajien informoimiseksi siirtymisestä digitaalisiin lähetysiin tarvitaan strategia. Taajuussuunnitelmien tulisi olla niin joustavia, että ne antavat mahdollisuuden ottaa käyttöön muitakin sähköisiä viestintäpalveluja digitaalisten lähetyspalvelujen lisäksi.

Komissio pitää tärkeänä, että EU ja sen jäsenvaltiot varmistavat vuonna 2006 pidettävässä alueellisessa radioviestintäkonferenssissa ja vuonna 2007 pidettävässä maailman radioviestintäkonferenssissa, että analogisten lähetysten loppuessa vapautuvien taajuuskaistojen käyttö säilyy joustavana.

Digi-tv-päätelmät hyväksyttiin keskusteluita. (KK)



- Lisätietoja: viestintäneuvos Ismo Kosonen, puh. (09) 160 28462 neuvotteleva virkamies Maaret Suomi, puh. (09) 160 39466

Internetin hallinto kansainvälistyy

◆ Ministerineuvosto sai selvityksen 16.–18. marraskuuta olleen YK:n alaisen tietoyhteiskuntahuippukokouksen tuloksista. Tunisiassa pidetyssä kokouksessa päästiin sopimukseen Internetin hallinnon järjestämisestä.

Tunisian loppuasiakirjassa sovittiin, että YK:n pääsihteeri käynnistää vuoden 2006 alkupuolella valmistelut, joilla pyritään tiiviimpään kansainväliseen yhteistyöhön. Lisäksi Tunisian kokouksessa päätettiin perustaa keskus-

telufoorumi (IGF). Se aloittaa työnsä loppukeväästä.

Suomi on tyytyväinen huippukokouksen tuloksiin ja on valmis edistämään Internetin hallinnon kehittämistä puheenjohtajakaudellaan. (KK)

- Lisätietoja: neuvotteleva virkamies Laura Vilkkonen, puh. (09) 160 28391 ulkoasiainneuvos Yrjö Lämsipuro (ulkoministeriö), puh. (09) 160 55800



Esteettömyyttä tietoyhteiskuntaan

◆ Kokous hyväksyi keskusteluitta tiedonannon, jolla edistetään viestintätuotteiden ja -palveluiden esteettömyyttä. Tavoitteena on, että jäsenmaat vapaaehtoisesti ryhtyvät tiedonannossa esitettyihin toimiin. Suomi kannatti päätelmien hyväksymistä.

Vapaaehtoisia toimia pidettiin tässä vaiheessa riittävinä. Näin varsinkin siksi, että esteettömyyden edistäminen otetaan uudelleen harkintaan kahden vuoden kuluttua. Silloin on jo käytävissä tietoa vapaaehtoisten toimien tehosta.

Tiedonannossa on esitetty kolme merkittävää uutta toimenpidettä.

Ensinnäkin julkisten hankintojen tarjouspyynnöissä tulisi hankittavilta tuotteilta tai palveluilta edellyttää, että niiden suunnittelussa on otettu huomioon kaikkien käyttäjien, myös vammaisten tarpeet (Design for All -vaatimukset).

Toisekseen esteettömät tuotteet ja palvelut tulisi sertifioida. Tällöin ostaja voi helposti nähdä, mitkä palvelut tai tuotteet ovat esteettömiä. Komissio aloittaa tutkimuksen, jolla selvitetään sertifiointin mahdollisen käyttöönoton vaikutuksia.

Lisäksi voimassa olevaa lainsäädäntöä tulee soveltaa tiukemmin. Usein lainsäädännön pohjana olevissa direktiiveis-

sä edellytetään tasavertaista kohtelua, mutta sitä ei toteuteta käytännössä.

Kahtena seuraavana vuonna komissio lisää yleistä tietoisuutta esteettömien palveluiden ja tuotteiden tarpeesta ja muutenkin edistää tarvittavien toimien käyttöönottoa. (KK)

- Lisätietoja:
neuvotteleva virkamies Rainer Salonen,
puh. (09) 160 28395



Euroopan unionin liikenneministerit

Euroopan unionin liikenneministerit kannattavat koko EU:n kattavaa lentoyhtiöiden mustaa listaa, jolle koottaisiin lentoturvallisuutta vaarantavat lentoyhtiöt. Asetus mustan listan luomiseksi hyväksyttiin liikenneneuvoston kokouksessa Brysselissä 5. joulukuuta. Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen totesi Suomen pitävän uudistusta hyvänä.

Neuvosto tuki rautatieliikennettä koskevaa direktiiviehdotusta, jonka mukaan EU-maiden kansainvälinen henkilöliikenne avattaisiin kilpailulle vuoteen 2010 mennessä. Direktiiviehdotus kuuluu kolmanteen rautatiepakettiin samoin kuin asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista sekä direktiiviehdotus veturinkuljettajien lupakirjojen yhtenäistämisestä, jotka kokous myös hyväksyi.

Ministerit keskustelivat Yhdysvaltain kanssa käytävissä lentoliikenneneuvotteluissa saavutetusta edistyksestä ja kuulivat puheenjohtajan katsauksen siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä. Neuvosto hyväksyi päätelmät merenkulkualan työllisyydestä. Sen sijaan ajokorttidirektiivi ei taaskaan saanut neuvoston siunausta.

Lounaskeskustelussa puhuttiin julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhankkeina toteutettavista liikennehankkeista. Ministeri Huovinen kertoi Suomessa saaduista kokemuksista.

Lentoturvallisuutta vaarantavat lentoyhtiöt mustalle listalle

◆ Lentoturvallisuutta vaarantavista lentoyhtiöistä kootaan lista, joka kattaa koko Euroopan unionin. Liikenneministerit hyväksyivät yksimielisesti asetuksen, joka merkitsee listalle joutuvien lentoyhtiöiden asettamista lentokieltoon koko EU:n alueella.

Kielto asetettaisiin lentoyhtiöille, jotka vaarantavat vakavasti lentoturvallisuutta tai jättävät korjaamatta tarkastuksissa havaitut puutteet.

– Asetus edistää lentoturvallisuutta ja Suomi suhtautuu siihen myönteisesti, sanoi ministeri **Huovinen** neuvostossa.
– Se toimii tehokkaana pelotteena sellaisia lentoyhtiöitä kohtaan, jotka suh-

tautuvat lentoturvallisuusvaatimuksiin välinpitämättömästi.

Hanke mustista listoista perustuu Euroopan parlamentin aloitteeseen. Listalle joutuminen merkitsisi automaattista lentokieltoa Euroopan unionissa. Lentolippujen myyjät, viranomaiset ja lentoasemat olisivat velvollisia pitämään liput nähtävillä. Matkustajat saisivat oikeuden peruuttaa lentovarauksensa listalle joutuneesta yhtiöstä tai vaihtaa varauksen toisen yhtiön vastaavaan lentoon. (MN)

• Lisätietoja:
hallitusneuvos Rita Linna,
puh. (09) 160 28556

Siviili-ilmailun turvaamiseen sorvataan uusia sääntöjä

◆ Siviili-ilmailun turvallisuussääntöjä EU:ssa ajantasaistetaan. Tätä päämäärää varten on tehty asetusehdotus, jonka käsittelytilanteesta ministerineuvosto kuuli puheenjohtajan katsauksen.

Voimassa olevan ja ehdotetun asetuksen välillä eroa on siinä tavassa, jolla turvaamisen yhteistä tasoa säännellään. Voimassa olevassa asetuksessa on varsin yksityiskohtaisesti kuvattu edellytetyt turvatoimet, kun taas ehdotetussa asetuksessa turvatoimia käsiteltäisiin yleisellä tasolla lähinnä määrittäen niiden yleiset tavoitteet.

Asetusehdotus joustavoittaisi merkittävästi sitä tapaa, jolla turvatoimien toteuttamista koskevia yksityiskohtaisia normeja voidaan muuttaa. Vastedes turvatoimien yksityiskohdista päättäisi sääntelykomitea, ja ne pantaisiin täytäntöön komission asetuksin. Näin lentoliikenteen turvatoimet voitaisiin tarvittaessa nopeasti mukauttaa vastaamaan uusia uhkakuvia ja turvavälineistön teknistä kehitystä.

Muutoksia tulisi myös tapaan, jolla EU:n turvatoimista päätetään. Ehdotus siirtäisi valtaa parlamentilta komissiolle. Vastedes turvatoimet pantaisiin toimeen komission asetuksin, ja niiden yksityiskohdista päättäisi sääntelykomitea. (MN)

• Lisätietoja:
EU-avustaja Susan Hindström,
puh. (09) 160 28459

Lentoliikenneneuvottelut Yhdysvaltain kanssa toivat tulosta

◆ Neuvosto kuuli komission selvityksen Yhdysvaltain kanssa käydyistä lentoliikennesopimusneuvotteluista. Niissä oli saavutettu alustava neuvottelutulos, jonka pohjalta EU ja Yhdysvallat voinevat tehdä ensimmäisen vaiheen sopimuksen ensi vuoden alkupuolella.

Ministerit pitivät neuvottelutulosta ilahduttavana ja antoivat sille tukensa. Samalla ministerit toivoivat, että Yhdysvallat liberalisoisi lentoyhtiöiden ulkomaalaisomistusta koskevia sääntöjään, jolloin sopimuksen tekoa vaikeuttavat esteet poistuisivat.

Neuvosto ei myöntänyt komissiolle mandaattia, jonka nojalla komissio olisi voinut aloittaa lentoliikennesopimusta koskevat neuvottelut myös Kiinan kanssa. Neuvottelujen aloittaminen on neuvoston mukaan sinänsä perusteltua, mutta asia vaatii vielä lisää valmistelua.

Suomi pitää EU:n ja Yhdysvaltojen saavuttamaa alustavaa neuvottelutulosta positiivisena asiana. Suomi olisi myös ollut valmis antamaan komissiolle puheenjohtajamaan ehdotuksen mukaisen mandaatin Kiina-neuvotteluihin

ja katsoo, että unionin tulee kehittää ilmailualan yhteistyötä Kiinan kanssa. (MN)

• Lisätietoja:
hallitusneuvos Rita Linna,
puh. (09) 160 28556

Ajokorttien yhtenäistämistä ei taaskaan sopua

◆ Poliittinen yhteisymmärrys ajokorttidirektiivistä jäi neuvostossa jälleen saavuttamatta. Direktiiviehdotus yhtenäistäisi ajokortit Euroopan unionin alueella.

Hanketta vastustavat kustannussyistä useat Keski-Euroopan maat, etunenässä Saksa. Vastustajilla tiedettiin olevan neuvostossa riittävä määrävähemmistö direktiiviehdotuksen torjumiseksi, joten äänestystä ei pidetty. Suomi olisi ollut valmis hyväksymään korttien yhtenäistämisen. Direktiiviehdotus oli edellisen kerran esillä kesäkuun liikenneneuvostossa.

Ehdotuksen tavoitteena on vaikeuttaa ajokortin väärentämistä, parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää ihmisten vapaata liikkuvuutta. Myös unionin kansalaisten yhdenvertaisuus paranisi,

kun kaikkialla noudatettaisiin samoja ehtoja kortin myöntämiselle.

Direktiivin myötä unioniin tulisi yksi korttimalli, kun niitä nyt on noin 110. Kansallisten ajokorttien vaihtamiselle EU-kortteihin olisi direktiiviehdotuksen mukaan annettu 26 vuoden siirtymäaika.

Euroopan parlamentti on tukenut ajokorttidirektiiviä, mutta neuvoston ja parlamentin yhteisymmärryksen tiellä on ajokorttien vaihtamisen lisäksi kysymys B-luokan yhdistelmien kuljettamisesta. (MN)

• Lisätietoja:
vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu,
puh. (09) 160 28571

Rautatiemarkkinoiden avaaminen eteni

◆ Euroopan unionin maiden välinen kansainvälinen henkilöliikenne tulisi liikenneneuvoston mielestä avata kilpailulle vuoteen 2010 mennessä. Tähän päämäärään tähtäävä direktiiviehdotus sai liikenneneuvoston hyväksynnän.

Kolmanteen rautatiepakettiin kuuluva direktiiviehdotus pyrkii parantamaan rautatieliikenteen kilpailukykyä. Ensimmäinen rautatiepaketti avasi kilpailulle EU-maiden välisen kansainvälisen tavaraliikenteen, ja toiseen rautatiepakettiin kuului päätös, jonka nojalla unionin kansallinen tavaraliikenne avataan kilpailulle vuoden 2007 alusta.

Samassa yhteydessä neuvosto hyväksyi lausuman, jolla se jätti omat kätensä vapaaksi tulevissa kolmanteen rautatiepakettiin liittyvissä kysymyksissä. Lausuman mukaan direktiiviehdotuksen hyväksyminen ei merkitse ennako-

kantaa kansallisen henkilöliikenteen avaamiseen.

Suomessa ei ole direktiiviehdotuksen tarkoittamaa kansainvälistä henkilöliikennettä, joten direktiivillä ei käytännössä olisi vaikutusta Suomen rautateillä. Neuvoston saavuttamaa kompromissimuotoilua Suomi piti hyvänä ratkaisuna.

– Direktiiviehdotus antaa vahvan poliittisen signaalin siitä, ettei ainakaan kansallisia kaukoliikenteen markkinoita avata palvelusopimusehdotuksella, sanoi ministeri **Huovinen** kokouksessa. (MN)

• Lisätietoja:
apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen,
puh. (09) 160 28639
hallitusneuvos Hannu Pennanen,
puh. (09) 160 28470

Veturinkuljettajille yhtenäiset lupakirjat

◆ Kokous hyväksyi poliittisen yhteisymmärryksen kolmanteen rautatiepakettiin kuuluvasta direktiiviehdotuksesta, jonka mukaan veturinkuljettajien pätevyysvaatimukset tulisi Euroopan unionissa yhtenäistää. Hyväksyntämenettelyssä ja lupakirjoissa olevat erot jäsenmaiden välillä on tarkoitus poistaa.

Direktiiviin kirjattaisiin veturinkuljettajille minimivaatimukset koulutuksesta ja ammattikokemuksesta. Myös kansallisen turvallisuusviranomaisen, rataverkon haltijan ja rautatieyritysten tehtävät ja vastuut määriteltäisiin.

Jäsenmaiden olisi siirryttävä veturinkuljettajien koulutuksessa uuteen käytäntöön vaiheittain vuoteen 2015 mennessä. Suomessa direktiivillä ei olisi rautatiealan käytäntöihin vaikutusta ennen kuin 2010-luvulla.

Direktiivi koskisi myös muuta junaturvallisushenkilökuntaa, jonka pätevyysvaatimukset jäisivät kuitenkin paljolti Euroopan rautatieviraston valmisteltaviksi. (MN)

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

Merenkulku kaipaa uutta verta

◆ Ministerit hyväksyivät päätelmät merenkulun työllisyyden edistämiseksi. Päätelmissä korostettiin tarvetta saada nuoret hakeutumaan merenkulkuammatteihin, sillä monessa jäsenmaassa alkaa olla pulaa ammattitaitoisesta työvoimasta.

Päätelmissä listattiin lukuisia toimenpite-ehdotuksia, jotka neuvosto suuntaa komissiolle, jäsenmaille ja merenkulku-alan työmarkkinaosapuolille. Ehdotusten mukaan EU:n tulisi muun muassa luoda vahvoja meriklustereita, pyrkiä parantamaan merenkulualan julkista kuvaa ja rohkaista alan työntekijöitä päivittämään ammattitaitoaan täydennuskoulutuksella.

Suomessa merenkulualan koulutukseen on toistaiseksi ollut riittävästi hakijoita, mutta lähivuosina ongelmaksi saattaa tulla työvoimapula. Siksi Suomessa on jo toteutettu tai ollaan toteuttamassa monia komission suositettamia toimenpiteitä. (MN)

• Lisätietoja:
ylitarkastaja Harry Favorin,
puh. (09) 160 28492

Huovinen selvitti Suomen kokemuksia julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöstä

◆ Lounaskeskustelun aiheena liikenne-neuvostossa olivat julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä toteutettavat hankkeet. Ministerit vertailivat eri maissa saatuja kokemuksia ja esiin tulleita ongelmia.

Toisten kokemuksista oppiminen korostui keskustelussa: kaikkien ei kannata tehdä samoja virheitä. Riskit tulee harvita tarkkaan, mutta valtioiden ei pidä jättää niitä pelkästään yksityisen puolen kannettaviksi. Päätökset siitä, mitä rakennetaan, on kuitenkin aina pidettävä julkisella vallalla.

Uudet jäsenmaat korostivat etenkin EU:n koheesiorahaston merkitystä. Harvaan asuttujen maiden kokemuksena oli, että sijoittajien löytäminen on usein vaikeaa.

Tilanne on suomalaisillekin tuttu, kuten ministeri **Huovinen** puheenvuorossaan mainitsi.

– Suomen pieni väestö ja verraten vähäiset liikennemäärät merkitsevät sitä, että julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyökumppanuudelle asetetaan erityisiä vaatimuksia. Tällä tavalla on toistaiseksi Suomessa toteutettu kaksi moottoritien rakentamisprojektia, ja kokemukset niistä ovat olleet rohkaisevia, kertoi Huovinen kollegoilleen.

– Joitain vaikeuksiakin on kohdattu; esimerkiksi yhteiseurooppalaisille liikennehankkeille maksettavaa TEN-tukea saisi maksaa vain tien rakentamisesta eikä kunnossapidosta. Tässä kohtaa rahoitussäännöt ovat turhan joustamat-

tomat, vaikka niiden tulisi rohkaista käyttämään uudenlaisia tapoja unionin liikenneinfrastruktuurin parantamiseksi. Toivonkin, että TEN-rahoituksesta parhaillaan käytävissä keskusteluissa tähän ongelmaan löydetään tyydyttävä ratkaisu, Huovinen sanoi. (MN)

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



Rautatiematkustajien oikeuksista asetukset

◆ Ministerit käsitteivät myös rautatiematkustajien oikeuksia koskevan asetusehdotuksen. Asiasta saavutettiin poliittinen yhteisymmärrys. Asetusehdotuksella pyritään parantamaan matkustajien asemaa kansainvälisessä rautatieliikenteessä ja lisäämään rautatieliikenteen houkuttelevuutta.

Asetukseen sisältyisi säännöksiä muun muassa matkustajille annettavasta informaatiosta ja rautatieyrityksen vastuusta poikkeustilanteissa, kuten matkatavaroiden katoamistapauksissa, junavuoroja peruutettaessa ja onnettomuustilanteissa. Asetusta sovellettaisiin ainoastaan EU:n sisäiseen kansainväliseen henkilöliikenteeseen, joten sen vaikutukset Suomessa olisivat vähäisiä ja koskisivat

lähinnä rautatieyritysten ja lipunmyyjien tiedonantovelvollisuuksia.

Euroopan parlamentti oli esittänyt komission ehdotukseen peräti 122:ta muutosta. Se haluaisi esimerkiksi, että asetusta sovellettaisiin kansainvälisen rautatieliikenteen lisäksi myös kansallisiin kuljetuksiin. Neuvosto hylkäsi valtaosan parlamentin muutosesityksistä. (MN)

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



Digitaaliset ajopiirturit pakollisiksi toukokuussa 2006

◆ Euroopan unionin neuvoston ja parlamentin välinen sovittelukomitea on päässyt sopuun digitaalisen ajopiirturin käyttöönotosta. Digipiirturit tulevat pakollisiksi uusina rekisteröitäviin kuorma- ja linja-autoihin toukokuussa 2006. Neuvoston ja parlamentin on vielä hyväksyttävä sovinto.

Sovittelussa päätettiin lausumasta, jonka mukaan lopullinen teksti julkaistaisiin EU:n virallisessa lehdessä huhtikuussa. Määräys tulee voimaan 20 päivää sen jälkeen, kun teksti on julkaistu.

Digipiirturin käyttöönottoa on lykätty useaan otteeseen. Neuvoston asetus digitaalisista ajopiirtureista ollut voimassa elokuusta 2004 saakka, mutta sen soveltamista on siirretty laitteiden saatavuusongelmien takia.

Suomessa digitaalisia ajopiirtureita saa ja niitä on asennettukin ajoneuvoihin. Myös piirturikortteja on saanut jo viime kesästä saakka.

Digitaalinen ajopiirturi tulee olla kaikissa yli 3,5 tonnia painavissa kuorma-autoissa ja busseissa. Vaatimus koskee

ensi kertaa käyttöönotettavia ajoneuvoja sekä niitä ajoneuvoja, joihin ajopiirturi joudutaan vaihtamaan esimerkiksi laitteen rikkouduttua. (ER)

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

Direktiivi laajentaa turvavöiden käyttöpakkoa

◆ Turvavöiden käyttöpakko laajenee isoihin busseihin ja kaikkiin kuorma-autoihin. Kaikkien matkustajien ja kuljettajien on käytettävä turvavyötä.

Myös säännökset lasten kuljettamisesta tiukkenevat. Kuljetuksen aikana on käytettävä lapsen painon mukaan määrättyä turvalaitetta kuten turvaistuina tai turvavyötä koroketyynyn kanssa.

Suomen lainsäädäntöön tehdään turvavyödirektiivin edellyttämät muutokset. Laki tulee voimaan 1. toukokuuta 2006.

Laila pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä kaikissa ajoneuvoissa. Laki koskee ainoastaan ajoneuvoihin jo asennettujen turvalaitteiden käyttöä. Turvavöitä ei kuitenkaan tarvitse asentaa

sellaiseen ajoneuvoon, jossa niitä ei ennestään ole.

Turvavyödirektiivi edellyttää, että matkustajien ja kuljettajien on käytettävä turvavyötä aina kun sellainen on ajoneuvoon asennettu. Nykyisin turvavyön tulee olla kaikkien uusien henkilö-, paketti-, linja- ja kuorma-autojen eteen- ja taaksepäin suuntautuvilla istuimilla. Poikkeuksena ovat kaupunkibussit, joissa on myös seisomapaikkoja.

Bussimatkustajille turvavöiden käyttöpakosta ilmoittaa kuljettaja, rahastaja, matkaopas tai ryhmänjohtaja. Ilmoittamiseen voidaan käyttää myös audiovisuaalisia keinoja kuten videota tai jokaiselta istumapaikalta näkyvää merkkiä.

Alle 135 senttiä pitkien lasten on käytettävä henkilö-, paketti- ja kuorma-

autoissa lapsen painon mukaan määrättyä turvalaitetta. Jos turvalaitetta ei ole, on lapsen istuttava muualla kuin etuistuimella. Alle kolmivuotiaita lapsia ei turvalaitteettomissa autoissa saa kuljettaa lainkaan.

Poikkeuksena pienimpien lasten kuljetuksessa ovat taksit, joissa myös alle kolmivuotias lapsi saa matkustaa takais- tuimella turvavyössä. Lain perusteluissa todetaan, että tilannetta tulee jatkossa parantaa luomalla mahdollisuus tilata sellainen taksi, jossa on lasten turvalaite. (ER)

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

Kuljettajien tauot pitenevät

◆ Kuorma- ja linja-autoliikenteen kuljettajien ajotauot pitenevät. Neuvosto löysi parlamentin kanssa kompromissin pitkään valmistellusta säädöksestä.

Aiemman 74 tunnin sijasta kuljettajat saavat ajaa enintään 56 tuntia viikossa. Säädösten seurauksena kuljettajien työolot paranevat suuresti monissa jäsenmaissa, etenkin uusissa. Muutosten tarkoituksena on lisätä turvallisuutta eurooppalaisessa tieliikenteessä ja suojella kuljetusalaa niiden maiden kilpailulta, jotka laiminlyövät työvoimasuojelun.

Suomalaiskuljettajien kannalta muutokset ovat pienempiä. Suurin käytännön

muutos tulee taukojen jaksottelusääntöön. Nykyisin 45 minuutin tauon saa sijoittaa ajopäivän lomaan 15 minuutin pätkissä, mutta tulevaisuudessa ainoa sallittu jaottelu on ensin 15 minuuttia, sitten 30 minuuttia. Vuorokausilevon minimi pysyy ennallaan, mutta lyhin sallittu lepojakso pitenee kahdeksasta tunnista yhdeksään. Myös ajoaikojen valvontaa lisätään.

Tärkeää Suomen kannalta on, että säädös sallii ajoajoista poikkeamisen harvaan asutuilla alueilla näiden elinkeinojen suojaamiseksi. Poikkeus edellyttää kuitenkin komission suostu-

musta, ja asiasta aloitetaan neuvottelut ensi vuonna.

Suomen nykyiset tieliikennekäytännöt muuttuvat myös siinä mielessä, että tästä lähin ajoaikarikkomuksesta on voitava rankaista siinä valtiossa, jossa se havaitaan. Tähän mennessä rankaistus on annettu vain valtiossa, jossa rikkomus on tapahtunut. Muutoksen edellyttämät käytännön järjestelyt ovat vielä mietittävinä. (MN)

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

Lentotietojen luovutus Yhdysvalloille laitonta?

◆ Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen julkisasiamies **Phillipe Léger** katsoo, että lentomatkestajia koskevien tietojen luovuttaminen Yhdysvaltain viranomaisille on yhteisöläinsäädännön vastaista.

EU:n jäsenmaiden lentoyhtiöt ovat vuoden 2004 keväästä asti toimittaneet ennakkotiedot lentomatkestajista Yhdysvaltain viranomaisille. Käytäntö oli Yhdysvaltain mukaan tarpeen terrorismin torjumiseksi.

Kysymys tietojen luovuttamisen laillisuudesta on EY-tuomioistuimen käsiteltävänä. Euroopan parlamentti päätti tiukan äänestyksen jälkeen tutkituttaa asian oikeusoppineilla, koska se epäili

komission ja jäsenmaiden tekemän sopimuksen laillisuutta.

Julkisasiamiehen mielestä unionin tietosuojasäännökset eivät mahdollista lentotietojen luovuttamista. Hänen kantansa ei kuitenkaan sido EY-tuomioistuinta. (MN)

- Lisätietoja:
hallitussihteeri Leena Rantalankila
(oikeusministeriö),
puh. (09) 160 67836

Satamadirektiivikiista päättyi pattiin valiokunnassa

◆ Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta keskusteli 22. marraskuuta komission ehdotuksesta satamapalveludirektiiviksi. Valiokunta vastusti komission ehdotusta äänin 26–22, mutta hylkäsi myös ehdotukseen tehdyn, kompromissia tavoitelleen muutosesityksen äänin 24–23.

Kiistanalaisen direktiivin kohtalo ratkeaa tammikuussa parlamentin täysistunnossa. Sielläkin on odotettavissa tiukka äänestys.

Direktiiviehdotus pyrkii avaamaan Euroopan satamapalveluita kilpailulle. Komissio on perustellut yhtenäisen

lainsäädännön tarvetta muun muassa sisämarkkinoiden tehostamisella, jonka se näkee keinoksi luoda talouskasvua alalla. Ensimmäisen ehdotuksen direktiiviksi komissio teki 2003, mutta parlamentti hylkäsi sen.

Komission uusi ehdotus on samaten herättänyt vastustusta, ja sitä ovat arvostelleet sekä satamaoperaattorit että ahtaajat. Operaattorit eivät hyväksy komission heille suunnittelemaa toimilupajärjestelmää. Ahtaajat taas tuomitsevat direktiiviehdotuksen kohdan, joka sallisi merimiesten toimivan satamissa rahdin purkajina ja lastaajina. Marras-

kuussa satamatyöntekijät järjestivät direktiiviä vastustaneen mielenosoituksen Euroopan parlamentin edessä. (MN)

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

Kansallista tietoturvapäivää vietetään jälleen helmikuussa

◆ Julkishallinnon, elinkeinoelämän ja järjestöjen yhteistä kansallista tietoturvapäivää vietetään kolmatta kertaa 7. helmikuuta. Päivän tavoitteena on nostaa kansalaisten tietoturvatietoisuutta, kertoa käytännön tavoista suojautua tietoturvauhilta sekä luoda oikeaa asennetta tietoturvallisuuteen.

Vuoden 2006 tietoturvapäivä suunnataan erityisesti peruskoululaisille, heidän opettajilleen ja vanhemmilleen sekä pk-yrityksille. Tietoturvatietouden toivotaan tavoittavan laajasti myös kotikäyttäjät.

Koululaisille suunnattuun verkkopalveluun tuotetaan uusia tehtäväkokonaisuuksia tietoturvaopetuksen

tueksi. Koululaisille järjestetään myös tietoturva-aiheinen kilpailu. Pk-yrityksille luodaan oma verkkopalvelu, käytännönläheinen ja helppokäyttöinen työkalupakki tietoturvatyöhön. Nämä molemmat palvelut ja muuta hyödyllistä tietoa kaikille Internetin käyttäjille löytyy osoitteesta www.tietoturvaopas.fi.

Helmikuussa 2005 vietetty Tietoturvapäivä otettiin hyvin vastaan suomalaisissa kouluissa. Taloustutkimus Oy:n peruskoulujen opettajille tekemän kyselyn mukaan 98 prosenttia kyselyyn vastanneista tunsivat Tietoturvapäivän ja kaksi kolmesta koulusta oli hyödyntänyt opetuksessaan teemaan liittyvää materiaalia.

Tietoturvapäivä-hanke on saanut tun-

nustusta. Yhteiskuntaviestinnän yhdistys YVY palkitsi Tietoturvapäivän Vuoden 2005 Yhteiskuntaviestintäteko -kilpailussa. Tietoturvakoulu.fi-verkkopalvelu puolestaan palkittiin Suomen eOppimiskeskukseen järjestämässä eEemeli 2005 -laatukilpailussa.

Kansallinen tietoturvapäivä on yksi kansallisen tietoturvallisuusstrategian päähankkeista. (JA)

- Lisätietoja:
verkkopäätöimittäjä Johanna Anttila,
puh. (09) 160 28329
www.tietoturvakoulu.fi
www.tietoturvaopas.fi
www.mintc.fi/tietoturvallisuusstrategia

Teletunnistietojen tallentaminen toteutuu Suomen ajamalla tavalla

◆ Teletunnistietojen tallentaminen EU:ssa aiotaan toteuttaa Suomen kannattaman mallin mukaan. Teletunnistietojen säilytysajat halutaan yhdenmukaistaa rikostutinnan ja terrorismin torjunnan helpottamiseksi.

– Olen tyytyväinen siihen, että asian käsittelyssä EU:ssa on otettu hyvin huomioon näkökohdat, joita suomalaiset viranomaiset ovat yhteistyössä ajaneet, liikenne- ja viestintäministeri **Susanna Huovinen** sanoo.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti direktiiviehdotuksesta kirjelmän eduskunnalle 15. joulukuuta. EU:n sisäministerit sopivat tallentamisen yksityiskohdista joulukuun alussa, ja Euroopan parlamentti äänesti asiasta 14. joulukuuta.

Suomi on vaatinut, että puhelin- ja Internet-liikenteestä tallennettaisiin

vain sellaisia tietoja, jotka muutenkin tallentuvat operaattoreiden järjestelmiin. Teletunnistietoja tallennettaisiin 6–24 kuukautta. Tallennettuja tietoja saisi käyttää vain vakavien rikosten selvittämiseen.

Tallennettavaksi tulisivat tiedot puheluista, sähköpostiliikenteestä ja Internet-puheluista. Viestien sisältöjä ei tallennettaisi. Matkapuheluista tallennettaisiin paikkatiedot puhelun alkupäässä.

Suomessa tallentamisveloitteesta aiheutuvat kustannukset teleyrityksille tulevat viestintämarkkinalain mukaisesti valtion maksettaviksi. Tallentamisen aloituskustannukset olisivat Suomessa arviolta 10-40 miljoonaa euroa. Vuotuiset käyttökustannukset olisivat alle 10 prosenttia tästä.

Suomessa direktiivi edellyttää muutoksia sähköisen viestinnän tietosuojalaikiin, johon tulisi sisällyttää mm. lista säilytettävistä tiedoista. Tallennettavien tietojen listaan kuuluu pääasiassa tietoja, joita teleyritykset säilyttävät Suomessa jo muutenkin. Sääntelyn vaikutusten yksityisyyden suojaan arvioidaan olevan varsin kohtuullisia. Poliisitoiminnan toimintaedellytyksiin direktiivi tuo parannuksia nykyiseen verrattuna. (JB)

• Lisätietoja:
neuvotteleva virkamies Juha Perttula,
puh. (09) 160 28617
verkkoliiketoimintayksikön päällikkö
Juhapekka Ristola,
puh. (09) 160 28 348

.eu-tunnusten haku käynnissä

◆ EU:n oman .eu-verkkotunnuksen haku on alkanut. Julkisoikeudelliset yhteisöt, kuten kansainväliset organisaatiot, valtiot ja kunnat ovat voineet varata .eu-loppuisia tunnuksia 7. joulukuuta lähtien. Myös tavaramerkkien haltijat voivat aloittaa haun jo ensimmäisessä vaiheessa, joka kestää kaksi kuukautta.

Huhtikuun 7. päivästä 2006 lähtien .eu-tunnuksia voivat hakea kaikki EU:n alueella asuvat yksityishenkilöt ja sinne

sijoittuneet yritykset. .eu-tunnuksen rekisteriä ylläpitää EURID. Ajantasainen lista kaikista .eu-tunnuksista rekisteröivästä yrityksistä on EURID:n verkkosivuilla. (JB)

• Lisätietoja:
neuvotteleva virkamies Laura Vilkkonen,
puh. (09) 160 28391

Lisävahvistus Brysseliin puheenjohtajakaudeksi

◆ Suomen EU-edustustoon Brysseliin siirtyy Suomen puheenjohtajakaudeksi lisää asiantuntijavirkamiehiä.

Brysselissä jo olevat liikenteen erityisasiantuntija **Jaana Heikkinen** ja viestintäpolitiikan erityisasiantuntija **Olli-Pekka Rantala** jatkavat yli vuoden 2006 syyskauteen ajoittuvan puheenjohtajuuden.

Aiemminkin edustustossa työskennellyt merenkulkuneuvos **Minna Kivimäki** työskentelee Brysselissä puheenjohtajakauden.

Erityisesti ilmailuasioita Brysselin päästä seuraamaan lähtee vuoden 2006 alusta myös hallitusneuvos **Yrjö Mäkelä**. Hänen kautensa Suomen pysyvässä edustustossa kestää kaksi vuotta 1.1.2006–31.12.2007.



LVM

Liikenneattaseoita avustaa Brysselissä puheenjohtajakautena **Laura Eiro**.

Viestintäattasea Rantala saa avukseen neuvottelevan virkamiehen **Antti Paasilehdon**. (KK)



LVM

Vasen kuva:
Merenkulkuneuvos Minna Kivimäki

Yläkuva:
Hallitusneuvos Yrjö Mäkelä

Pekka Plathan Ilmatieteen laitoksen vt. pääjohtajaksi

◆ Ilmatieteen laitoksen määräaikaiseksi pääjohtajaksi on nimitetty filosofian kandidaatti, johtaja **Pekka Plathan** (52). Plathan johtaa Ilmatieteen laitosta 1.1.2006–31.10.2007.

Plathan on työskennellyt Ilmatieteen laitoksessa johtajan tehtävissä vuodesta 1996.

Pääjohtajan viransijaisuus oli haettavana, koska laitoksen pääjohtaja Petteri Taalas on virkavapaana. Hän toimii Ge-

nevässä maailman ilmatieteen järjestön WMO:n osastonjohtajana.

Ilmatieteen laitos vastaa ilmatieteen, geomagnetismin ja avarusfysiikan alan tutkimus- ja palvelutoiminnasta. Lisäksi laitos tarkkailee muun muassa ilmanlaatua.



Ilmatieteen laitos

EU:s teleministrar går vidare i strategin för informationssamhället

◆ EU:s teleministrar godkände slutsatserna i den nya i2010-strategin för informationssamhället vid sitt möte i Bryssel den 1 december. Ministrarna godkände också ett dokument om de åtgärder med vilka man vill förbättra åldringars och handikappades möjligheter att använda tjänster inom kommunikation och datateknik.

Också beträffande digital-tv godkände man slutsatserna. Enligt dem borde alla medlemsstater helt övergå till digitala televisionssändningar till år 2012.

Lagstiftningen och frekvenspolitiken som gäller kommunikationsmarkanden granskades preliminärt vid mötet enligt de riktlinjer ordförandelandet Storbritannien gjort upp.

Finlands delegation vid mötet leddes av kommunikationsminister **Susanna Huovinen**.

Finland anser att den nya strategin för informationssamhället går i rätt riktning, men betonar att man till den bör ansluta tillräckligt med konkreta åtgärder.

Minister Huovinen konstaterade i sitt anförande att medlemsländerna bör ge strategin ett starkt politiskt stöd. Man bör också reservera tillräckliga ekonomiska resurser i unionens program för att genomföra strategin. Det är viktigt att man i strategin koncentrerar sig på frågor som är relevanta för den ekonomiska tillväxten och sysselsättningen.

Mötet godkände också en kommuniké, med vilken man främjar tillgängligheten för kommunikationsvaror och -tjänster. Målsättningen är att medlemsländerna frivilligt vidtar de åtgärder som föreslås i kommunikén. Finland stödde ett godkännande av slutsatserna.

Man ansåg att frivilliga åtgärder i det här skedet räcker till. Det i synnerhet som främjandet av tillgängligheten på nytt tas upp till övervägande om två år. Då finns information redan tillgänglig om hurdan effekt de frivilliga åtgärderna har haft.

Digitalåldern inleds år 2012

Teleministrarnas råd godkände också slutsatserna i kommissionens meddelande om att göra övergången från analog till digitala radio- och tv-sändningar snabbare.

I slutsatserna uppmanas medlemsländerna att helt övergå till digitala sändningar till år 2012. Nästa år vill man av varje land ha en plan över hur övergången kommer att skötas.

Kommissionen håller det för sannolikt att de digitala sändningarna till början



Digitala färdskrivare blir obligatoriska i maj 2006

av år 2010 har nått en dominerande position i Europa och att de analoga sändningarna bara har en liten betydelse, som ytterligare minskar.

Finland stöder en snabb övergång, eftersom det är dyrt att använda överlappande sändningstekniker. I Finland blir televisionssändningarna helt digitala den 31 augusti 2007.

Man måste emellertid beakta att medlemsländerna har olika teknisk beredskap. Kommissionen bör erbjuda hjälp åt de medlemsländer som har problem med att stänga de analoga sändningarna.

Kommissionens frekvenspolitik oroar Finland

I rådet diskuterade man en reform av lagstiftningen om kommunikationsbranschen utgående från frågor som ställdes av ordföranden. Avsikten är att nästan hela lagpaketet om kommunikation tas upp till ny granskning år 2006.

Minister Huovinen konstaterade att lagstiftningen om kommunikationsmarknaden bör förnyas så, att paragraferna snabbare än för närvarande godkänner att man reglerar på innovationer och förändringar i marknadsmiljön. EU-regelverket bör med eftertryck beakta konsumentens och användarens grundrättigheter.

Kommunikationsmarknaden har förändrats väsentligt efter det den nuvarande lagstiftningen bereddes och bestämmelserna har redan i rätt hög grad lyckats i målsättningen att öppna konkurrensen. Utvecklingen fortsätter att vara snabb. Från de traditionella telefontäten övergår man till mobil kom-

munikation och till kommunikationsnät baserade på internet. Det hämtar in nya företag i branschen och jämnar ut konkurrensförhållandena mellan kommunikationsföretagen.

I lagstiftningen är det skäl att inte längre bara koncentrera sig på att öppna konkurrensen, utan lagstiftningen borde med minst lika stor kraft uppmuntra till investeringar i nya innovationer och tjänster.

Mötets viktigaste fråga ur Finlands synvinkel var förvaltningen av frekvenser. Europeiska kommissionen strävar till ett marknadsnära tankesätt i frågan. Finland förhåller sig mycket reserverat till kommissionens planer.

Minister **Huovinen** framförde att en kommersialisering av frekvenserna kunde leda till att frekvenserna koncentreras till bara några aktörer och till spekulationer på marknaden för radiofrekvenser. Konkurrensen mellan kommunikationsföretagen skulle inte längre styras utgående från den service kunderna får, utan drivkraften skulle vara att öka värdet på de frekvenser man äger.

◆ Samrådskommittén mellan Europeiska unionens råd och Europaparlamentet har nått enighet om ibrukttagande av digitala färdskrivare. Digitala färdskrivare blir obligatoriska i lastbilar och bussar som registreras som nya i maj 2006. Rådet och parlamentet bör ännu godkänna samförståndet.

Vid samrådet beslöt man om ett uttalande, enligt vilket den slutliga texten skall publiceras i EU:s officiella tidning i april. Bestämmelsen träder i kraft 20 dagar efter det texten har publicerats.

Ibruktagandet av digitala färdskrivare har skjutits upp flera gånger. Rådets förordning om digitala färdskrivare har varit i kraft sedan augusti 2004, men tillämpningen av den har skjutits upp på grund av att det är svårt att få tag på apparater.

I Finland finns digitala färdskrivare att få och sådana har installerats i fordon. Det har gått att få också skrivarkort redan sedan senaste sommar.

En digital färdskrivare bör finnas i alla lastbilar och bussar som väger över 3,5 ton. Kravet gäller fordon som tas i bruk för första gången och sådana fordon där man blir tvungen att byta färdskrivare till exempel för att apparaten gått sönder. (ER)

• Ytterligare information:
regeringsrådet Jorma Hörkkö,
tfn (09) 160 28503

EU:s transportministrar stöder svartlistning av flygbolag

◆ De flygbolag som äventyrar säkerheten uppförs på en svartlista som omfattar hela Europeiska unionen. EU:s transportråd behandlade frågan vid sitt möte i Bryssel den 5 december. Kommunikationsminister Susanna Huovinen deltog i mötet.

Transportministrarna godkände enhälligt en förordning som innebär att man tar i bruk flygförbud som omfattar EU-området. Flygförbud skulle föreläggas sådana flygbolag som allvarligt äventyrar flygsäkerheten eller undlåter att åtgärda brister som upptäckts vid inspektioner.

– Förordningen främjar flygsäkerheten, sade minister Huovinen vid mötet. – Den fungerar bland annat som effektiv skrämsel för sådana flygbolag som förhåller sig nonchalant till flygsäkerhetskraven.

Ministerrådet gav sitt stöd till ett direktivförslag om järnvägstrafik, enligt vilket den internationella persontrafiken mellan

EU-länderna skulle öppnas för konkurrens till år 2010. Direktivet är en del av det tredje järnvägspaketet, vars syfte är att förbättra järnvägarnas konkurrenskraft. I det här sammanhanget godkände rådet också ett utlåtande om förordningen om tjänsteavtal. Förordningen om tjänsteavtal kommer upp till behandling i rådet under våren.

I Finland finns det inte internationell persontrafik i den bemärkelse direktivförslaget avser. – Finland stöder det nu godkända kompromissförslaget, som ger en stark politisk signal om att åtminstone de nationella marknaderna på fjärrtrafik inte öppnas med förslaget till tjänsteavtal, uppskattar minister Huovinen.

Körkortsdirektivet fick inte mötets stöd, eftersom många länder i Mellaneuropa motsätter sig planerna. Direktivet skulle ersätta de nationella körkortet med ett EU-kort. Också förutsättningarna för

beviljande och förnyande av körkort skulle förenhetligas på hela unionens område. Man har planerat en övergångsperiod på 26 år för bytande av körkort. Finland har varit redo att godkänna ett förenhetligande av körkortet.

Ministrarna hörde kommissionens utredning om de förhandlingar mellan EU och Förenta staterna som siktar till ett flygtrafikavtal. Rådet välkomnade de betydande framsteg som gjorts i förhandlingarna. Rådet beviljade tills vidare inte mandat för kommissionen att inleda förhandlingar om ett flygtrafikavtal också med Kina. Enligt rådet kräver frågan ytterligare förberedelser.

På trafikministrarnas agenda fanns vidare bland annat slutsatser om att locka unga personer till yrken i sjöfartsbranschen samt Galileo-satellitnavigeringssystemet.

Striden om hamndirektivet slutade i patt i utskottet

◆ Europaparlamentets utskott för transporter och turism diskuterade kommissionens förslag till hamntjänstdirektivet den 22 november. Utskottet motsatte sig kommissionens förslag med rösterna 26–22, men förkastade med rösterna 24–23 också det ändringsförslag som gjorts för att nå en kompromiss.

Det omstridda direktivets öde avgörs i januari vid parlamentets plenum. Också där kan man vänta sig en jämn omröstning.

Direktivförslaget strävar till att mer öppna Europas hamntjänster för konkurrens. Kommissionen har motiverat behovet av en gemensam lagstiftning bland annat med en effektivisering av den inre marknaden, vilket den ser som ett sätt att skapa ekonomisk tillväxt i branschen. Det första förslaget till direktiv gjorde kommissionen 2003, men det förkastades av parlamentet.

Kommissionens nya förslag har på samma sätt väckt motstånd och både hamnoperatörerna och stuvorna har

kritiserat det. Operatörerna godkänner inte det koncessionssystem som kommissionen planerat för dem. Stuvorna å sin sida fördömer det ställe i direktivförslaget som skulle godkänna att sjömän i hamnarna kunde verka som lossare och lastare av frakt. I november organiserade hamnarbetarna en demonstration mot direktivet utanför Europaparlamentet.

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

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisut

Julkaissuja-sarja

Kansallinen laajakaistastrategia. Väli­raportti II (71/2005)

Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla? (72/2005)

Taksinkuljettajan ammattitaito. Työryhmän mietintö (73/2005)

Suomenlahden ja sisävesistöjen saaristoliikenteen kehittäminen
(74/2005)

Utvecklande av skärgårdstrafiken i Finska viken och insjövattnen (75/2005)

Verkkojen avoin käyttö (76/2005)

Internet-markkinat Suomessa 2005 (77/2005)

Liikenteen hallinnan ja telematiikan toteuttamisen esteet
(78/2005)

Prices of Mobile Calls in 2005 (79/2005) *vain verkkojulkaisu*

Biometrisen tunnistamisen tietoturvaluisuus ja yksityisyyden suoja (80/2005)

Tilannekuvasta täsmäjohtamiseen. Johtamisen tietovirrat kriisin hallinnan verkostossa (81/2005)

Vaarallisten aineiden kuljetusten suunnittelutyökalun (VAKSU) käytettävyyden parantaminen (82/2005)

Laajakaista juniin. Junien laajakaistoit­tamisen esiselvityshanke
(83/2005)

On-Train Broadband Feasibility Study (84/2005)

Ehdotus ratalaiksi. Ratalakityöryhmän mietintö (85/2005)

Autoilijat joukkoliikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa (86/2005)

Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä
(87/2005)

Internetin tietoturvaongelmat kotikäyttäjän näkökulmasta
(88/2005) *vain verkkojulkaisu*

Julkaisut pdf-tiedostoina Internetissä osoitteessa www.mintc.fi/julkaisujasarja

Painettujen julkaisujen tilaukset

Edita Publishing Oy
puh. 020 450 05
faksi 020 450 2380
www.edita.fi/netmarket

EU-vaihde

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA