

EU-vaihtde

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

Palamentin ja komission kanssa on luotavissa uudenlaisia toimintatapoja..... s.4-5

Tietoturvviraston kotipaikaksi varmistui Kreikka.....s.6

TEN-verkon kärkihankkeista yhteisymmärrys.....s.8

Vinjetidirektiivin uudistusta pidettiin kiireellisenä.....s.9

Irlannin puheenjohtajuuden suuret linjat.....s.12

Kasvualoite käsiteltiin Eurooppa-neuvostossa.....s.17

Kolumni: Suomen rautatiepolitiikassa voi olla muutosten aika edessä.....s.26

Nytt i tidningen: resumé på svenska.....s.29 och 30



TOIMITUS

Liikenne- ja viestintäministeriö/
tiedotus
PL 31, 00023 Valtioneuvosto
päätoimittaja
Janne Hauta
puhelin (09) 160 28623
tilaukset ja osoitteenmuutokset
info@mintc.fi
faksi (09) 160 28590
puhelin (09) 160 28332

Svenska Resumé:
Harriet Öster

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

ULKOASU JA TAITTO

Sinari Oy
Minna Rekola

KUVAT

Antero Aaltonen
LVM tiedotus



ISSN 1239-7598

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

Sisällys

Liikenteen ja viestinnän EU-tietoa

30. 1. 2004

NÄKÖKULMA

**Kolme vuotta Brysselissä opetti:
Parlamentin ja komission kanssa on
luotavissa uudenlaisia toimintatapoja.....4**

TELEMINISTERINEUVOSTO

Euroopan unionin teleministerit.....6
Tietoturvaviraston perustamisesta
saatiin päätös aikaan.....6
Sisällöillä kasvaa viestintäalaa.....6
Viestintäala merkittävä talouden kasvattaja.....7
IDA-ohjelmalle jatkoa.....7

LIIKENNEMINISTERINEUVOSTO

Euroopan unionin liikenneministerit.....8
TEN-verkon kärkihankkeista
saavutettiin yhteisymmärrys.....8
TEN-rahoitusosuuden katoksi 20 prosenttia.....8
Vinjettidirektiivin uudistusta pidettiin kiireellisenä.....9
Tiemaksut kerätään yhtenäisesti.....9
Viikonloppuajokielloista ei yhteisymmärrystä.....10
Lentoliikenteen lähtö- ja saapumisaikojen
vaihtamista ei rajoiteta.....10
Päätös ekopisteistä ympäristöministerille.....11
Tieliikenteen turvallisuusjulistus hyväksyttiin virallisesti.....11
Liikenteen ja viestinnän verkot
huippukokouksen kasvualoiteilla.....11

IRLANNIN PUHEENJOHTAJUUS

Helmikuussa esitys kolmennesta rautatiepaketista12
Irlanti panostaa toisen rautatiepaketin läpiviemistä.....13
Irlannin puheenjohtajakauden neuvotot.....13
Isoja merenkulun hankkeita ei odotettavissa.....14
Laajakaista viestinnän pääteema.....14

VIESTINTÄPOLITIikka

Komissaari Liikanen sai huomautukset läpi.....15
Verkkoturvavirasto Kreikkaan.....15
Komissiolta lausunnot HMV-päätöksistä.....15

TIETOYHTEISKUNTA

Ministeri Luhtanen puhui tietoyhteiskunnan haasteista.....16
Sähköiset julkishallinnon palvelut arvostettuja.....16
Kasvualoite käsiteltiin Eurooppa-neuvostossa.....17
Itävalta otti käyttöön elektroniset tietullit.....17

RAUTATIEPOLITIikka

Suomen rautatiepolitiikassa
voi olla muutosten aika edessä.....18

MERENKULKU

IMO päätti öljykuljetusten tiukennuksista.....20
Öljyonnettomuuksien korvaussummat nousevat.....20

JOUKKOLIikenne

Tapestry opetti: Kohdentaminen ja kohderyhmän
tuntemus kampanjoinnin perusasioita.....21

ILMAILU

Yhtenäinen ilmatila viimein hyväksytty.....22
Korkea EU-virka suomalaisille.....22
Ei luistimia eikä mailoja lentokoneen matkustamoon.....22

KULJETUS JA LOGISTIikka

Parlamentti hylkäsi satamapalveludirektiivin.....23
EU haluaa yhdenmukaistaa kuljetuskontit.....24
Marco Polon ensimmäisen haun tulokset keväällä.....24

TUOMIOISTUINASIA

Muuttoautojen verotus EY-tuomioistuimen käsittelyssä.....25
Työaikadirektiivikanteen käsittely käynnistyy.....25

TUTKIMUS

Seuraava tutkimushankkeiden
hakukierros avautuu kesäkuussa.....26
Liikennetutkimusta verkotetaan EU:ssa.....26
Pohjoismaiden ja Baltian menestystä pohdittiin.....27
Liikennetutkimuksen haku käynnissä.....27

MATKAN VARRELT

Muutoksia viestinnän EU-koordinoinnissa.....28
Ministeri Luhtanen tapasi Venäjän liikenneministerin.....28

SVENSK RESUMÉ

Teleministrarna i Europeiska unionen.....29
Ersättningarna för oljeolyckor stiger.....29
Trafikministrarna i Europeiska unionen.....29
IMO skärpte bestämmelserna om oljetransporter.....30
Nya ordföranden Irland betonar trafikfrågor.....30

JULKAISUJA.....31

Näkökulma

Kolme vuotta Brysselissä opetti: Parlamentin ja komission kanssa on luotavissa uudenlaisia toimintatapoja

Minna Kivimäen reilun kolmen vuoden urakka EU:n päätöksenteon ytimessä on ohitse – toistaiseksi. Suomen pysyvässä edustustossa liikenneasiantuntijana työskennellyt Kivimäki on nimittäin suunnittelemassa paluuta Brysseliin Suomen puheenjohtajakauden aattona eli vuoden 2006 alussa.

Kolmen vuoden kokemuksella Kivimäki arvio mennyttä ja katsoo tulevaisuuteen. Neuvostossa merenkulkuasioita ja liikennepolitiikkaa valmistellut Kivimäki pohtii myös Suomen vaikutusmahdollisuuksia laajenemisen jälkeisessä EU:ssa.



◆ Aloittaessani työni Brysselissä Suomi oli juuri selvinyt neuvoston puheenjohtajuuden vaativasta tehtävästä. Uuden vuosituhaten alku merkitsi kuitenkin ennen kaikkea Amsterdamin sopimuksen mukaisen yhteispäättösmenettelyn käytäntöön soveltamisen alkua.

Tämä olikin oman kolmivuotisen työjaksoni merkittävin muutos. Liikennepuolen asioissa Euroopan parlamentin rooli on kasvanut koko ajan. Europarlamentaarikot ovat myös yhä paremmin sisäistäneet sen, että he ovat tasarvoisia lainlaatijoita liikenneasioissa.

Parlamentin roolin kasvu on lisännyt neuvoston virallisten, mutta myös ennen kaikkea epävirallisten yhteyksien merkitystä parlamentaarikkoihin. Onneksi suomalaisten EP:n liikennevaliokunnassa olevien parlamentaarikkojen ja heidän tukiryhmiensä kanssa yhteistyö toimi. Monessa asiassa avoin

tiedon kulku puolin ja toisin auttoi Suomen kannalta edullisen ratkaisun eteenpäinviemisessä sekä neuvostossa että Euroopan parlamentissa.

Uskon, että ensi kesänä valittavan uuden parlamentin kanssa on hyvä rakentaa luottamuksellinen yhteistyösuhde mahdollisimman pian. Vaikka EU:n mahdollinen uusi perustuslaki ei vahvistaisikaan liikennepuolella parlamentin asemaa, niin jo nykysäädösten mukaan se on tärkeä elin eurooppalaista liikennepolitiikkaa tehtäessä. Siksi avoin viestiminen ja keskustelu mep-pien kanssa on jatkossakin ensiarvoisen tärkeää.

Koneisto toimii tarvittaessa

Yhteispäätösmenettelyä on moitittu vaikeaselkoiseksi ja kankeaksi. Kiel-tämättä tämän proseduurin päätöksentekokaavio ei selkeydellään houkuttele. Silti tarvittaessa EU:ssakin pystytään nopeaan päätöksentekoon.

Hyvänä esimerkkinä toimii öljytankkerekereiden kaksoisrunkoasetus. Marraskuun lopulla 2002 tapahtui Espanjan rannikolla Euroopan historian yksi suurimmista öljyonnettomuuksista, kun yksirunkoinen Prestige-tankkeri katkesi. Jo muutama viikko onnettomuuden jälkeen asioita käsiteltiin liikenneministerineuvostossa.

Kevään parlamenttikonsultoinnin jälkeen asiasta tehtiin päätös kesäkuun neuvostossa ja asetus astui voimaan lokakuussa. Vajaassa kymmenessä kuukaudessa saatiin aikaan velvoittavaa EU-lainsäädäntöä, jolla nos-

tettiin EU:n öljykuljetusten turvallisuusustasoa.

Mutta vähemmän selvissäkin kysymyksissä EU:n päätöksenteko on lähentynyt yhteispäätösmenttelyn myötä ri-peämmin liikkeelle.

Laajeneminen muuttaa asemaa

Muutaman kuukauden kuluttua ta-ptahtuu yksi ehkä koko EU:n historia suurimmista muutoksista. Kymmenen uuden jäsenmaan mukaan tulo vaikuttaa monella tapaa EU:n päätöksentekoon. Myös pienten ja kaukaisten jäsenmaiden määrä neuvoston päätöksentekopöydissä lisääntyy.

Vaikka uudet jäsenmaat ovatkin viime huhtikuun alusta alkaen totutelleet neuvoston päätöksentekoon, ei tulevien jäsenmaiden linja ole vielä kovin-kaan hyvin hahmottunut. Todennäköisintä on, että jatkossakin maat ryhmittyvät aina uudestaan asian mukaan.

Suomi on laajenemisen myötä menettämässä Venäjän asioiden yksinoikeuden. Lisäksi laajeneminen saattaa vähentää Suomen erikoisongelmien, eli harvan asutuksen ja kaukaisen sijainnin, ymmärtämystä.

Jotta Suomi saisi jatkossakin omia näkökantojaan esille, olisi pyrittävä aikaisempaa varhaisemmassa vaiheessa viestittämään omia kansallisia näkemyksiä asioita valmistelemaan komissioon. Tämän yhteyden luomiseksi tarvitaan aktiivista ja järjestelmällistä toimintamallia ja EU:ssa välttämättömiä hyviä henkilösuhteita. Tämä on mieles-

täni suuri haaste sekä kaikille suomalaisille virkamiehille että muillekin EU:ssa maamme etuja valvoville tahoille.

Suomen puheenjohtajuus iso tehtävä

Suomi toimi EU:ssa vuosituhannen viimeisenä puheenjohtajana. Jos EU:n uudesta perustuslaista saadaan ajoissa sopu aikaan, niin Suomi hoitaa myös viimeisen nykyisenmuotoisen yhden maan puheenjohtajuuden.

Puheenjohtajuudesta tulee iso haaste, sillä viime kerrasta jäsenmaiden määrä on kasvanut kymmenellä. Lisäksi Euroopan parlamentin kanssa käytävät jatkuvasti lisääntyvät sovitte-lut vievät puheenjohtajavaltion resursseista yhä suuremman osan.

MINNA KIVIMÄKI

Euroopan unionin teleministerit

Euroopan unionin teleministerit pääsivät sopimukseen verkko- ja tietoturviraston perustamisesta. Ministerit keskustelivat sähköisen viestinnän tilanteesta Euroopan unionissa sekä digitaalisen sisällöntuotannon edistämistä.

Teleministerit tapasivat Brysselissä 20. marraskuuta. Suomea kokouksessa edusti liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen.

Tietoturviraston perustamisesta saatiin päätös aikaan

◆ Viestintäministerit sopivat verkko- ja tietoturviraston perustamisesta. Parlamentti oli hyväksynyt asetuksen viraston perustamisesta yhteispäätösmenettelyn ensimmäisessä käsittelyssä juuri ennen teleneuvostoa 19. marraskuuta.

Tietoturviraston tarkoituksena on lisätä yhteisön ja sen jäsenvaltioiden valmiutta torjua tietoturvahkia ja muuta rikollisuutta. Virasto helpottaa tietoturvaan liittyvien toimien soveltamista ja varmistaa järjestelmien yhteentoimivuutta Euroopan unionissa.

Komissaari **Erkki Liikanen** kertoi pitävänsä tärkeänä, että viraston organisointi ja toiminta on joustavaa ja että teollisuus saadaan sitoutumaan vakavasti viraston toimintaan. Komissaari Liikanen piti viraston perustamista erittäin tärkeänä askeleena eEurooppa 2005 -tietoyhteiskuntaohjelman täytäntönnäpönnässä.

Puheenjohtajamaa Italia korosti yhteistyön merkitystä viraston toiminnassa. Puheenjohtajan mukaan viraston perustamista edelsivät monimutkaiset neuvottelut, mutta lopputulos oli jäsenvaltioiden yhteinen näkemys. Tietoturviraston perustamisesta äänestettäessä ainoastaan Iso-Britannia äänesti tyhjää, koska oli eri mieltä virastolle valitusta oikeusperustasta.

Ministeri **Luhtanen** piti tietoturviraston perustamista erittäin tärkeänä asiana, koska sillä on myönteiset vaikutukset koko viestintäalalle.

- Lisätietoja:
neuvotteleva virkamies Juhapekka Ristola,
puh. (09) 160 28348

Sisällöillä kasvua viestintäalalle

◆ Ministerit keskustelivat lyhyesti siitä, miten digitaalisten sisältöjen kehittämistä voitaisiin edistää. Puheenjohtajamaa Italia korosti viestintävälineiden kautta jaettavan sisällön merkitystä viestintäalan kasvulle ja tietoyhteiskunnan kehittämiseksi.

Myös ministeri **Luhtanen** korosti puheenvuorossaan sitä, että sisältöjen edistämällä on keskeinen rooli viestintämarkkinoiden kasvussa. Luhtasen mukaan sisältöjä on mahdollista saada paremmiksi vauhdittamalla jakeluverkkojen digitalisointia ja edistämällä yhteensopivien standardien käyttöönottoa.

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

Viestintäala merkittävä talouden kasvattaja

◆ Ministerit keskustelivat sähköisen viestinnän tilanteesta Euroopassa. Puheenjohtajamaa Italian ehdotuksesta keskustelua käytiin kolmannen sukupolven matkaviestinverkkojen rakentamisesta, kansallisista laajakaistastrategioista ja televiestintää sääntelevän EU-lainsäädännön kansallisten toimeenpanojen tilanteesta. Ministerit jatkoivat neuvostossa Vitebron epävirallisessa teleneuvostossa syyskuussa aloitettua laajakaistakeskustelua.

Komissaari **Liikanen** kertoi viestintäalalla tapahtuneen kasvua ja korosti viestinnän olevan edelleen yksi tärkeimmistä kasvualoista. Laajakaista ja kolmannen sukupolven matkapuhelinviestintä muodostavat Liikasen mukaan pohjan koko viestintäalan kasvulle.

Jäsenmaat korostivat telealan merkittävää asemaa talouden kasvun kannalta. Neuvostossa käydyn keskustelun tulokset päätettiin välittää tiedoksi joulu-

kuun Brysselin huippukokoukseen kasvu-aloitteesta käytävää keskustelua varten.

Komissaari **Liikanen** kertoi, että seitsemän jäsenmaata ei ole vielä laittanut täytäntöön uutta viestintämarkkinalainsäädäntöä. Määräaika oli 25. heinäkuuta 2003.

Komissio aikoo ryhtyä toimiin ja rangaista niitä jäsenmaita, jotka eivät ole vielä saattaneet lainsäädäntöä kansallisesti voimaan. Laajakaistayhteyksien kasvussa on Liikasen mukaan ollut nähtävissä myönteistä kehitystä, mutta kasvu ei ole ollut riittävää. Kansallisten laajakaistastrategioiden täytäntöönpano on hyvässä vauhdissa.

Omassa puheenvuorossaan ministeri **Leena Luhtanen** korosti, että on tärkeää keskittyä tukemaan talouskasvun edellytyksiä ja että Suomi korostaa telesektorin merkitystä Euroopan kasvun edistämässä.

Luhtasen mukaan on keskeistä luoda viestintäalan yrityksille vakaa toimintaympäristö. Uusi viestintämarkkinalainsäädäntö mahdollistaa Luhtasen mukaan kolmannen sukupolven matkapuhelinviestinnän ja laajakaistayhteyksien tarjonnan edistämisen.

- Kolmannen sukupolven matkaviestinverkkojen yhteisrakentamista tulisi suosia ja jäsenvaltioiden tulisi tarkistaa kolmannen sukupolven toimilupien oikeudet ja velvollisuudet. Myös sellaiset ehdot, jotka haittaavat markkinoiden kehittymistä, tulisi uudelleen arvioida, Luhtanen linjasi keinoja parantaa sähköisen viestinnän yritysten toimintaympäristöä.

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

IDA-ohjelmalle jatkoa

◆ Neuvosto sopi sähköisten julkishallinnon palvelujen IDA-kehittämishojelman jatkosta ja sisällöstä. Ohjelma tarjoaa viranomaisille, yrityksille ja kansalaisille yhteentoimivia julkishallinnon sähköisiä palveluja eEurooppa 2005-ohjelman linjausten mukaisesti. IDA-ohjelmalla kehitetään teknisiä ratkaisuja ja peruspalveluja EU:n laajuisiin järjestelmiin. Sillä myös tuetaan sektori-

kohtaisten EU:n laajuisen hallinnon järjestelmien käynnistämistä. IDA-ohjelma on alkanut vuonna 1995. Ohjelman toinen vaihe on päättymässä vuoden 2004 lopussa.

Kaudelle 2005–2009 IDA-ohjelman budjetiksi esitetään yhteensä 148,7 miljoonaa euroa. Ohjelmaan sisältyy jatkossa myös yleiseurooppalais-

ten, kansalaisille ja yrityksille suunnattujen palvelujen kehittäminen. Myös suomalaisten yritysten on mahdollista hakea tukea IDA-ohjelmasta.

- Lisätietoja:
tietohallintojohtaja Olavi Köngäs,
valtiovarainministeriö,
puh. (09) 160 33255

Euroopan unionin liikenneministerit

Euroopan unionin liikenneministerit pääsivät sopimukseen Euroopan laajuisten liikenneverkkojen eli TEN-verkon hankkeista. Ministerineuvosto käsitteli myös direktiiviesitystä, jolla muutettaisiin maantieliikenteen raskaiden ajoneuvojen maksujärjestelmää. Ministerit sopivat yhtenäisestä tiemaksujen sähköisestä keruujärjestelmästä. Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajorajoitusten yhdenmukaistamisesta ministerit eivät päässeet sopimukseen.

Liikenneministerit tapasivat Brysselissä 5. joulukuuta. Suomea kokouksessa edusti liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen.

TEN-verkon kärkihankkeista saavutettiin yhteisymmärrys

◆ Ministerit sopivat Euroopan laajuisten liikenneverkkojen eli TEN-verkon suuntaviivoista. TEN-verkon uudistamisen taustalla on EU:n laajentumisen mukanaan tuomat muutokset. Ministerit hyväksyivät listan 30 prioriteettihankkeesta, jotka ovat etusijalla EU:n rahoitusosuutta myönnettäessä.

Hankelistassa oli alun perin 29 hanketta, joista osa oli määritelty entisen liikennekomissaari **Karel Van Miertin** johdolla toimineessa työryhmässä ja osa oli vuoden 2004 TEN-suuntaviivaehdotuksen prioriteettihankkeita.

Useat maat esittivät lisäyksiä hankelistaan, mutta hyväksyivät lopulta puheenjohtajan tekemän kompromissin. Komissaari **Loyola de Palacio** korosti useaan otteeseen, että kyseessä oli yhteispäätösmenettely, joten muutoksia hankelistaan ei voitaisi tehdä.

Komissaari de Palacio muistutti, että ehdotetut 29 projektia oli määritelty korkean tason työryhmässä, jossa tulevatkin jäsenmaat olivat olleet mukana. Neuvosto lisäsi TEN-hankelistalle kuitenkin vielä Seine-Schelde-sisävesihankkeen, jonka mukaanottamisen

ta oli puheenjohtajan mukaan sovittu jo lokakuussa.

Euroopan parlamentti käsittelee neuvoston päätöstä TEN-suuntaviivaehdotuksesta vuoden 2004 alussa, ja lopullinen päätös TEN-verkon suuntaviivoista on tarkoitus tehdä vielä ennen kesää.

TEN-listan hankkeista Suomeen liittyvät Pohjolan kolmio ja Itämeren moottoritie. Pohjolan kolmio -hankkeen valmistuminen edellyttää vielä E18-tien rakentamista Lohja-Muurla-välillä ja Helsingistä Venäjän rajalle sekä rata-yhteyttä Helsingistä Venäjän rajalle.

Ministeri **Luhtasen** mukaan neuvoston päätös ei vaikuta Suomen väylähankelinjauksiin, mutta varmistaa näiden jo suunniteltujen hankkeiden toteuttamisen.

TEN-suuntaviivapäätökseen sisältyy myös esitys merten moottoriteistä. Se on merkittävä aloite reunavaltioiden yhteyksien parantamisessa ja merenkulun kilpailukyyn kehittämisessä. Esitys merten moottoriteistä mahdollistaa nykyistä laajemman yhteistyön myös Itämeren moottoritie -hankkeessa.

Ministeri Luhtanen oli tyytyväinen tasapainoisesta TEN-päätöksestä, jossa otettiin huomioon myös unionin reuna-alueiden liikenneyhteydet.

TEN-rahoitusosuuden katoksi 20 prosenttia

◆ Valtiovarainministerit päättivät Ecofin-kokouksessaan 25. marraskuuta TEN-hankkeiden rahoitusosuuden nostamisesta. EU:n rahoitusta voi saada rajan ylittäviin hankkeisiin jopa 20 prosenttia, kun maksimi aiemmin oli 10 prosenttia.

• Lisätietoja:
rakennusneuvos Juhani Tervala,
puh. (09) 160 28482

Vinjettidirektiivin uudistusta pidettiin kiireellisenä

◆ Liikenneministerit keskustelivat ensimmäistä kertaa maantieliikenteen raskaiden ajoneuvojen tietulleista ja käyttäjämaksuista eli niin sanotun vinjettidirektiivin uudistamisesta. Yhtenäiset säännöt raskaan maantieliikenteen hinnoitteluun EU:ssa ovat ajankohtaisia nyt, kun Saksa on siirtymässä kilometriperijaiseen maksukäytäntöön.

Puheenjohtajamaa Italian laatimien kysymysten pohjalta keskusteltiin siitä, onko muutokselle tarvetta, kuinka paljon joustavuutta ja päätösvaltaa jäsenvaltioilla pitäisi olla ja otetaanko uudistuksessa kestävä kehityksen vaatimukset tarpeeksi hyvin huomioon.

Suomi kannattaa direktiivin uudistamista, mutta on huolestunut siitä, että tietullien lisääntyessä tavarankuljetusten kustannukset Euroopassa kasvavat. Suomi pyrki jo omalla EU-puheenjohtajakaudellaan saamaan aikaan päätöksen näiden ajorajoitusten yhtenäistämiseksi EU:ssa.

Sekä puheenjohtajamaa Italia että liikennekomissaari **Loyola de Palacio** korostivat vinjettidirektiivin olevan poliittisesti erittäin tärkeä asia. Muutosehdotuksen taustalla on syyskuussa 2001 julkaistu liikenteen valkoinen kirja. Kirjassa linjataan, että liikenteen hinnoittelussa siirryttäisiin yhä enemmän käyttäjä maksaa -periaatteen mukaiseen hinnoitteluun.

Direktiiviehdotuksen mukaan tiemaksuja voitaisiin periä TEN-verkon lisäksi myös sen rinnakkaisverkolta ja kaikilta yli 3,5 tonnia painavilta ajoneuvoilta. Nykyisin painoraja on 12 tonnia.

Tietulleista ja käyttäjämaksuista saatavat tulot olisi ehdotuksen mukaan käytettävä tiestön kunnossapitoon. Jäsenvaltiot eivät saisi käyttää maksuja esimerkiksi terveydenhuoltoon ja koulutukseen. Neuvostossa useimmat jäsenmaat ilmoittivat, että jäsenvaltioita ei pitäisi velvoittaa käyttämään tuloja liikenteeseen.

Ministeri **Luhtanen** pitää direktiivin uudistusta erittäin tärkeänä ja kiireellisenä. Direktiiviehdotuksessa esitetään, että tietulleja voitaisiin kompensoida ajoneuvoveroista. Ministeri Luhtanen korosti omassa puheenvuorossaan, että Suomi ei hyväksy tätä ehdotusta. Kompensointi asettaisi muiden maiden kuljetusyrittäjät epäoikeudenmukaiseen asemaan. Luhtanen kertoi myös, että Suomi ei tule hyväksymään esimerkiksi onnettomuuskustannusten sisällyttämistä tiemaksuihin. Suomi kannatti asiantuntijaryhmän asettamista selvittämään tietullien laskentaperusteita.

EU:ssa ei ole suunnitelmia velvoittaa jäsenmaita ottamaan käyttöön kilometriperijaisia maksuja tai tietulleja.

Myös joulukuussa pidetyssä Brysselin huippukokouksessa käsiteltiin vinjettidirektiiviä. Huippukokous suhtautui myönteisesti direktiiviehdotukseen ja kehotti neuvostoa vauhdittamaan asian käsittelyä. Huippukokous odottaa, että direktiivin puitteista päästäisiin sopimukseen maaliskuuhun 2004 mennessä.

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

Tiemaksut kerätään yhtenäisesti

◆ Ministerit pääsivät sopimukseen yhtenäisestä tiemaksujen sähköisestä maksujenkeruujärjestelmästä. Kaikkiin raskaan liikenteen ajoneuvoihin on tulossa teknisesti yhteentoimivat sähköiset maksujenkeruujärjestelmät. Ajoneuvon tarvitaan vain yksi laite, jolla voidaan hoitaa maksut koko yhteisön alueella. Saksa ilmoitti olevansa tyytymätön siihen, että direktiiviehdotus jättää jäsenvaltioille paljon liikkumavaraa päättää järjestelmien tekniikasta ja käyttöönotosta.

Direktiivi yhtenäisestä maksujenkeruujärjestelmästä ei millään tavalla velvoita jäsenvaltioita keräämään tiemaksuja. Myöskään maksujen tasosta ei säädetä tällä direktiivillä.

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

Viikonloppuajokielloista ei yhteisymmärrystä

◆ Liikenneministerit eivät päässeet sopimukseen komission ehdotuksesta, jolla haluttiin yhdenmukaistaa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ajorajoituksia. Komissaari **de Palacio** korosti avauspuheessaan, että ehdotusta ajokielloista oli lievennetty äärimmilleen; olemassa olevat ajorajoitukset olisivat jääneet voimaan. Komissaari korosti ajokieltojen yhdenmukaisuuden merkitystä EU:n laajentuessa. Puheenjohtajamaa Italian tekemä kompromissiehdotus ei saanut kuitenkaan enemmistöä taakseen.

Useissa jäsenvaltioissa on käytössä esimerkiksi viikonloppuisin ja öisin voi-

massa olevia raskaisiin ajoneuvoihin kohdistuvia ajokieltoja, jotka vaikeuttavat kuljetuspalvelujen tarjoamista EU:ssa. Komission ehdotuksen tarkoituksena olisi ollut säätää esimerkiksi ajorajoitusten soveltamisalasta, enimmäiskestosta ja niistä tiedottamisesta. Saksa, Ranska ja Itävalta vastustivat EU:n mahdollisuutta puuttua jäsenvaltioiden ajokieltoihin.

Suomi käytti neuvostossa puheenvuoron puheenjohtajan ehdotuksen puolesta. Suomi pitää ajokieltoehdotusta tärkeänä ja korosti puheenvuorossaan, että TEN-tiet ovat osittain yhteisesti rahoitettuja ja ne on tarkoitettu

jäsenvaltioiden välisiin tavarankuljetuksiin. Tästä syystä liikkumista TEN-teillä pitäisi rajoittaa mahdollisimman vähän. Suomi piti puheenjohtajan ehdotusta hyvänä kompromissina siinä otettiin huomioon sekä ajorajoituksia soveltavien jäsenvaltioiden edut että EU:n reuna-alueiden vaatimukset yhdenmukaisista ja selkeistä säännöistä.

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

Lentoliikenteen lähtö- ja saapumisaikojen vaihtamista ei rajoiteta

◆ Ministerit pääsivät yhteisymmärrykseen lentoasemien lähtö- ja saapumisaikojen eli slottien jakamisen säännöistä. Myös jakamisesta vastaavien koordinaattorien asemaa selkeytettiin ja vahvistettiin. Koordinaattoreiden tulee olla sekä toiminnallisesti että taloudellisesti sitoutumattomia.

Komission alkuperäisen ehdotuksen tarkoituksena oli lisätä kilpailua lentoasemilla ja parantaa slottien kiertoa uusille tulokkaille. Lentoyhtiöiden oikeutta vaihtaa slotteja olisi rajattu vaatimalla, että lentoyhtiöt todella käyttävät vaihdossa saamiaan slotteja. Tätä

vaatimusta ei ollut puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa, jonka pohjalta ministerit pääsivät asiasta poliittiseen yhteisymmärrykseen.

Eryteisesti Iso-Britannia vastustaa slottien vaihtamisen rajoittamista. Iso-Britannia on ainut jäsenvaltio, jossa slotteja myös myydään. Slottien kaupallinen luonne määritellään myöhemmin.

Komissio oli pahoillaan siitä, että neuvosto ei pystynyt hyväksymään komission alkuperäistä ehdotusta, jolla oltaisiin tehostettu slottien jakoa ja li-

sätty kilpailua. Komissio aikookin tehdä asiasta uuden ehdotuksen vuonna 2004.

- Lisätietoja:
hallitusneuvos Yrjö Mäkelä,
puh. (09) 160 28473

Päätös ekopisteistä ympäristöministerielle

◆ Itävallan läpiajoa rajoittava ekopistejärjestelmä tuli voimaan vuonna 1993 ja oli voimassa vuoden 2003 loppuun asti. Komissio oli tehnyt ehdotuksen ekopistejärjestelmän voimaolon jatkamisesta väliaikaisena ratkaisuna.

Liikenneneuvostossa päätettiin siirtää ratkaisu ympäristöministerielle.

Ympäristöministerien kokouksessa 22. joulukuuta äänestettiin ekopisteiden jatkamisesta. Itävalta oli ainoa maa, joka äänesti ratkaisua vastaan.

Itävalta ilmoitti, että se ei aio noudattaa neuvostossa hyväksyttyä ratkaisua.

- Lisätietoja:
ylitarkastaja Helena Vänskä,
puh. (09) 160 28559

Tieliikenteen turvallisuusjulistus hyväksyttiin virallisesti

◆ Liikenneministerit kokoontuivat lokakuussa Veronassa epävirallisessa liikenneneuvostossa, jossa hyväksyttiin julkilausuma liikenneturvallisuudesta. Ministerineuvosto hyväksyi tämän julistuksen virallisesti. Julkilausumassa ministerit painottivat eri sektoreiden yhteistyön ja avoimen tiedonvaihdon merkitystä liikenneturvallisuuden pa-

rantamisessa. Tavoitteena on vähentää tieliikenneonnettomuuksien kuolonuhrien määrä ainakin puoleen vuoteen 2010 mennessä. Suomi kannattaa kaikkia toimia, joilla tieliikenteen turvallisuutta lisätään.

Komissio esitteli ehdotuksensa direktiiviksi yhteisestä ajokortista, ajo- ja

lepoaikavalvonnan tehostamisesta ja suosituksiksi liikenneturvallisuuden lainsäädännön soveltamisesta.

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

Liikenteen ja viestinnän verkot huippukokouksen kasvualoitellalla

◆ Brysselin huippukokous hyväksyi 12. joulukuuta Euroopan kasvuohjelman. Keskeisenä asiana kasvuohjelmassa ovat Euroopan laajuiset liikenteen, televiestinnän ja energian verkot.

Puheenjohtaja oli tyytyväinen joulukuun liikenneneuvoston hyväksymistä TEN-verkon suuntaviivoista ja kertoi Euroopan kasvuohjelman olevan liikenteen osalta täysin neuvoston hyväksy-

mien painopisteiden mukainen. Puheenjohtaja piti myös Ecofin-neuvoston TEN-rahoituspäätöstä merkittävänä TEN-verkon kehittämisessä.

Televiestinnän infrastruktuurin kehittämiseksi huippukokous kehotti komissiota esittelemään seuraavassa huippukokouksessa konkreettisia toimia, joilla jäsenvaltiot voivat parantaa kolmannen sukupolven matkaviestin-

nän edellytyksiä ja laajakaistaverkon kehittämistä Euroopassa.

- Lisätietoja:
rakennusneuvos Juhani Tervala,
puh. (09) 160 28482 (liikenne)
viestintäneuvos Antti Kohtala,
puh. (09) 160 28392 (viestintä)



Irlannin puheenjohtajuus

Helmikuussa esitys kolmannesta rautatiepaketista

◆ Irlannin tärkein liikenneasia puheenjohtajuuden aikana on viedä päätökseen toisen rautatiepaketin sovitteleva. Asian käsittely käynnistettiin heti lomakauden jälkeen. Irlanti toivoo, että nykyinen parlamentti ehtisi vielä äänestämään asiasta.

Komissio on kertonut Irlannille, että se antaa helmikuun aikana esityksen kolmannesta rautatiepaketista. Paketti sisältää ainakin henkilöliikenteen kilpailun vapauttamista koskevan ehdotuksen, veturinkuljettajien ajokorttidirektiiviehdotuksen, tavaraliikenteen korvausvastuita koskevan asetusehdotuksen sekä mahdollisesti matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevan säädösehdotuksen.

Toinen asiakokonaisuus, jota Irlanti aikoo puheenjohtajuutensa aikana viedä

eteenpäin, on TEN-suuntaviivapäätökset. Italian kaudella TEN-listasta saavutettiin yhteisymmärrys, mutta Euroopan parlamentilta on odotettavissa vielä lisäyksiä ja tarkennuksia tähän listaan.

Irlanti aikoo ensin neuvotella TEN-ratkaisusta epävirallisesti Euroopan parlamentin kanssa. Jos neuvotteluissa ei kuitenkaan edetä, Irlanti voi jättää asian käsittelyn vaalien yli seuraavalle puheenjohtajalle eli Hollannille. Se on ilmoittanut kiinnostuksestaan käsitellä asiaa.

Irlanti haluaisi myös selventää TEN-ohjelman ja siihen liitetyn pikaohjelman sisältöä. Erityisesti pikaohjelmaan kuuluvista hankkeista sovittaessa olisi varmistettava, että listalle valituilla projekteilla on kotimainen rahoitus turvattuna.

Raskaan maantieliikenteen uudistamista käsittelevän nk. eurovinjettidirektiivin käsittelyssä Irlanti aikoo olla aktiivinen. Sekä eurovinjetin että julkisia palvelusopimuksia koskevan asetusehdotuksen eteenpäinvienti riippuu kuitenkin siitä, onko neuvoston yhteisymmärrykselle edellytyksiä. Irlanti tekee tästä johtopäätökset tammikuun työryhmäkokousten jälkeen.

Julkisia palvelusopimuksia koskevan asetusehdotuksen listalle otosta Irlanti päättää helmikuun aikana. Ensin puheenjohtajamaa kartoittaa kahdenvälisillä neuvotteluilla muiden jäsenmaiden kanssa, onko neuvostossa mahdollisuus saavuttaa yhteisymmärrys. Keskustelujen perusteella Irlanti päättää, tuoko se asian maaliskuun ministerineuvostoon.

Liikennepolitiikan asioita Irlannin puheenjohtajuuden aikana

Liikennemuoto	Asia	Aikataulu
Rautatiepolitiikka	Toisen rautatiepaketin sovitteleva lopputuote	viimeistään huhtikuun aikana
	Komission esitys kolmannesta rautatiepaketista	mahdollisesti helmikuun aikana
Ilmailu	EU:n ja Yhdysvaltain lentoliikennesopimus	Ei kiireellinen
	Lentoliikennesopimukset muiden kuin Yhdysvaltain kanssa	mahdollisesti Alankomaiden puheenjohtajuuskaudelle
	EU:n liittyminen kansainväliseen ilmailujärjestöön ICAO:on	Ei kiireellinen
Väylät	Euroopan laajuinen liikenneverkko ja laajeneminen	maaliskuun neuvostossa
Tieliikenne	Tieliikenteen hinnoittelun muuttaminen kilometripohjaiseksi	ratkaisu käsittelevästä viimeistään helmikuussa

Lentoliikenteessä ei ole Irlannin mielestä tärkeitä asioita juuri nyt käsiteltävänä. Irlanti toivoo, että komission ja Yhdysvaltojen lentoliikenneneuvotteluissa edistyttäisiin nopeasti ja että muiden tärkeiden maiden kanssa saataisiin neuvottelukokous avatuksi.

Galileo-satelliittiyhteistyön suhteen Irlanti on avoin eri yhteistyömuodoille kolmansien maiden kanssa. Irlanti ei esimerkiksi näe estettä aloittaa yhteistyötä Venäjän kanssa avaruusteknisissä hankkeissa.

Irlanti panostaa toisen rautatiepaketin läpivientiin

◆ Tämän vuoden alussa EU:n neuvoston puheenjohtajana aloittaneen Irlannin kauden teemana on linkittää Eurooppa yhteen (Linking Europe together).

Teema koskettaa monella tapaa myös liikenne- ja viestintäsektoreita. Ne nousivat jo Italian puheenjohtajakauden aikana esille, kun puheenjohtajamaa alkoi syksyllä ajaa nk. Euroopan kasvupakettia. Tässä paketissa erityisesti liikenneväyliin panostetaan voimakkaasti.

Tärkeimpinä tavoitteina Irlannilla on tukea Euroopan laajuisen tie- ja rauta-

tieverkoston harmonisointia sekä lisätä liikkumisen turvallisuutta.

Irlannilla on käytännössä vain muutama kuukausi aikaa viedä haluamiaan asioita eteenpäin, sillä syksyllä tapahtuva komission vaihtuminen näkyy jo osittain EU:n työskentelyssä.

Enemmän Irlannin puheenjohtajuuteen vaikuttavat kuitenkin kesäkuussa pidettävät Euroopan parlamentin vaalit. Parlamenttivaalien takia Irlanti aikoo edetä sille tärkeissä aiheissa alkuvuonna nopeasti.

Euroopan parlamentin vaalit tuovat tiettyä epävarmuutta Irlannin suunnitelmiin. Parlamentti ei esimerkiksi ota vastaan neuvoston yhteisiä kantoja enää tammikuun jälkeen. Samoin saattaa katkoksia tulla jo parlamentissa olevien asioiden käsittelyyn ja etenemiseen. Parlamentti jää vaalitauolle maaliskuun loppupuolella.

Koska Irlannin puheenjohtajuuden tehokas jakso jää lyhyeksi, on Irlanti keskustellut aktiivisesti syyskauden puheenjohtajan Hollannin kanssa esityslistoista.

Irlannin puheenjohtajakauden neuvostot

◆ Irlanti järjestää kaksi liikenneneuvostoa. Teleneuvostoja on ainakin kesäkuussa. Maaliskuun neuvosto järjestetään siinä tapauksessa, että puheenjohtaja arvioi olevan tarpeellista keskustella EU:n kasvualoitteesta ennen maaliskuun huippukokousta.

Epävirallisia teleneuvostoja Irlanti aikoo pitää kaksi. Ensimmäinen järjestetään yhteistyössä Unkarin kanssa Budapestissä 25.–26. helmikuuta. Tämän neuvoston teemana on eEurooppa 2005 -toimenpideohjelma. Neuvoston yhteydessä on tarkoitus pohtia, millä keinoin tietotekniikka voidaan käyttää

taloudellisen kasvun edistämässä laajentuvassa EU:ssa.

Huhtikuussa Irlanti järjestää saaren eteläosassa sijaitsevassa Dundalkissa epävirallisen ministerineuvoston kokouksen, jonka aiheena on laajakaista. Tapaamisessa on tarkoitus keskustella keinoista, joilla Internetin sisältöä ja kysyntää voitaisiin lisätä.

Ministereiden on myös tarkoitus tutustua jäsenmaiden laajakaistastrategioihin sekä saada tietoa kansainvälistä kokemuksista laajakaistan lisäämisessä.

Alustavien aikataulujen mukaan liikenneneuvostot pidetään 8.–9. maaliskuuta Brysselissä ja 10.–11. kesäkuuta Luxemburgissa.

Epävirallisia ministerineuvostoja tai muita kokouksia Irlanti ei järjestä liikennealalla. Neuvoston liikennetyöryhmän kokouksia on tarkoitus pitää 22.

Isoja merenkulun hankkeita ei odotettavissa

◆ Irlannissa merenkulkuasioita hoidetaan erillään muista liikenneasioista yhdessä teleasioiden ja luonnonvarojen hoitoon keskittyvien osastojen kanssa. Vaikka Irlanti onkin saarivaltio ja riippuvainen merenkulusta, se ei aio nostaa puheenjohtajuutensa aikana merenkulun kysymyksiä esille.

Maaliskuun ministerineuvostossa Irlanti yrittää löytää yhteisymmärrystä meriliikenteen alusten aiheuttamien öljypäästöjen rankaisemista koskevan direktiivin sisällöstä. Ministerien päätettävänä on direktiivin oikeudellinen perusta.

Irlanti, joka käy paljon ulkomaankauppaa Yhdysvaltojen kanssa, odottaa, että komissio antaisi satamien turvallisuuden parantamiseen pyrkivästä direktiivistä esityksen jo alkuvuonna.

Irlanti toivoo, että turvallisuusediktiiivin käytännön valvonnassa otettaisiin huomioon satamien koko.

Irlanti on ollut huolissaan merenkulun tukemisen sallimisesta EU:n alueella. Irlanti on ottanut käyttöön komission sallimat merenkulun valtiontuet. Maan mukaan kilpajuoksu on aiheut-

anut epätoivottuja vaikutuksia yhteisön merenkululle.

Irlanti myös toivoo, että kilpailu valtiontuilla ei laajenisi ilmailuun. Euroopan suurin halpalentoyhtiö Ryanair on irlantilainen.

- Lisätietoja:
hallitussihteeri Minna Kivimäki,
puh. (09) 160 28573

Laajakaista viestinnän pääteema

◆ Myös viestintäpolitiikassa Irlanti on asettanut painopisteen alkuvuodelle. Sen tarkoituksena on viedä asioita eteenpäin ensimmäisen kolmen kuukauden aikana.

Lainsäädäntöhankkeista Irlannin tavoitteena on saada lopullinen päätös direktiivistä, joka koskee julkisen sektorin asiakirjojen uudelleenkäyttöä ja niiden kaupallisen hyödyntämisen pelisääntöjä. Asia on käsitelty jo toiseen kertaan Euroopan parlamentissa ja neuvoston on tarkoitus hyväksyä parlamentin muutokset.

Eriyisesti Irlanti aikoo nostaa esille laajakaistastrategiat. Irlannin ainoassa epävirallisessa teleneuvostossa laajakaisetoja käsitellään mahdollisesti etukäteen pyydettyjen kommenttien avulla. Näiden

pohjalta laaditaan päätelmät, jotka on tarkoitus hyväksyä kesäkuun teleneuvoston kokouksessa Luxemburgissa.

Puheenjohtajamaa toivoo, että ministerineuvoston tuloksena saavutettaisiin mahdollisimman hyvä yleiskäsitys eri maiden laajakaistastrategioiden tavoitteista.

Maaliskuun neuvostossa on tarkoitus käydä läpi sähköisen viestinnän alan tilanne Euroopassa. Käsitteily pohjustaisi Eurooppa-neuvoston maaliskuun kokousta, jossa on tarkoitus käsitellä Euroopan kasvualoite.

Irlanti pyrkii löytämään yhteisen linjan toimenpideohjelmaan, jolla parannetaan Internetin käytön turvallisuutta ja sisältöjä.

Kevään aikana on tarkoitus käsitellä eEurooppa 2005 -toimenpideohjelman väliraportti. Komissio esittelee neuvostolle mahdollisesti pidettävän maaliskuun neuvoston yhteydessä Euroopan tietoyhteiskunta-ohjelman tämän hetken tilanteen.

Alustavan ohjelman mukaan ministerineuvostossa kuullaan komission roskapostitiedonanto, tiedonanto digitaalisiin televisiolähetysiin siirtymisen strategioista sekä tietoyhteiskuntahuipukokouksen seurantaraportti.

- Lisätietoja:
ylitarkastaja Antti Paasilehto,
puh. (09) 160 28

Viestintäpolitiikka

Komissaari Liikanen sai huomautukset läpi

◆ Teleasioista vastaavan komissaarin **Erkki Liikasen** aloitteesta seitsemän maata sai 17. 12. 2003 Euroopan komissiolta vakavan huomautuksen. Syynä oli se, että maat eivät olleet sisällyttäneet kansalliseen lainsäädäntöön uuden sähköisen viestinnän sääntelyjärjestelmän vaatimia lakimuutoksia.

Huomautuksen saaneet maat ovat Belgia, Saksa, Kreikka, Ranska, Luxemburg, Hollanti ja Portugali. Espanja vältti huomautuksen viime hetkellä ajamalla uudistukset läpi kiireellä viime syksynä.

Kyseiset maat eivät ole vahvistaneet lakeja määräaikaan mennessä, eivätkä ole antaneet riittävää selitystä viivästy-

misien syistä. Erkki Liikasen mielestä syynä viivästyksiin ei ole epäluottamus hankkeelle vaan kansalliset parlamentit.

Mikäli valtiot eivät toteuta lakiuudistuksia huomautuksen jälkeen, ne joutuvat vastamaan asiasta Euroopan tuomioistuimessa.

Liikanen haluaa muistuttaa jäsenmaita siitä, että sääntelyjärjestelmään tulee lisätä kohta henkilökohtaisen datan lähettämisen turvallisuudesta tietoverkoissa.

• Lisätietoja:
Kari T. Ojala,
puh. (09) 160 28725

Komissiolta lausunnot HMV päätöksistä

◆ Komissio antoi joulukuussa neljä lausuntoa ja yhden ilmoituksen Viestintäviraston huomattavan markkinavoiman (HMV) päätösluonnoksista. Lausunnot koskivat kaukopuhelupalveluja, kiinteiden puhelinliittymien ja paikallispuheluiden sekä tilaajayhteyksien markkinointa, kiinteän verkon nousevan ja laskevan liikenteen markkinointa sekä yksittäisiin matkaviestinverkkoihin laskevan liikenteen markkinointa.

Komission antama ilmoitus koski ulkomaanpuhelumarkkinoiden päätösluonnoksia.

Viestintämarkkinalain mukaan Viestintäviraston on päätöksellään määriteltävä merkitykselliset viestintämarkkinat, määrittävä markkina-analyysin perusteella huomattavan markkinavoiman yritykset sekä asetettava näille tarvittavat viestintämarkkinalain mukaiset velvollisuudet.

Viestintävirasto antaa lopulliset HMV-päätökset alkuvuodesta. Niissä on otettu myös huomioon komission kommentit.

• Lisätietoja:
viestintäneuvos Antti Kohtala,
puh. (09) 160 28329

Verkkoturavirasto Kreikkaan

◆ EU:n huippukokous päätti joulukuussa, että EU:n uusi tietoturavirasto perustetaan Kreikkaan.

Viraston tarkemmasta sijaintipaikasta ei ole tietoa, mutta ainakin Ateenan ja Kreetan nimet on kaavailuissa mainittu.

Viestintäministerit sopivat Euroopan verkko- ja tietoturaviraston ENISAn perustamisesta 26. marraskuuta pitämässään kokouksessa, joten viraston perustamista koskeva laki on jo voimassa. Viraston toimintaa aletaan käynnistää helmikuun aikana.

Viraston tehtävänä on ennakoida turvallisuusriskejä, antaa neuvoja komissiolle ja unionin jäsenvaltioille sekä tiedottaa suojautumiskeinoista yrityksille ja kansalaisille.

Lisäksi viraston on määrä suunnitella virusten torjunnan ja muiden tietoturvaongelmien yleiseurooppalaisia ratkaisuja. Virasto työllistää noin 30 henkilöä ja työntekijöiden odotetaan toimivan läheisissä suhteissa yritysmailmaan.

• Lisätietoja:
neuvotteleva virkamies Juhapekka Ristola,
puh. (09) 160 28348

Tietoyhteiskunta

Ministeri Luhtanen puhui tietoyhteiskunnan haasteista

◆ Liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** osallistui joulukuun puolivälissä Genevessä pidettyyn, tietoyhteiskuntaa käsittelevään YK:n huippukokoukseen.

Ministeri Luhtanen puhui kokouksen yhteydessä pidetyssä seminaarissa Suomen tietoyhteiskuntakehityksen menestekijöistä ja tulevaisuuden haasteista.

Puheessaan ministeri Luhtanen esitteli Suomen digitaaliseen tiedonsiirtoon ja tietoturvallisuuteen liittyviä strategioita sekä sitä, miten tieto- ja vies-

tintäteknologia on edistänyt kansalaisten tasa-arvoa.

Seminaarin yhteydessä Suomi esiteli myös oman tietoyhteiskuntastrategiansa ja sen täytäntöönpanoon liittyviä haasteita.

Tietoyhteiskuntaa käsittelevään World Summit on the Information Society (WSIS) -huippukokoukseen osallistuivat YK:n jäsenmaiden päämiehet. Huippukokous on kaksiosainen. Toinen osa pidetään 16.–18. marraskuuta 2005 Tunisissa.

Huippukokouksen ensimmäisessä osassa käsiteltiin yhteiskunnan kaikkien sidosryhmien, yksityisten kansalaisten, kansalaisjärjestöjen, liike-elämän ja työmarkkinajärjestöjen sekä julkisen hallinnon asemaa ja toimintaa tietoyhteiskunnassa.

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

Sähköiset julkishallinnon palvelut arvostettuja

◆ Sähköisten julkishallinnon palvelujen laatua ja käyttöä koskenut komission teettämä kyselytutkimus paljasti, että lähes 80 prosenttia käyttäjistä pitää verkkopalvelujen laatua vähintäänkin riittävänä ja yli puolet vastanneista oli niihin erittäin tyytyväinen.

Tavallisimmin mainittuja sähköisten palvelujen etuja ovat ajansäästö ja joustavuus. Yksityiset palvelujen käyttäjät pitivät sähköisten viranomaispalvelujen tärkeimpänä ominaisuutena helppoutta, yritykset puolestaan arvostivat niiden nopeutta.

Tutkimuksessa todetaan, että julkisen verkkopalvelun onnistumisen tulevaisuudessa ratkaisevat palvelujen sujuvuus, prosessien yksinkertaistaminen sekä tiedonvälityksen ja tietojen jälleenkäyttötapojen koordinoiminen viranomaisten kesken.

Tutkimuksessa oli haastateltu yli 28 000 sähköisten palveluiden käyttäjää 18 Euroopan maasta ja siinä keskityttiin enemmän kuluttajien kuin palveluiden tarjoajien näkökulmaan.

Tutkimus aiotaan toistaa vuoden 2004 aikana.

Tutkimus löytyy Internet-osoitteesta http://europa.eu.int/information_society/europe/2005

- Lisätietoja Internet-osoitteesta: <http://europa.eu.int/rapid/start>

Kasvualoite käsiteltiin Eurooppa-neuvostossa

◆ Euroopan unionin päämiehet sopivat Euroopan kasvualoitteesta. Kasvualoitteen tarkoituksena on vauhdittaa investointeja Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin ja käynnistää innovaatioiden ja teknologian alalla korkeatasoisia yleiseurooppalaisia hankkeita.

Kolmen seuraavan vuoden kuluessa ehdotetaan käynnistettäviksi 56 hanketta, joilla on useissa jäsenmaissa tuntevia vaikutuksia ja jotka edistävät kasvua, työllisyyttä ja ympäristönsuojelua.

Nopeasti käynnistettäviin hankkeisiin kuuluu kolmisenkymmentä liikenne-

verkkohanketta. Lisäksi ohjelmaan kuuluu laajakaistayhteyksien parantaminen. Suomea koskettava erityisesti nopea liikenneyhteys Vainikkalan kautta Venäjälle.

Komission suunnitelmassa korostetaan, että investointeja jarruttavat, hallinnolliset ja sääntelyyn liittyvät esteet on poistettava. Vuotuiset investointikustannukset ovat noin 10 miljardia euroa vuodessa vuoteen 2010 asti. Rahoitus tulisi EU:lta ja sen jäsenvaltioilta, Euroopan investointipankilta ja yksityisistä investoinneista.

Komission loppuraportissa on otettu huomioon lokakuussa kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmät. Se on laadittu yhteistyössä Euroopan investointipankin kanssa.

- Lisätietoja: http://europa.eu.int/comm/commissioners/prodi/pdf/growth_initiative_en.pdf

Itävalta otti käyttöön elektroniset tietullit

◆ Itävalta otti käyttöön tämän vuoden alusta uudet tietullit ja elektronisen tietullijärjestelmän.

Tietullimaksuja peritään moottori- ja pikateillä kaikilta ajoneuvoilta, joiden kokonaispaino ylittää 3,5 tonnia. Tullimaksun määrä vaihtelee 0,13 ja 0,273 euron välillä kilometriltä riippuen ajoneuvon akselien lukumäärästä. Tullimaksun päälle tulee 20 prosentin myyntivoittovero. Lisäksi eräillä tieosuuksilla on käytössä korotetut tietullit.

Tietullin suorittaminen tapahtuu sähköisesti autoon asennettavan GO-Box -laitteen välityksellä. Laitte on pakollinen ja sen voi hankkia viidellä eurolla mm. huoltoasemilta ja levähdyspaikoilta. Tietullien suorittamista valvovat ns. tietullisheriffit, joilla on oikeus sakottaa ilman laitetta ajavia 220 euron sakolla.

Säännöllisesti Itävallassa liikenneväyistä ulkomaalaisista autoista laitteen on hankkinut noin 120 000. Arvioiden mukaan laitteen tarvitsevia ulkomaalaisia ajoneuvoja on yhteensä 290 000.

- Lisätietoja: ylitarkastaja Helena Vänskä, puh. (09) 160 28559 ja Internet-osoitteista www.asfinag.at <http://wko.at/roadpricing>

Rautatiepolitiikka

Suomen rautatiepolitiikassa voi olla muutosten aika edessä

Suomessa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa on harjoitettu toisilleen vastakohtaisia rautateiden liberalisointipolitiikkaa. Isossa-Britanniassa koko henkilöliikenne hoidetaan ostopalveluna franchising-periaatteella ja tavaraliikenneyhtiöt ovat täysin yksityisiä, kun taas Suomessa yksi valtion omistama yhtiö, VR, hallitsee rahti- ja henkilöliikennesektoreita.

◆ Useimpien mittareiden mukaan Suomi tuntuu kuitenkin menestyneen paremmin kuin Iso-Britannia. Suomessa toimintavarmuus on tasolla, josta Britannian rautatiejohtajat voivat vain unelmoida, matkustajamäärät ovat vaakat ja tavaraliikenteen markkinaosuus on selvästi EU:n keskiarvoa suurempi.

Tämä selittyy pitkälti Suomen teollisuuden yksinkertaisella rakenteella. Isossa-Britanniassa yksityistäminen saatettiin päätökseen hyvin nopeasti 1990-luvun puolivälissä eikä keinoja uusien, erillisten alojen keskinäiseen yhteydenpitoon kehitetty. Yksityisten yhtiöiden maksimoidessa voittoa jaan kokeneet rautatiealan ihmiset siirrettiin eläkkeelle ja tilalle palkattiin pankkii-reja, juristeja ja konsultteja.

Ennen kaikkea linjauksen yksityisen sektorin tavoitteiden ja laajemman yleisen kiinnostuksen välillä jäi puuttumaan. Vasta hiljattain on palkattu "ei voittoa tavoitteleva" infrastruktuurijohtaja, ja Strategic Rail Authority (SRA), joka on puolittain itsenäinen valtion laitos, sai tehtäväkseen johtaa koko toimialaa. Ehkäpä kaikkein tärkein muutos on se, että rautatieyhtiöiden kans-

sa tehtiin tarkat tulossopimukset, jotka tehokkaasti rajoittavat niiden toiminnan palvelujen tarjoamiseen.

Suomalainen järjestelmä sitä vastoin on hyvin yksinkertainen. Ministeriön, RHK:n ja VR:n roolit ovat selkeät ja toisistaan erilliset. Näin ei suinkaan ole Isossa-Britanniassa, jossa liikenne-ministeriön rautatieosastolla työskente-



lee 80 ihmistä, joista moni tekee samaa työtä kuin kollegat SRA:ssa. Suomessa erityisosaamisen taso on korkea, kun taas Irossa-Britanniassa kokeneet rautatiealan ammattilaiset menettivät työpaikkansa, kun yksityiset yhtiöt etsivät keinoja vähentää kustannuksia.

Mutta tämä on myös yksi mahdollisista Suomen rautatiealan tulevaisuuden ongelmista. VR:llä ja RHK:ssa henkilökunnan keski-ikä on lähempänä 50 kuin 40. Tuo sukupolvi jää kymmenen vuoden kuluessa eläkkeelle. Vaikka molemmat organisaatiot ovat äskettäin tukeneet rautatiealalle suuntautuneita opiskelijoita, osaamisessa on tulevaisuudessa aukko, koska uusi sukupolvi ei ole aivan valmis täyttämään nykyisen keski- ja ylempään johdon paikkoja.

RHK suunnittelee lisäävänsä rataverkon kunnossapitotöiden kilpailutusta, mikä saattaa aiheuttaa ongelmia. Kilpailun edistämiseen tällä alalla on syytä, mutta RHK:n on pidettävä sopimukset tiukasti ohjaksissaan, jotta uusi järjestelmä toimisi kunnolla. Tämä prosessi käytiin läpi Irossa-Britanniassa yksityistämisen jälkeen. Alueellisten sopimusten luonteen vuoksi keskusjohtoista valvontaa ei ollut, suurtuotannon etuja oli vähemmän ja työtä valvottiin vähemmän. Lopulta menot karkasivat käsistä ja työn laatu huononi siihen pisteeseen saakka, että infrastruktuurijohtaja on palauttanut kaiken tuon työn talon sisällä tehtäväksi.

Useat ihmiset ovat sanoneet, että Suomessa kilpailu on epätodennäköistä, koska markkinat eivät houkuttele. Tämä on toki totta, mutta ei ole mitään syytä olettaa, etteivätkö keskipitkällä tai

pitkällä aikavälillä pienet tavaraliikenneoperaattorit, ja ehkäpä myös henkilöliikenneyrittäjät, haluaisi toimia erityisreiteillä.

Toisaalta VR:n rakenne ja valta saattaa saada ne luopumaan aikeistaan. Nopea vilkaisu VR:n vuosikertomukseen osoittaa, että sen yhtiöitä ovat maan ainoa rautateiden henkilöliikenneoperaattori, ainoa rautateiden tavaraliikenneyhtiö, suurin radanpito- ja kunnossapitoyhtiö ja yksi kolmesta suurimmasta maantiekuljetusyhtiöstä. Sillä on myös 5 % osuus kaikista linja-automatkoista. Käytännön syistä VR laatii RHK:n puolesta myös aikataulut. Mikä uusi, pieni yritys, joka väistämättä toimisi taloudellisesti reuna-alueella, uskaltaisi kilpailla tuollaista mahtia vastaan?

Koska VR hallitsee niin monia markkinoita ja sillä on nykyinen toiminnallinen vapaus, on itse asiassa vaikea ymmärtää kuinka ministeriö saa VR:n toteuttamaan hallituksen liikennepoliittisia tavoitteita. Britanniassa opittu läksy kannattaa muistaa – yksityisen puolen tavoitteet ja yleinen intressi eivät aina kohtaa.

Ehkä Suomen teollisuudessa toimintojen rooleja pitäisi hieman eriyttää. VR voi itse olla sitä mieltä, että sen eri osien välillä on hyvinkin vankat Kiinan muurit, mutta epäileville ulkopuolisille, mukaan lukien mahdolliset kilpailijat, herää aina kysymyksiä rahoituksesta ja ristikkäisistä tuista.

Vastaavanlainen syytös voitaisiin kohdistaa myös ministeriöön, joka luo liikennepoliittikkaa, suunnittelee toimialan rakennetta, tarjoaa rahoitusta,

omistaa VR Groupin sekä rautatieinfrastruktuurin, myöntää toimiluvat ja on myös regulaattoriviranomainen. Tässä tapauksessa saattaa olla vaikea vakuuttaa ulkopuolinen siitä, ettei eturistiriitoja ole.

Ministeriössä ja koko alalla käytävä rautatieregulaatiota koskeva keskustelu tuo epäilemättä vastauksia moniin näistä kysymyksistä. On kuitenkin ehdottomasti parempi, että muutoksia tehdään ennen kuin Suomi niihin pakotetaan. Monet Britannian ongelmista juontavat juurensa liian nopeasti yksityistämisen jälkeen tapahtuneista uudistuksista ja uudelleen järjestelyistä. Ei ole takuita siitä, että Suomen rautatiejärjestelmä olisi tuollaisen multistuksen edessä yhtään sen joustavampi.

SIMON COUSINS

Kirjoittaja on työskennellyt Englannin liikenneministeriössä rautatieasiantuntijana. Hän tutustui Suomen rautatiehallintoon neljän kuukauden ajan loppuvuonna 2003 virkamiesharjoittelijana liikenne- ja viestintäministeriössä. Artikkelin englanninkielinen teksti löytyy liikenne- ja viestintäministeriön kotisivuilta osoitteesta www.mintc.fi

Merenkulku

IMO päätti öljykuljetusten tiukennuksista

◆ Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on päättänyt tiukentaa yksirunkoisten säiliöalusten poistamisen aikataulua ja kieltää raskaiden öljyalausten kuljettamisen niillä. Lisäksi öljysäiliöalusten kunnonarviointijärjestelmä laajennetaan koskemaan kaikkia yli 15-vuotiaita yksirunkoisia tankkereita.

Yksirunkoisista säiliöaluksista luopumisen aikataulu aikaistuu viidellä vuodella. Aikaisemman vuoden 2015 sijaan yksirunkoiset säiliöalukset poistuvat maailman meriltä pääsääntöisesti viimeistään vuonna 2010. Vaarallimmista Erikan ja Prestigen tyyppisistä aluksista luovutaan kokonaan viimeistään vuonna 2005.

Raskaiden öljyalausten eli raskaan raakaöljyn ja raskaan polttoöljyn kuljetaminen yksirunkoisilla tankkereilla päättyy maailmanlaajuisesti viimeistään huhtikuussa 2005. Pienimmät alukset saavat jatkaa kuljetuksia vuoteen 2008 saakka.

Öljykuljetusten jatkumisen turvaamiseksi sovittiin, että raskasta raakaöljyä saa kuljettaa poikkeusluvalla alle 25-vuotiailla yksirunkoaluksilla. Samoin poikkeuslupia voidaan myöntää pelkästään kotimaisessa liikenteessä oleville aluksille raskaiden öljyjen kuljettamiseen.

EU-maat eivät tule sallimaan kyseisillä poikkeusluvilla liikennöiviä aluk-

sia satamiinsa. Suomenlahdella ei muutoinkaan kuljeteta raskasta vaan kevyempää raakaöljyä.

EU:ssa yksirunkoisten säiliöalusten uudet poistoajat ja raskaan öljyn kuljetuskielto ovat olleet voimassa jo lokakuusta 2003.

- Lisätietoja:
hallitussihteeri Minna Kivimäki,
puh. (09) 160 28573
merenkulun ylitarkastaja
Jorma Kämäräinen (Merenkululaitos),
puh. 020 448 4249

Öljyonnettomuuksien korvaussummat nousevat

◆ Öljytankkereiden aiheuttamien vahinkojen korvaussummat nousevat. Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa sovitut uudet korvaussummat tulivat Suomessa voimaan viime vuoden marraskuun alussa.

Aluksen omistajan enimmäisvastuu on öljyonnettomuuden vahinkoja korvattaessa aikaisemman 73 miljoonan euron sijasta 105 miljoonaa euroa.

Myös aluksen omistajan vastuuta täydentävän kansainvälisen korvausraston kattosumma nousee. Öljyn aiheuttamiin ympäristövahinkoihin korvauksia voi saada enimmillään entisen 165 miljoonan euron sijasta 250 miljoonaa euroa.

Rahaston varat kerätään sopimusvaltioissa toimivilta maksuvelvollisilta öljyn vastaanottajilta. Suomessa suurimmat maksajat ovat Fortum ja Suomen Petrooli.

Korvausten korottaminen ei aiheuta lisäkustannuksia valtiolle ja kunnille. Sen sijaan uudistuksen myötä valtion ja kuntien asema korvausten saajana paranee, sillä viranomaislahot ovat onnettomuustapauksissa yleensä huomattavia korvausten saajia.

- Lisätietoja:
hallitusneuvos Lolan Eriksson,
puh. (09) 160 28493

Joukkoliikenne

Tapestry opetti: Kohdentaminen ja kohderyhmän tuntemus kampanjoinnin perusasioita

Kestävää kehitystä tukevien liikennemuotojen edistämiskampanjoita tutkiva EU:n Tapestry-projekti päättyi vuodevaihteessa. Kolmen vuoden aikana on toteutettu ja analysoitu 18 kampanjaa eri puolilla Eurooppaa. Projektin keskeisiä opetuksia on huolellisen suunnittelun, tutkimuksen ja kohdentamisen merkitys riippumatta siitä, missä kulttuurissa ja millä tavoitteilla kampanjoita toteutetaan.

◆ Käytännössä kaikki projektin kampanjat tähtäsivät yksityisautoilun vähentämiseen. Kampanjat vaihtelivat maaseudun bussiliikenteen edistämisestä tai kimppakyyteihin kannustuksesta aina kävelyn tai pyöräilyn lisäämiseen koulumatkoilla.

Tapestryn kampanjat jakautuivat kolmeen ryhmään: autoilulle vaihtoehtoisista kulkumuodoista informoiminen ja eräänlainen käyttökoulutus, kohdennettu joukkoliikennemarkkinointi sekä terveys- ja ympäristöpainotteiset kampanjat.

Projektissa koottiin käytännön kokemuksi erilaisten kampanjoiden toteuttamisesta eri ympäristöissä. Niin onnistumiset kuin tehdyt virheetkin on koottu projektin raportteihin.

Suomea lähimpänä Tapestry-projektina toteutettiin Gävlessä koululaisille ja työmatkalaisille suunnattu kevyen liikenteen kampanja.

Tapestry keskeisiä tuloksia esiteltiin syksyn aikana eri puolilla Euroop-

paa pidetyissä seminaareissa. Tukholmassa luennoivat projektin koordinaattori **Sophie Taylor** Westminsterin yliopistosta ja mm. Dublinin ja Belfastin kampanjoita hoitanut **John Porter** Interactions Ltd:sta.

Sisälle kohderyhmän ajatusmaailmaan

Kaikkien kampanjoiden perimmäisenä tarkoituksena on muuttaa ihmisten matkustuskäyttäytymistä. Viestien on oltava yksinkertaisia, hyvin suunnattuja ja keskenään ristiriidattomia. Ennen kampanjan suunnittelua olisikin tutkittava ja ymmärrettävä kohderyhmän mielipiteet ja käyttäytymisen vaihtoimet.

Ydinajatuksena on se, että kampanjoilla on vaikutusta vain silloin, kun esitetty matkustuskäyttäytymisen muuttaminen on kohderyhmälle uskottava vaihtoehto.

Kampanjoinnin psykologiasta puhuneen John Porterin mukaan yleisluontoisella kampanjalla saatetaan lisätä

jonkin verran ihmisten tietoisuutta, mutta liian yleisellä viestillä ei käyttäytymiseen pysty vaikuttamaan. Siksi kampanjat olisikin kohdennettava tarkasti.

Matkustuskäyttäytymisen muuttaminen ei ole helppoa. Asenteita voidaan muuttaa joukkoliikenteelle myönteisemmiksi, mutta tästä on tekoihin vielä pitkä matka. Erittäin harvat lähtevät muuttamaan tapojaan ideologisista syistä. Sitäkin useammille tekojen vaikuttimena on henkilökohtainen hyöty. Kampanjalla on edellytykset onnistua, jos hyöty pystytään osoittamaan ja kertomaan siitä kohderyhmälle oikeilla välineillä.

Porter painottaa tutkimusta ennen kampanjan aloittamista. Myös väliaikataarkistus voi olla paikallaan, jotta kampanjan painotuksia voidaan vielä kampanjan kestäessä tarvittaessa muuttaa. Kampanjan vaiheiden dokumentointi sekä onnistumisten ja virheiden kirjaaminen ovat tärkeitä tulevien kampanjoiden suunnittelun kannalta.

Kampanjakuvaukset ja raportit löytyvät Internetistä osoitteesta www.eu-tapestry.org.

- Lisätietoja:
tiedottaja Eine Rossi,
puh. (09) 160 28331

Ilmailu

Yhtenäinen ilmatila viimein hyväksytty

◆ Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat päässeet yhteisymmärrykseen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomisesta siviili- ja sotilasilmailua varten. Asialla on ollut kiire, sillä varsinkin Euroopan tiheään asutuilla alueilla lentoliikenteen nopea kasvu koettelee nykyisten lennonjohtajärjestelyjen sietokykyä, mikä näkyy lentojen myöhästymisinä.

Yhtenäinen ilmatila -aloitteen tavoitteena on nostaa lennonjohdon kapasiteettia ja lisätä ilmailun turvallisuutta. Euroopan maiden ilmatilan hallinta tapahtuu edelleen 1960-luvulla luodun järjestelmän mukaan, ja sitä sääntelevät tiukat kahdenväliset sopimukset. Lennonjohtokeskukset johtavat liikennettä kansallisessa ilmatilassa. Lentokone voi matkallaan joutua olemaan yhteydessä hyvinkin moneen lennonjohtokeskukseen, mitä voidaan pi-

tää rajallisen lennonjohtokapasiteetin tuhlauksena.

Siviili- ja sotilasilmailu on yleensä erotettu toisistaan, ja niille on varattu ilmassa eri lohkot. Tämä hidastaa lentoja, koska siviilikoneiden pitää kiertyä sotilasalueet.

Energiasta ja liikenteestä vastaava komissaari **Loyola de Palacio** kertoo, että hän aloitti työn yhtenäisen ilmatilan puolesta tullessaan Brysseliin vuonna 1999 ja asetti tavoitteeksi Euroopan ilmatilan hallinnan uudistamisen vuoden 2004 mennessä. Nyt toteutuneen suunnitelman ansiosta lentoliikenteen määrä voi kasvaa turvallisemmin.

- Lisätietoja: vanhempi hallitussihteeri Rita Linna, puh. (09) 160 28556

Korkea EU-virka suomalaisille

◆ Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) hallintoneuvosto valitsi hallintojohtajakseen (Administrative Director) suomalaisen **Markku Junkkarin**.

Markku Junkkari on vuodesta 2000 lähtien toiminut Italiassa Torinossa sijaitsevan European Training Foundationin (ETF) hallintojohtajana. ETF:n palveluksessa hän on ollut vuodesta 1996 lähtien.

Sitä ennen hän on toiminut mm. Suomen opetushallituksen kansainvälisen koulutuksen konsultointiyhtiön FTP Oy:n toimitusjohtajana ja projektikoordinaattorina.

- Lisätietoja: hallitusneuvos Yrjö Mäkelä, puh. (09) 160 28473

Ei luistimia eikä mailoja lentokoneen matkustamoon

◆ Komission tammikuussa antamassa asetuksessa luetellaan ensimmäistä kertaa tavarat, joiden kuljettaminen lentokoneen matkustamossa on kielletty kaikkialla Euroopan unionin alueella.

Räjähteiden ja aseiden lisäksi lueteltiin kuuluvat monet terävät esineet, kuten sakset ja luistimet, sekä monet

tylpät esineet, kuten jääkiekko- ja golfmailat. Lisäksi komissio laati lyhyemmän luettelon niistä tavaroista, joita ei voi kuljettaa lentokoneen ruumassakaan.

Tarkoituksena on, että matkustajat saisivat selvää tietoa siitä, millaiset matkatavarat takavarikoidaan lentoasemien turvatarkastuksessa. EU-maiden

viranomaisten on tiedotettava matkustajille kielletyistä matkatavaroista viimeistään lähtöselvityksen aikana.

- Lisätietoja: <http://europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten>

Kuljetus ja logistiikka

Parlamentti hylkäsi satamapalveludirektiivin

◆ Euroopan unionin parlamentti hylkäsi marraskuussa EU:n komission esityksen satamapalveludirektiiviksi äänestyksen jälkeen.

Äänestystulos oli 229–209 direktiivin hylkäämisen puolesta. Parlamentin ja ministerineuvoston sovittelukomiteassa parlamentin edustajat äänestivät esityksen hyväksymisen puolesta vain yhden äänen enemmistöllä.

Useat edustajat kritisoivatkin täystunnossa voimakkaasti kompromissia ja olivat huolestuneita direktiiviluonnoksen sosiaalisista ja työllisyysvaikutuksista. Myös merenkulun turvallisuuden ja ympäristön pelättiin kärsivän.

Harvinainen hylkäyspäätös palauttaa direktiiviesityksen komission val-

misteltavaksi. Voi kestää vuosia ennen kuin parlamentin päätettävänä on uusi esitys satamapalveluista.

Hylätty ehdotus sisälsi mm. satamien ahtauksen avaamisen kilpailulle siten, että laivojen oma henkilökunta olisi voinut hoitaa ahtauksen satamissa toimivien ahtausyhtiöiden sijasta. EU:n jäsenmaiden päätettäväksi olisi kuitenkin jäänyt toimilupien myöntäminen.

Myös kiistelty luotsaus olisi sisällynyt direktiiviin. Viranomaisilla olisi kuitenkin ollut tarkoitus rajoittaa luotsauspalvelujen tarjoaminen yhteen yritykseen meriturvallisuusyhtiöksi.

Direktiiviä kannattaneen konservatiiviryhmän mielestä satamapalvelujen avaaminen kilpailulle olisi välttämätön-

tä EU-maiden kilpailukykyyn kannalta. Nyt satamien monopoliyhtiöt ja ay-liike muodostavat monissa maissa viidakkon, joka nostaa satamapalvelujen hinnat tarpeettoman korkeiksi.

Erityisesti EU:n suurissa satamissa Hollannissa ja Belgiassa pelättiin satamapalveludirektiiviä, mikä johti useiden ryhmien hajoamiseen äänestyksessä. Tämä on toinen kerta, kun vuonna 1999 valittu parlamentti hylkää sovittelun tuloksen.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Lassi Hilska,
puh. (09) 160 28497, 040 543 6573



EU haluaa yhdenmukaistaa kuljetuskontit

◆ Euroopan unionissa on vireillä direktiivi, jolla yhdenmukaistettaisiin eri kuljetusmuodoissa EU:n alueella käytettävät tavarankuljetuskontit. Uudessa niin sanotussa EILY-kontissa yhdistettäisiin merikontin lujuus ja vaihtokontin lastikapasiteetti.

Nykyisin käytetään useita mitoitettuja ja ominaisuuksiltaan erilaisia kontteja, jotka hidastavat lastinkäsittelyä liikennemuotojen välillä, direktiiviehdotusta perustellaan. Esimerkiksi valtamerikuljetuksissa käytettävien ISO-standardin mukaisten konttien pituus ei ole maantiekuljetusten kannalta paras mahdollinen, mutta Suomelle tärkeässä mannertenvälisessä konttiliikenteessä ISO-kontit ovat määräviä.

EU-maissa tapahtuvissa kuljetuksissa EILY-kontin käyttöönotto lisää ensivaiheessa konttistandardien määrää. Pitkällä eli noin 15 vuoden tähtämällä EILY-kontin käyttöönotto vähentäisi konttimallien määrää EU:n sisäisessä liikenteessä. Tämä helpottaisi konttiliikenteen logistiikkaa EU:n sisällä.

EU:n direktiiviehdotuksen taustalla on komission vuonna 2001 julkaissut liikennepolitiikan valkoinen kirja, jossa lähimerenkulkua pidetään kestävästi liikenteen tavoitteiden saavuttamisessa avainasemassa. Komissio antoi huhtikuussa 2003 tiedonannon lähimerenkulun edistämishjelmasta. Direktiiviesitys sisältyy kyseiseen ohjelmaan.

Direktiivin käsittely on kesken Euroopan parlamentissa. Vielä ei tiedetä, milloin asia tulee neuvoston käsiteltäväksi.

• Lisätietoja:
erikoistutkija Jari Gröhn,
puh. (09) 160 28501

Marco Polon ensimmäisen haun tulokset keväällä

◆ Tavaraliikenteen ympäristöystävällisempien kuljetusmuotojen lisäämiseen pyrkivän Marco Polo -ohjelman ensimmäisen haun tulokset julkistetaan keväällä.

Parhailtaan komission liikenteen pääosaston intermodaaliyksikkö käy hakemuksia läpi. Yksikön antaman alustavan aikataulun mukaan ensimmäinen lista kannatettavista hankkeista julkistetaan helmikuun aikana.

Varsinaiset päätökset Marco Polo -ohjelmaan hyväksytyistä hankkeista tehdään jäsenmaiden edustajien kokouksessa huhti-toukokuussa ja sopimukset allekirjoitetaan mahdollisimman pian päätösten jälkeen.

Suomesta tukihakemuksia joulukuun 10. päivä päättyneeseen hakuun tuli muutama.

Marco Polo -ohjelmaan on varattu sen ensimmäiselle nelivuotisjaksolle eli vuosille 2003–2006 yhteensä 75 miljoonaa euroa.

• Lisätietoja:
ylitarkastaja Helena Vänskä,
puh. (09) 160 28559

Tuomioistuinasiat

Muuttoautojen verotus EY-tuomioistuimen käsittelyssä

◆ Suomalainen ennakkoratkaisuasias, joka koskee muuton yhteydessä maahan tuotujen autojen eli nk. muuttoautojen verotusta, oli suullisessa käsittelyssä EY-tuomioistuimessa Luxemburgissa 15. tammikuuta.

Korkein hallinto-oikeus on pyytänyt yhteisöjen tuomioistuimelta ennakkoratkaisua nk. muuttotavaradirektiivin tulkinnasta. Korkein hallinto-oikeus haluaa tietää, tuleeko muuttotavaradirektiivissä edellytetty verovapaus sovellettavaksi Suomen autoveroon. Nykyään muuttoautoista kannetaan autovero.

Muuttoautoille myönnetään kuitenkin enimmäillään 13 450 euron veronalennus.

Suomi katsoo, että Suomen autovero on muuttotavaradirektiivissä tarkoitettu omaisuuden käytöstä maan alueella kannettava erityinen vero. Direktiivin nimellömäisen määräyksen nojalla tällaisten verojen kantaminen on sallittua.

Suomen hallituksen ohella suulliseen käsittelyyn osallistuvat Tanska, Kreikka, Euroopan komissio sekä pääasian kantaja.

Julkisasiamiehen ratkaisuehdotus ja tuomio annetaan myöhemmin.

- Lisätietoja:
EU-tuomioistuinasioiden johtaja
Tuula Pynnä, ulkoasiainministeriö,
puh. (09) 1605 5709

Työaikadirektiivikanteen käsittely käynnistyy

◆ Suomen viranomaisten saamien tietojen mukaan yrittäjäkuljettajien työajan sääntelyä koskevan kanteen käsittely EY-tuomioistuimessa Luxemburgissa alkaa 5. helmikuuta. Prosessi käynnistyy suullisella käsittelyllä.

EY-tuomioistuimen päätös on odotettavissa nopeasti käsittelyn jälkeen eli vielä tämän kevään aikana.

Suomen kanteen kanssa käsitellään samaan aikaan Espanjan vastaava kanne.

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



Tutkimus

Seuraava tutkimushankkeiden hakukierros avautuu kesäkuussa

◆ Komission liikennedirektooraatin koodinoma hakukierros 3A avautuu kesäkuussa 2004. Tässä vaiheessa tämänkertaisen haun aihealueet ovat vielä päättämättä.

Ohjelmakomitean kokouksessa komissio kävi läpi omat ehdotuksensa ja esitti avoinna olevia kysymyksiä.

Komissio haluaa kartoittaa ennen kilpailun julkistamista mm. millaisia uusia tutkimustarpeita on nousemassa pinnalle erityisesti liikennepolitiikan näkökulmasta sekä miten työohjelman tarkistuksessa tulisi käsitellä teollisuuden ja erityisesti pk-yritysten sekä kandidaattimaiden osallistumisen kannustaminen.

Sekä Tekesiltä että Suomen Akatemialta on mahdollista saada rahoitusta

EU-tutkimushankkeen valmisteluun. Tietoa tästä ja yleensäkin 6. puiteohjelmasta löytyy Tekesin Internet-sivuilta osoitteesta www.tekes.fi/eu/fin/6po/index.html

LVM:n eri yksiköt sekä myös hallinnonalan virastot voivat rahoittaa EU-hankkeissa tarvittavia kansallisia osuuksia. Lisäksi ne voivat osallistua tarjousten valmistelun kustannuksiin tapauksissa, jotka sopivat niiden tavoitteisiin ja kulloiseenkin määrärahatilanteeseen.

Kustakin tapauksesta on neuvoteltava erikseen ministeriön asianomaisen yksikön kanssa. Tutkijat ovat toivoneet samanlaista listaa kiinnostuksen kohteista kuin edellisen 5. puiteohjelmankin aikana.

Puiteohjelmien muoto ja tyyli ovat kuitenkin muuttuneet huomattavasti. EU:n tarjouspyynnöissä ei ole enää samanlaisia täsmällisiä ja tarjousten sisältöä rajoittavia hankekuvauksia. Siten LVM voi vain todeta olevansa kiinnostunut tavoitteitaan tukevista hankkeista. Osallistuminen rahoitukseen riippuu täysin tarjousten tarkemmasta sisällöstä.

LVM:n toimintalinjoja löytyy mm. Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025 -strategiasta, osastrategioista sekä viimeisestä toiminta- ja taloussuunnitelmasta. Julkaisut löytyvät osoitteesta <http://www.mintc.fi>.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Martti Mäkelä,
puh. (09) 160 28637

Liikennetutkimusta verkotetaan EU:ssa

ERA-NET TRANSPORT on EU:n 6. puiteohjelmasta rahoitettava, yhdeksän eurooppalaisen valtion yhteinen ponnistus liikennetutkimuksen verkottamiseksi. Vuoden alussa käynnistyneen nelivuotisen ohjelman tavoitteena on saada aikaan tehokas valtioiden rajat ylittävä yhteistyö liikennetutkimuksen alalla.

Ohjelma pyrkii kehittämään yhteisen eurooppalaisen liikennetutkimuk-

sen vision, yhteisiä tutkimusmenetelmiä, ohjelmointimalleja ja projektijohdantamiskäytäntöjä.

Ohjelmasta syntyneet tulokset on tarkoitettu välineiksi poliittisille päätöksentekijöille täydentämään tietoja tulevista liikennepolitiikan haasteista ja eurooppalaisen liikennetutkimuksen prioriteeteista.

Tarkoituksena on myös avata kansallisia tutkimusohjelmia eurooppalaisille kumppaneille.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Martti Mäkelä,
puh. (09) 160 28637
ylitarkastaja Päivi Antikainen,
puh. (09) 160 28628

Pohjoismaiden ja Baltian menestystä pohdittiin

Nordisk Transport Forskning eli NTF järjesti 27.11.2003 Kööpenhaminassa Pohjoismaiden ja Baltian maiden liikennetutkimusalan edustajille tarkoitettua EU-tutkimuksen kutsuseminaarin.

Seminaarin tarkoituksena oli selvittää maiden menestymistä ensimmäisellä tarjouskierroksella, pohtia syitä tarjousten onnistumiseen ja epäonnistumiseen sekä jakaa näkemyksiä uusista instrumenteista. Lisäksi seminaarissa pyrittiin esittämään johtopäätöksiä ja suosituksia, jotka johtaisivat maiden parempaan menestymiseen tulevilla tarjouskierroksilla.

Seminaarin materiaali on koottu NTF:n kotisivuille <http://www.ntf-research.org/> kohtaan Conference papers.

Suomalaiset pärjäsivät komission tutkimusdirektooraatin 1B-tarjouskierroksella erinomaisesti. Yritysten lisäksi korkeakoulut ja tutkimuslaitokset olivat hyvin mukana läpimenneissä uusien instrumenttien hankkeissa.

Suomalaiset koordinoivat kahta hanketta, joista toinen on laaja IP-hanke. Liikennedirektooraatin 1A-tarjouskierrokselle suomalaiset osallistivat huomattavasti ja menestys oli heikohko.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Martti Mäkelä,
puh. (09) 160 28637
ylitarkastaja Päivi Antikainen,
puh. (09) 160 28628

Liikennetutkimuksen haku käynnissä

Komission liikennedirektooraatin koordinoima EU-liikennetutkimuksen tarjouskierros 2B on avautunut. Tarjouskierros on auki 6. huhtikuuta saakka. Budjetti on 150 miljoonaa euroa, josta uusien instrumenttien Networks of Excellence NoE ja Integrated Projects IP osuus on 105 miljoonaa. Loput 45 miljoonaa on kohdistettu perinteisille hankemuodoille. Avoinna olevat aihealueet löytyvät tarkistetusta työohjelmasta osoitteesta http://fp6.cordis.lu/fp6/calls_open.cfm.

- Lisätietoja:
liikenneneuvos Martti Mäkelä,
puh. (09) 160 28637
ylitarkastaja Päivi Antikainen,
puh. (09) 160 28628



Matkan varrelta

Muutoksia viestinnän EU-koordinoinnissa

◆ Liikenne- ja viestintäministeriössä on vuoden vaihteessa tapahtunut muutoksia viestinnän EU-asioiden koordinoinnissa. Kansainvälisessä yksikössä ministeriön EU-koordinoinnista vastannut **Antti Paasilehto** on siirtynyt viestintämarkkinaosastolle.

Neuvotteleva virkamies Paasilehto hoitaa yleisiä EU-asioita ja niiden koordinoimista. Muuta yleiset kansainväliset asiat ovat **Sanna Helopuron** vastuulla.

Antti Paasilehdon aiempia tehtäviä on vuoden alusta asti hoitanut **Miia Lahti**. Hän vastaa EU-asioiden koordinoinnista sekä viestintäalan kansainvälisten kokousten ja tapaamisten valmistelusta.

Aikaisemmin ylitarkastaja Lahti on työskennellyt Tasavallan presidentin kansliassa ja Suomen EU-puheenjohtajuuskauden puheenjohtajuussihteeristössä.

- Lisätietoja:
ylitarkastaja Miia Lahti,
puh. (09) 160 28373

Ministeri Luhtanen tapasi Venäjän liikenneministerin

◆ Liikenne- ja viestintäministeri **Leena Luhtanen** ja Venäjän liikenneministeri **Sergei Frank** katsovat, että Suomenlahden öljykuljetusten turvallisuutta on voitu edistää tiivistetyllä yhteistyöllä. Suomen ja Venäjän liikenneministerit tapasivat 18. marraskuuta Helsingissä.

Suomi toisti aloitteensa neuvotteluista uudeksi kahdenväliseksi lentoliikennesopimukseksi. Ministeri Luhtanen painotti, että lentoliikenteen liberalisoinnista olisi tarpeen neuvotella.

Maiden väliseen lentoliikenteeseen olisi syytä saada useampia lentoyhtiö-

itä. Liikenneministeri Frank sanoi, että Venäjä on valmis keskustelemaan asiasta, mutta niin, että hyötyä koituisi molemmille maille.

Suomen ja Venäjän liikenneministerit jatkoivat neuvottelujaan mm. talvimerenkulun turvallisuudesta Pietarissa 24. tammikuuta.

- Lisätietoja:
merenkulkuneuvos Raimo Kurki,
puh. (09) 160 28490
hallitusneuvos Yrjö Mäkelä,
puh. (09) 160 28473

Svensk Resumé

Teleministrarna i Europeiska unionen

◆ Teleministrarna i Europeiska unionen enades vid ett möte i Bryssel den 20. november om att grunda en myndighet för nät- och informationssäkerhet. Byrån för it-säkerhet har i uppgift att öka unionens och medlemsländernas beredskap att hindra hot mot informationssäkerheten och annan it-kriminalitet.

Myndigheten skall göra det lättare att genomföra åtgärder för att förbättra it-säkerheten och garantera att systemen inom Europeiska unionen passar ihop.

Vid EU:s toppmöte i december beslöts att den nya byrån för it-säkerhet grundas i Grekland.

Trafikministrarna i Europeiska unionen

◆ Trafikministrarna i Europeiska unionen har enats om vilka projekt som skall prioriteras inom trafiknätverket TEN, som täcker hela Europa. TEN-nätverket förnyas som ett led i de förändringar som utvidgningen av EU medför. På ett möte i Bryssel den 5. december godkände ministrarna en lista på 30 projekt som skall prioriteras då EU beviljar finansieringsstöd.

De TEN-projekt på listan som berör Finland är projektet Nordiska triangeln och projektet Östersjöns motorväg. För att projektet Nordiska triangeln skall förverkligas krävs att man bygger färdigt E18-vägen mellan Lojo och Muurila, samt från Helsingfors till ryska gränsen. Dessutom behövs spårförbindelse för snabbtåg från Helsingfors till ryska gränsen.

I riktlinjerna för TEN-beslutet finns också ett förslag om havens motorvägar. Det är ett initiativ för att förbättra förbindelserna mellan randstater och utveckla sjöfartens konkurrenskraft. Förslaget möjliggör också ett vidare samarbete än tidigare inom projektet Östersjöns motorväg.

Vid mötet diskuterade trafikministrarna för första gången ett förnyande av det så kallade vinjettdirektivet om vägtullar och användaravgifter för tunga fordon i landsvägstrafik. Gemensamma regler för prissättningen i EU är aktuella, eftersom Tyskland går in för betalning baserad på kilometeravgift.

Ersättningarna för oljeolyckor stiger

◆ Ersättningarna för skador förorsakade av oljetankrar stiger enligt ett beslut av Internationella sjöfartsorganisationen IMO. I Finland träder de nya ersättningssummorna i kraft den 1. november.

Vid ersättningen av skador från en oljeolycka är fartygets ägare i fortsättningen ansvarig för en andel på 105 miljoner euro, mot tidigare 73 miljoner. Också den högsta summan från den internationella fonden för skadeersättningar stiger. För miljöskador förorsakade av olja blir den högsta ersättningssumman 250 miljoner euro, mot tidigare 165 miljoner.

Medlen i fonden samlas in från mottagarna av olja i avtalsländerna. I Finland är de största betalarna Fortum och Suomen Petrooli.

- Tilläggsuppgifter:
regeringsråd Lolan Eriksson,
tfn (09) 160 28493

IMO skärpte bestämmelserna om oljetransporter

◆ Internationella sjöfartsorganisationen IMO har beslutat skärpa tidtabellen med fem år för avvecklingen av tankfartyg med enkelt skrov och förbjudat transport av tung olja med sådana tankfartyg.

Enligt den gamla tidtabellen skulle tankfartyg med enkelt skrov tas ur bruk år 2015, men enligt det nya beslutet skall de i regel försvinna från världshaven senast 2010. Fartyg av den farligaste typen, sådana som Erika och Prestige, skall man helt frångå senast 2005.

Transporten av tung råolja och tung brännolja med tankfartyg med enkelt skrov slutar över hela världen senast i april 2005. Med små fartyg får man fortsätta transporter till 2008. För att oljetransporterna ändå skall kunna fortsätta i tillräcklig omfattning har man enats om att transport av tung råolja med fartyg med enkelt skrov kan beviljas undantagstillstånd om fartyget är yngre än 25 år.

EU-länderna kommer inte att godkänna fartyg som trafikerar med såda-

na undantagstillstånd i sina hamnar. Inom EU har de nya tidtabellerna för avvecklingen av tankfartyg med enkelt skrov och förbudet mot transport av tung olja varit i kraft sedan oktober 2003.

• Tilläggsuppgifter:
överinspektör Jorma Kämäräinen
(Sjöfartsverket),
tfn 020 448 4249, 040 5155 407

Nya ordföranden Irland betonar trafikfrågor

◆ Med temat "Linking Europe together" för sin ordförandeperiod i Europeiska rådet går Irland in för att länka ihop Europa också fysiskt. Många av de frågor den nya ordföranden vill föra fram gäller trafiksektorn. Där har Irland som viktigaste mål att stöda harmoniseringen av Europas väg- och järnvägsnät samt att förbättra säkerheten i trafiken.

Den viktigaste frågan för Irland under ordförandeperioden är att föra förhandlingarna om det andra järnvägspaketet till ett beslut – enligt tidtabellen senast inom april. Kommissionen har preliminärt meddelat att man under februari kommer att ge ett förslag till ett tredje järnvägspaket. I det finns bland annat ett förslag om att öppna persontrafiken för fri konkurrens.

Ett annat område som Irland vill föra framåt är riktlinjerna i TEN-programmet. Till den prioriteringslista ministerrådet beslutade om under Italiens ordförandeperiod väntas Europaparlamentet komma med tillägg och preciseringar. Irland vill först förhandla inofficiellt med parlamentet och kommer vid behov att ge över ärendet till följande ordförandeland Holland.

Irland kommer att vara aktivt vid behandlingen av det så kallade eurovinjett-direktivet för prissättningen av tung landsvägstrafik. Enligt ett förslag till direktivförändring skall avgifterna för landsvägstrafiken baseras på en kilometertaxa.

I fråga om flygtrafiken ser Irland inga viktiga frågor att driva på just nu.

Inte heller inom sjöfarten tänker ordföranden lyfta fram några nya frågor. Beträffande direktivförslaget om bestraffning av fartyg som försakat oljeutsläpp strävar Irland att hitta samförstånd vid ministerrådets möte i mars.

Inom telekommunikationssektorn kommer Irland särskilt att lyfta fram de nationella bredbandsstrategierna. Ordföranden hoppas att ministerrådet skall få en möjligast god uppfattning av vilka målsättningar medlemsländernas strategier har. Irland försöker hitta en gemensam linje i ett program för att förbättra säkerheten och innehållet på internet.

Julkaisuja

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja -sarja

**Sähköisen tunnistamisen menetelmät
ja niiden sääntelyn tarve**
(44/2003)

**Vaarallisten aineiden kuljetusten
tunneliturvallisuusmallit**
(45/2003)

**MONA – Mobiilipalvelujen kehittämissuunnitelma.
Loppuraportti**
(47/2003)

**EU-maiden ADSL- ja kaapelimodeemiyhteyksien
kuluttajahinnat. Lokakuu 2003**
(49/2003)

Kansallinen laajakaistastrategia. Ehdotus
(50/2003)

**VALO – Verkostojen ajantasainen logistiikka.
Ohjelman arviointi ja suositukset logistiikan tutkimus-
ja kehittämistoiminnan jatkamiseksi**
(51/2003)

Kohti digiaikaa
(52/2003)

Telepalvelututkimus 2003
(53/2003)

Painettujen julkaisujen tilaukset

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

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisut pdf-muodossa
Internetissä osoitteessa www.mintc.fi.

EU-vaihde

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA