

EU-VAIHDE

2 • 2008

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

Suvi Lindén:
Suomen ääntä kuuluu
EU:n viestintäpolitiikan
uudistuksessa
SIVUT 4-5



Vinjettidirektiiviä
ollaan muuttamassa
sivu 12

Komissio uudistaa
TEN-verkon suuntaviivoja
sivu 13

2 • 2008 SISÄLTÖ EU-VAIHDE – LIIKENTEN JA VIESTINNÄN EU-TIETOA

Toimitus

Liikenne- ja viestintäministeriö
Ministeriön viestintä
PL 31, 00023 Valtioneuvosto
päätoimittaja Janne Hauta (JH)
puhelin (09) 160 28322

Katariina Kivistö (KK)
Karita Kontula-Sokka (KK-S)
Olli Mäntylä (OM)
Eine Rossi (ER)
Leena Salonen (LS)
Ruotsinkieliset käännökset Harriet Öster
Tilaukset ja osoitteenmuutokset
info@lvm.fi
faksi (09) 160 28590
puhelin (09) 160 28332

Lisätietojen antajat ovat liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehiä, ellei toisin mainita.

sähköposti
etunimi.sukunimi@lvm.fi

Ulkoasu ja taitto

Workshop Pälvä Oy

Paino

Edita Prima Oy

Kannen kuva

Euroopan komission kuvapankki

Kuvat

Euroopan komission kuvapankki,
Finnairin kuvapankki,
Liikenne- ja viestintäministeriön arkisto,
Tekesin kuvapankki,
Antero Aaltonen, Panu Pälvä
ISSN 1239-7595 (painotuote)
ISSN 1795-4088 (verkkolehti)

EU-vaihde on luettavissa liikenne- ja viestintäministeriön nettisivuilta osoitteesta www.lvm.fi

Tekstin lainaaminen on sallittu, mutta lähde on mainittava.

näkökulma 4–5

Suomen ääntä kuultu EU:n viestintäpolitiikan uudistuksessa
Suvi Lindén

liikenneministerineuvosto 6–8

Euroopan unionin liikenneministerit
Tavaraliikenteen markkinoillepääsy pohdittavana
Tavaraliikenteelle suunnattu rautatieverkko sai kannatusta
Alusten korvausvastuut jäihin
Ehdotus Galileo-yhteistyöstä hyväksyttiin
Lippuvaltioiden vastuuesitys vastatulessa
Lentoliikenteen paikanvarausjärjestelmistä yhteinen linja
Yhtenäisistä lentoasemamaksuista sopu
Lentoliikenne kestäväälle linjalle

Suomi puheenjohtajana 9

Kansainvälinen liikennefoorumi ITF
pureutui liikenteen ilmastovaikutuksiin

liikennepolitiikka 10–13

Ministeri Vehviläinen ja komissaari Barrot tapasivat:
Suomi haluaa kuljetusyrittäjät työaikadirektiivin ulkopuolelle ja raskaan liikenteen tiemaksut vapaaehtoisiksi
Kesäkuun neuvostossa tieliikennettä ja viestinnän lakipaketti
Ympäristöministerit keskustelivat ajoneuvojen CO2-päästönormeista
Uudet EU-jäsenmaat rajoitetusti mukaan Suomen kuljetusmarkkinoille
Suomi lausui kaupunkiliikennepolitiikasta
Ministerivieras esitteli Ranskan painopisteet
Vinjetidirektiiviä ollaan muuttamassa
Komissio uudistaa TEN-verkon suuntaviivoja
Matkapuhelimet käyttöön EU-lennoilla
Lentoyhtiöiden musta lista päivitetty
Taajamaliikenne syyniin Euroopan liikenneturvallisuuspäivänä

viestintäpolitiikka 14

Komissio kysyi yleisradion rahoituksesta
Hintasääntely saattaa laajeta dataan ja tekstiviesteihin
Turvallisemman internetin kehittäminen jatkuu

tutkimus 15

Uusi portaali liikennetiedolle
Eurooppa-neuvosto: tutkimukseen panostettava
Clean Skyn yhteistyöryhmä nimetty
Suomi osallistuu COST-hankkeisiin
Ilmatonmuutos ja älykäs liikenne esillä TRA-kongressissa

svensk resumé 16–17

Kommunikationsminister Suvi Lindén:
Finlands röst har blivit hörd i EU:s kommunikationspolitiska reform
Europeiska unionens transportministrar
Medlemsländerna vill sköta sitt flaggstansansvar inom IMO

matkan varrelta 18

Virastouudistus käynnistyi
Liikenneturvallisuusyksikölle uusi päällikkö
Liikennekomissaari vaihtuu
Uusia EU-virkamiehiä

julkaisut 19



“Kannatettavaa on muun muassa lainsäädännön päivittäminen niin, että se mahdollistaa teknologioiden ja markkinoiden suotuisan kehityksen.”

Viestintäministeri Suvi Lindén

Suomen ääntä kuulu EU:n viestintäpolitiikan uudistuksessa

Näkökulmassa viestintäministeri Suvi Lindén tarkastelee EU:n viestintäpolitiikan jyvää ja akanoita Suomen kannalta.

EU:n viestintäpolitiikan uudistaminen on mittava haaste. Hanke käynnistyi teleministerineuvostossa jo viime vuoden marraskuussa. Sen jälkeen keskustelut ovat jatkuneet virkamiestasolla viikoittain. Käsitteily on päässyt vauhtiin myös Euroopan parlamentin valiokunnissa.

Olen määrittänyt kotimaista kantaamme EU-direktiivien uudistamiseen hallitusohjelman mukaisesti siten, että Suomi kannattaa komission ehdotusten tavoitteita, mutta suhtautuu varauksellisesti eräisiin konkreettisiin ehdotuksiin.

Kannatettavaa on muun muassa lainsäädännön päivittäminen niin, että se mahdollistaa teknologioiden ja markkinoiden suotuisan kehityksen. Tärkeää on myös edistää langatonta taloutta, purkaa sektorikohtaista sääntelyä siellä, missä sitä ei tarvita sekä vahvistaa kuluttajien oikeuksia ja tietoturva.

Kansalliset huolenaiheemme puolestaan liittyvät erityisesti taajuushallinnon uudistukseen, komission veto-oikeuden laajentamiseen koskemaan teleyrityksille määrättäviä velvoitteita sekä uuden eurooppalaisen viestintäviranomaisen perustamiseen.

Suomi kannattaa taajuuksien käytön kehittämistä tehokkaammaksi ja joustavammaksi. Taajuudet ovat kuitenkin huomattavan arvokas kansallinen luonnonvara. On olennaista, että voimme jatkossakin itse päättää siitä, miten näitä niukkoja resursseja käytetään, jotta niistä saadaan paras mahdollinen yhteiskunnallinen hyöty.

Sisämarkkinoiden toimivuus on sekin tärkeä tavoite. Meillä on hyviä esimerkkejä onnistuneesta sisämarkkinalainsäädännöstä myös sähköisen viestinnän alueella – vaikkapa viime kesänä hyväksytty roaming-maksuasetus.

Sähköisen viestinnän markkinat ovat olennaisilta osiltaan kansallisia. Siksi on tärkeää, että direktiiveissä otetaan riittävästi huomioon kansallisten markkinoiden erilaiset etenemisnopeudet ja sääntelytarpeet. Liian pitkälle viety harmonisointi voisi jarruttaa kehitystä. Komission veto-oikeutta ei tulisi laajentaa yksittäisten teleyritysten sääntelyyn.

Tärkeää on myös edistää langatonta taloutta, purkaa sektorikohtaista sääntelyä siellä, missä sitä ei tarvita sekä vahvistaa kuluttajien oikeuksia ja tietoturva.

Euroopan sähköisen viestinnän markkinaviranomaisen perustamiseen Suomi suhtautuu kriittisesti. Vastaavat hyödyt voitaisiin todennäköisesti saavuttaa pienemmällä kustannuksella siten, että kehitettäisiin nykyisten työryhmien ja komiteoiden toimintaa. Tällaisia ovat muun muassa viestintäkomitea, radiotaajuuskomitea sekä Euroopan regulaattorien ryhmä ERG.

Suomi on saanut käynnissä olevissa neuvotteluissa hyvin äänensä kuuluviin. Tämä selittyy pitkälti sillä, että muodostimme kansallisen kantamme hyvissä ajoin. Aloitimme keskustelut sidosryhmien kanssa jo siinä vaiheessa, kun komission valmistelemista ehdotuksista oli tihkunut vasta epävirallisia tietoja. Kun kansalliset tavoitteemme olivat kirkaat, pystyimme osallistumaan neuvotteluihin täysipainoisesti alkumetreiltä alkaen.

Hyvällä ajoituksella on ollut ilmeisesti vaikutusta: suurimmat huolestukset on otettu varsin tyydyttävällä tavalla huomioon puheenjohtajamaa Slovenian esittämässä kompromissiehdotuksissa. Olen keskustellut tiiviisti myös parlamentaarikkojen kanssa, ja näyttää siltä, että myös parlamentti tulee omissa mietinnöissään liikkumaan samaan suuntaan. Parlamentin on tarkoitus äänestää mietinnöstään heinäkuussa.

Seuraavan kerran teleministerit keskustelevat viestintäpolitiikan uudistuksesta 12. kesäkuuta. Tuolloin puheenjohtajamaa Slovenia esittää raportin asian tähänastisesta etenemisestä. Varsinaisia päätöksiä ei siis ole odotettavissa ennen Ranskan puheenjohtajakautta. Silloin ehdotuksista on tarkoitus saavuttaa neuvoston yhteinen kanta.

Yhteisen kannan jälkeen haasteena on vielä sovittaa yhteen ministerineuvoston ja parlamentin kannat ennen kesän 2009 europarlamenttivaaleja. Pidän aikataulua haasteellisena, mutta en mahdottomana. Onnistumisen edellytyksenä on kuitenkin se, että komissio luopuu liian pitkälle menevistä taajuusuudistusta, veto-oikeutta ja eurovirastoa koskevista ehdotuksistaan.

Euroopan unionin liikenneministerit

Liikenneministerit kokoontuivat 7. huhtikuuta Luxemburgissa.

Ministerit kävivät periaatekeskustelun maantieliikennettä koskevasta puheenjohtajan sovintoesityksestä. Jäsenmaat eivät kuitenkaan vielä päässeet yksimielisyyteen kabotaasiin liittyvistä ongelmista.

Neuvosto kävi periaatekeskustelun kolmannen merenkulkupaketin kahdesta jäljellä olevasta asiasta eli lippuvastuuehdotuksesta ja siviilivastuuehdotuksesta. Jäsenmaiden suuri enemmistö ei pitänyt kumpaakaan ehdotusta tarpeellisena.

Neuvosto hyväksyi päätelmät tavaraliikenteelle suunnattu rautatieverkosta. Se saavutti yleisnäkemykset Galileo-asetuksesta, tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevasta asetuksesta sekä poliittisen yhteisymmärryksen lentoasemamaksudirektiivistä.

Liikenneministeri **Anu Vehviläinen** osallistui kokoukseen. Neuvoston yhteydessä ministeri Vehviläinen tapasi liikennekomissaari **Jacques Barrot**'n. Tapaamisessa keskusteltiin muun muassa komission tulevasta eurovinjetidirektiivin muutosehdotuksesta sekä maantieliikenteen työaikadirektiivin soveltamisesta yrittäjäkuljettajiin.

Suomi painotti, että ulkoisen liikennejohtajan riippumattomuus kuljetusten tilaajiin on varmistettava. Tämä oli Suomen mielestä otettu hyvin huomioon puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa.

Asian käsittely jatkuu kesäkuun liikenneneuvostossa. ■

Lisätietoja:

hallitusneuvos Jorma Hörkkö, puh. (09) 160 28503.



kuva: Panu Pälvä

Tavaraliikenteen markkinoillepääsy pohdittavana

Neuvosto kävi periaatekeskustelun niin sanotusta maantieliikennepaketista. Siihen kuuluvat kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsy tieliikenteessä, liikenteenharjoittajien ammatillinen pätevyys sekä linja-autoliikenteen markkinoille pääsy. Puheenjohtajan tilannekatsaukseen sisältyi kompromissiesitys, josta neuvosto kävi periaatekeskustelun.

● Kompromissiesitys sai laajalti kannatusta, mutta ei vielä lopullista jäsenmaiden hyväksyntää. Vaikein kysymys oli kabotaasi eli oikeus harjoittaa tilapäisesti kansallista tavaraliikennettä toisessa jäsenvaltiossa.

Useat jäsenmaat kannattivat alkuperäistä ehdotusta lievempää sääntelyä. Alkuperäinen komission ehdotus oli, että vieraan maan liikenteenharjoittajalla olisi oikeus kolmeen kuljetukseen viikon aikana jossain toisessa EU-maassa. Jäsenmaiden enemmistö vaati myös, että paluumatkalla sallittaisiin läpikulkumaiden kabotaasi tyhjiin kuljetusten välttämiseksi. Ministerit keskustelivat myös sähköisen liikenneluparekisterin perustamisesta.

Liikenneministeri **Vehviläinen** totesi, että Suomi voi periaatteessa hyväksyä kabotaasia koskevan ehdotuksen osana kokonaispakettia. Suomi kuitenkin haluaa katsoa, minkälaiseksi kokonaisuus muodostuu, ennen kuin sen lopullisesti hyväksyy.

Suomi painotti, että ulkoisen liikennejohtajan riippumattomuus kuljetusten tilaajiin on varmistettava. Tämä oli Suomen mielestä otettu hyvin huomioon puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa.

Asian käsittely jatkuu kesäkuun liikenneneuvostossa. (KK) ■

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

Tavaraliikenteelle suunnattu rautatieverkko sai kannatusta

● Neuvostossa käytiin keskustelu komission esityksestä, jolla pyritään lisäämään rautatieliikenteen rahtikuljetuksia. EU:n liikenneministerit kannattivat yksimielisesti rautateiden tavaraliikenteen erityisaseman korostamista. Puheenjohtajavaltio Slovenia korosti, että rautateiden kehittäminen on tärkeää mm. ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.

Vastauspuheenvuorossaan komissio myönsi, että on tarpeen löytää asianmukainen tasapaino matkustaja- ja tavarakuljetusten välillä. (KK) ■

Lisätietoja:

liikenneneuvos Lassi Hilska, puh. (09) 160 28497

Alusten korvausvastuut jäihin

● Toinenkin EU:n kolmannen merenkulkupaketin ratkaisua vailla oleva asiakokonaisuus oli vastatuulella.

Esityksessä alusten siviilioikeudelliseksi vastuiksi pyritään luomaan yhtenäinen korvaustaso ja kaikkien alusten pakolliset vakuutukset. Erityisesti pieniä aluksia ja hylättyjä merimiehiä koskevat säännökset ovat sellaisia, jossa EU:n tulisi komission mielestä edetä ensimmäisenä.

Jäsenmaat eivät kuitenkaan nähneet ehdotuksessa lisäarvoa, vaan pitivät ensisijaisena jo olemassa olevan kansainvälisen vastuujärjestelmän saattamista voimaan.

Suomikaan ei voinut hyväksyä ehdotusta sellaisenaan, mutta oli valmis harkitsemaan kansainvälistä järjestelmää täydentäviä toimia. Jäsenmaista vain Ranska puhui ehdotuksen puolesta.

Puheenjohtajamaa Slovenia summasi, että neuvosto sitoutuu siviilivastuuehdotuksen tavoitteisiin. Ehdotuksen käsittely ei jatku Slovenian puheenjohtajuuskaudella. (KK) ■

Lisätietoja:

hallitusneuvos Lolan Eriksson, puh. (09) 160 28493



kuva: Tekes

Ehdotus Galileo-yhteistyöstä hyväksyttiin

● Ministerit vahvistivat yksimielisesti yleisnäkemyksen EGNOS- ja GALILEO-satelliittinavigointia koskevasta asetusehdotuksesta. Asiasta on käytännössä saavutettu neuvoteluratkaisu Euroopan parlamentin kanssa. Komissio kiitteli nykyistä ja aiempia puheenjohtajavaltioita asian tehokkaasta käsittelystä.

Liikennekomissaari **Jacques Barrot** totesi, että lopputulos vastaa hyvin liikenneministerien ja komission marraskuussa asettamia tavoitteita. Komissaari Barrot muistutti, että seuraavan Galileo-satelliitin laukaus myötä Galileo on toteutuksessa.

Jäsenmaista Italia pahoitteli hankintasääntöihin sisältyvää 40 prosentin aliurakointivelvoitetta. Italia vaati, että komission on tarkoin seurattava alihankintasäännöistä mahdollisesti aiheutuvia ongelmia ja tarvittaessa ryhdyttävä toimiin. Alan-komaat korosti, että hankkeessa on jatkossakin noudatettava tiukkaa kustannuskuria. (KK) ■

Lisätietoja:

liikenneneuvos Seppo Öörni, puh. (09) 160 28545



Kuva: Finnairin kuvapankki

Lippuvaltioiden vastuusestys vastatulessa

Ministerit keskustelivat kolmannen merenkulukupaketin kahdesta jäljellä olevasta ehdotuksesta. Neuvostossa kävi ilmi, että jäsenvaltiot eivät ole valmiita hyväksymään lippuvaltioiden vastuuta koskevaa esitystä.

Ministerit kävivät periaatekeskustelun, joka perustui puheenjohtajamaan aikaisemmin esittämiin kysymyksiin. Puheenjohtajamaa Slovenia oli tiedustellut jäsenmailta, millä keinoin lippuvaltion vastuuta voidaan merenkulun turvallisuuden parantamiseksi lisätä. Tarkoituksena oli selvittää, jatketaanko ehdotusten käsittelyä neuvostossa ja jos, niin missä muodossa.

Komissio muistutti, että kahdeksan jäsenvaltiota on satamavalvontatarkastusten harmaalla listalla ja yksi mustalla listalla. Komissio painotti, että vapaaehtoisilla toimilla ei voida saavuttaa riittäviä tuloksia.

Jäsenmaiden selvä enemmistö kannatti esityksen tavoitteita, mutta piti silti esitystä tarpeettomana. Useimmat jäsenmaat kannattivat mieluummin jäsenvaltioiden sitoumusta Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n sopimusten noudattamiseen.

Suomi ei pitänyt ehdotettua direktiiviä parhaana mahdollisena keinona täyttää lippuvaltiovastuuvälivoitteita. Suomi on kuitenkin valmis harkitsemaan sellaista ehdotusta, jolla lippuvaltiovastuuta koskeva toimivalta ei siirry yhteisölle.

Puheenjohtajamaa Slovenia totesi keskustelun lopuksi, että neuvosto sitoutuu lippuvaltioehdotuksen tavoitteisiin, koska lippuvaltioehdotukselle ei ole riittävästi tukea. Slovenia ei enää jatka ehdotuksen käsittelyä. (KK) ■

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

Lentoliikenteen paikanvarausjärjestelmistä yhteinen linja

Neuvosto vahvisti yksimielisesti yleisnäkemyksen asetusehdotuksesta, jolla määritetään tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä koskevat käytännösäännöt. Euroopan parlamentti ei ole vielä saanut ensimmäistä käsittelyä asiasta päätökseen.

Kaikki jäsenmaat kannattivat yleisnäkemystä asian ratkaisemiseksi. (KK) ■

Lisätietoja: ylitarkastaja Anna-Leena Suppola, puh. (09) 160 28390

Yhtenäisistä lentoasemamaksuista sopu

Neuvosto vahvisti poliittisen yhteisymmärryksen asetusehdotuksesta, jolla luodaan yhtenäiset säännökset lentoasemamaksuista EU:n alueella.

Esityksestä vallitsi lähes täydellinen yhteisymmärrys. Vain Luxemburg on tyytymätön säännökseen, jolla sen lentoasema joutuu soveltamisalan piiriin, mutta sen lähellä sijaitsevat matkustajamäärältään suuremmat kilpailijat eivät. Syynä tähän on se, että hinnoitteluperiaatteita sovelletaan lentoasemiin, joiden vuotuinen liikennemäärä on yli viisi miljoonaa. Jos tällaista lentokenttää jäsenvaltiossa ei ole, säännökset koskevat maan suurinta kenttää.

Luxemburg äänestikin neuvostossa ratkaisua vastaan ja viittasi mahdollisuuden riittävään asetukseen tuomioistuimissa. Komissio korosti, että se seuraa tarkoin asetuksen kilpailuvaikutuksia. (KK) ■

Lisätietoja: ylitarkastaja Topi Sirén, puh. (09) 160 28457

Lentoliikenne kestäväälle linjalle

Ministerit hyväksyivät linjauksen yleisilmailun ja liikentotoimintojen kestävästä kehityksestä.

Komissio korosti puheenvuorossaan, että yleisilmailu ja liikentotoiminta ovat tärkeä osa Euroopan ilmailualaa ja -teollisuutta.

Jäsenmaista Alankomaat korosti läheisyysperiaatetta ja huomautti, että norminannosta tulisi pidättäytyä, jos kevyempiä vaihtoehtoja on käytettävissä. (KK) ■

Lisätietoja: ylitarkastaja Topi Sirén, puh. (09) 160 28457



Kuva: Liikenne- ja viestintäministeriö

Suomi puheenjohtajana

Kansainvälinen liikennefoorumi ITF pureutui liikenteen ilmastovaikutuksiin



Liikennepolitiikan päättäjien sekä yritys- ja tiedemaailman uusi yhteistyöelin Kansainvälinen liikennefoorumi ITF kokoontui 28. – 30. toukokuuta Saksassa Leipzigissa. Ensimmäistä kertaa ministeritasoisena pidetyn konferenssin teemana oli liikenne ja ympäristö.

Suomi toimii viime vuonna perustetun foorumin ensimmäisenä puheenjohtajavaltiona. Leipzigin konferenssissa puhetta johti liikenneministeri **Anu Vehviläinen**. ITF perustettiin Euroopan liikenneministerikonferenssin CEMT:n seuraajaksi.

Leipzigissä keskusteltiin muun muassa öljyn ja liikenteen keskinäisestä riippuvuudesta ja siitä, kuinka tekniikoiden kehittämisellä ja liikennepoliittisilla toimilla voidaan parantaa ympäristön tilaan.

Työpajojen aiheina olivat muun muassa liikenteen energiatehokkuus ja liikennekäyttämisen muutokset.

Liikennemuotojen yhteinen foorumi

Suomi on toiminut Kansainvälisen liikennefoorumin ITF:n ensimmäisenä puheenjohtajavaltiona viime kesästä. Tuolloin CEMT:n viimeisessä kokouksessa luovutettiin ITF:n kiertävä puheenjohtajuus Suomelle.

Liikennefoorumi ei ole päätöksentekoeelin vaan tavoite on toimia kaikki liikennemuodot yhdistävänä kattotapahtumana, jossa poliittiset päättäjät, järjestöt, yritykset ja tiedemaailma voivat vapaasti vaihtaa tietoja ja näkemyksiä.

Horizontaaleissa asioissa, kuten ympäristökysymyksissä, liikennemuodoilla ei ole tähän mennessä ollut luontevaa yhteistyöelintä, vaan aiheita on käsitelty kunkin liikennemuodon omilla kansainvälisillä areenoilla.

Leipzigin konferenssilta haluttiin avointa ja välitöntä mielipiteiden vaihtoa.

Foorumin muita puhujia olivat muun muassa Nobelin rauhanpalkinnon yhdessä

Merkel pääpuhujana

Leipzigin foorumin pääpuhujana oli Saksan liittokansleri **Angela Merkel**. Liittokanslerin osallistuminen korosti ITF:n merkitystä liikennealan korkean tason strategisena kohtaamispaikkana.

Foorumin muuta puhujia olivat muun muassa Nobelin rauhanpalkinnon yhdessä

AI Goren kanssa voittanut taloustieteilijä **Rajendra Kumar Pachauri**, Airbusin toimitusjohtaja **Thomas Enders** ja OECD:n pääsihteeri **Angel Gurría**.

Tiedemaailmaa konferenssissa edustivat muun muassa vähäpäästöistä liikennettä tutkinut Astonin yliopiston professori **Julia King** sekä professori **Pekka Himanen**.

Uudessa liikennefoorumissa on 52 jäsenmaata. ITF toimii OECD:n liittännäisorganisaationa, kuten CEMT aiemmin. ■ (JH)

Lisätietoja:

kansainvälisten asioiden neuvos Minna Kivimäki, puh. (09) 160 28013
viestintäjohtaja Katariina Kivistö
puh. 0400 502 128

Ministeri Vehviläinen ja komissaari Barrot tapasivat:

Suomi haluaa kuljetusyrittäjät työaikadirektiivin ulkopuolelle ja raskaan liikenteen tiemaksut vapaaehtoisiksi

Liikenneministeri **Anu Vehviläinen** tapasi maaliskuun neuvoston yhteydessä liikennekomissaari **Jacques Barrot'n**. Keskustelut koskivat muun muassa maantieliikenteen työaikadirektiivin soveltamista kuljetusyrittäjiin ja raskaalta liikenteeltä perittäviä tiemaksuja.

● Ministeri Vehviläinen kiirehti komissiota tekemään mahdollisimman pian tarvittavat muutokset työaikadirektiiviin, jotta kuljetusyrittäjät vapautuisivat heille kaavailusta työaikasääteystä. Komission esitystä asiasta odotetaan kesällä. Suomi on johdonmukaisesti vastustanut koko EU-jäsenyytensä ajan sitä, että kuljetusyrittäjien työaikoja rajoitettaisiin.

Kuljetusyrittäjien saatava itse päättää työajoistaan

Vehviläinen korosti Barrot'lle suomalaisen kuljetusalan erityisrakennetta. Ministerin mielestä maantieliikenteen työaikasääteily vaikeuttaisi pienten ja keskisuurten yritysten kilpailukykyä. Myös työvoiman saanti olisi entistä hankalampaa alalla, jolla jo nyt on pulaa työvoimasta.

Tukea Suomen näkemykset ovat saaneet komission viimevuotisesta raportista. Sen mukaan työaikojen noudattamista olisi erittäin vaikea valvoa ja rajoitukset karkottaisivat alalle hakeutuvia nuoria ansiomahdollisuuksien vähetessä.

Vehviläinen tarjosi komissaarille suomalais- reseptiä ratkaisuksi niin sanottuja valeyrit-

täjiä koskevaan ongelmaan, joka vaivaa useita jäsenmaita. Suomen työsopimuslaisissa työnte- kijä on tarkasti määritelty. Suomalaisen kantsan- tokannan mukaan itsenäinen yrittäjä kantaa yrittäjyydestä aiheutuvat riskit, on juridisesti ja taloudellisesti riippumaton kuljetuksen ti- laajasta sekä päättää itsenäisesti esimerkiksi kuljettajista, heidän palkkauksestaan ja työ- ajoistaan sekä ajoneuvojen käytöstä. Suomi on toimittanut oman esityksensä määritelmästä komissiolle.

Maantieliikenteen työaikadirektiivi on hyväksytty vuonna 2002 ja sitä on tarkoitus ryhtyä soveltamaan yrittäjäkuljettajiin maaliskuussa 2009. EU:n seuraava puheenjohta- jamaa Ranska on aiemmin kiivaasti vaatinut yrittäjiä työaikarajoitusten piiriin.

Raskaan liikenteen tiemaksuista päätettävä kansallisesti

Ministeri Vehviläinen valotti Barrot'lle Suomen näkemyksiä komission kaavaillemiin muutok- siin raskaalta liikenteeltä perittäviin tiemak- suihin. Vehviläisen mukaan periaatteelliset tarpeet muuttaa ns. eurovinjettidirektiiviä ovat

hyväksyttävät: tavoitteena on hillitä liikenteen kasvua ja ilmastonmuutosta.

Vehviläinen korosti Barrot'lle, että Suo- messa raskaalta liikenteeltä perittävät verot ja maksut kattavat jo nyt lähes kokonaan raskaan liikenteen aiheuttamat tienpidon kustannukset ja ulkoiset kustannukset. Siksi ne olisi otettava huomioon ulkoisten kustan- nusten hintoja määriteltäessä. Vehviläinen huomautti myös, että Suomessa liikenteen ulkoiset kustannukset eivät ole läheskään samaa tasoa kuin ruuhkaisessa Keski-Euroo- passa. Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että kunkin jäsenmaan liikenteelliset olosuhteet otetaan huomioon. ■ (LS)

Lisätietoja:

ylijohtaja Juhani Tervala, puh. (09) 160 28482

kansainvälisten asioiden neuvos
Minna Kivimäki, puh. (09) 160 28013

Kesäkuun neuvostossa tieliikennettä ja viestinnän lakipaketti

EU:n liikenne- ja teleministerit kokoontuvat Luxemburgissa 12.–13. kesäkuuta.

● Ensimmäinen kokouspäivä on omistettu viestintäpolitiikan asioille. Sähköisen viestinnän uudistettavasta lakipaketista saadaan tilannekatsaus. Näkemysten vaihdolle on myös varattu aikaa.

Liikenneministerien asialista painottuu maantieliikentee- seen. Kuljetusmarkkinoille pääsy, ammatinharjoittamisen eh- dot ja kansainväliset bussikuljetukset ovat tarkastelussa. Niistä tavoitellaan poliittista yhteisymmärrystä.

Lisäksi teleministerit tarkastelevat digitaaliselta televisiolta vapautuvien taajuuksien jakoa. Asiasta on tarkoitus hyväksyä päätelmät.

Ajoneuvomääräyksiä käsitellään niin ikään. Vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen halutaan yleistyvän. ■

Lisätietoja: viestintäjohtaja Katariina Kivistö, puh. (09) 160 28330

Ympäristöministerit keskustelivat ajoneuvojen CO₂-päästönormeista

● Ympäristöministerit keskustelivat maaliskuun koko- uksessaan komission ehdotuksesta henkilöautojen CO₂- päästövaatimuksiksi. Keskustelu käytiin siitä, miten ja min- kä tasoisia normeja henkilöautojen hiilidioksidipäästöille tulisi asettaa.

Suomi tukee komission ehdotusta sitovien CO₂-pääs- tönormien asettamista henkilöautoille. Yleiseen tavoitteeseen, eli 130 g/km päästöihin vuonna 2012, pyritään niin, että kullekin uudelle henkilöautomallille lasketaan erityis- tavoite massan perusteella.

Suomen mielestä ajoneuvon paino on hyvä parametri automallikohtaisen CO₂-tavoitteen laskentaa varten, kos- ka massasta on tyyppihyväksyntämääräysten perusteella riittävä tietopohja jo olemassa.

Massa on hyvä CO₂-parametri myös siksi, että massa ja CO₂-päästöjen välillä on tietty korrelaatio. CO₂-päästöjen vähentäminen ei kuitenkaan ole tiukasti ja yksinomaan sidoksissa ajoneuvon painoon. Tämä sallii sen, että mark- kinoilla on jatkossakin erikokoisia ja eri käyttövoimalla kul- kevia ajoneuvoja.

Komissio on selvittämässä rinnakkaisia ja mahdollisesti korvaavia kriteerejä CO₂-päästövaatimusten määrittelyssä.

Suomen mielestä komission esitys kohtelee suhteellisen tasapuolisesti erikokoisia henkilöautoja ja niiden valmista- jia. Jos komission lähestymistapaan halutaan muutoksia, perusteluiden tulisi olla läpinäkyviä ja riittävän hyvin pe- rusteltuja.

Suomi toivoo, että ehdotukseen sisällytettäisiin pitkän aikavälin ennusteita ja tavoitteita autojen CO₂-päästöjen kehittymiselle. Tällaiset tavoitteet eivät kuitenkaan saisi alkaa elää "omaa elämäänsä" sitovina raja-arvoina ennen kuin niiden saavuttamisesta on tehty tarkempia vaikutus- arvioita. ■ (JH)

Lisätietoja: liikenneneuvos Risto Saari, puh. (09) 160 28878

Uudet EU-jäsenmaat rajoitetusti mukaan Suomen kuljetusmarkkinoille

● Suomen sisäiset kuljetusmarkkinat avautuvat tänä keväänä rajoitetusti myös EU:n uusille jäsenmaille. Viron, Latvian, Liettuan, Puolan, Slovakian, Tsekin ja Unkarin liikenteenharjoittajat voivat toimia Suomen sisäisillä kuljetusmarkki- noilla tasavertaisina suomalaisyritysten kanssa Suomen säädöksiä noudattaen. Liikenne- ja viestintäministeriö ei enää jatkanut näiden maiden kabotaasikiellolle annettua siirtymäaikaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei usko kovin monen ulkomaisen kuljetusyrit- täjän kilpailevan vastakaan Suomen tavarankuljetuksista, sillä asiaa koskevan EU-säädöksen mukaan kabotaasi on sallittu vain väliaikaisesti ja pysyvät kuljetus- sopimukset ovat kiellettyjä. Tätä käsitystä tukee myös ministeriön tuore selvitys (Kabotaasi Suomessa, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 26/2008).

Selvityksen mukaan rajoitusten poistaminen ei lisänne merkittävästi kabo- taasikuljetuksia, joten suurta uhkaa Suomen kuljetuselinkeinoille ei ole odotet- tavissa. Syitä on monia. Laillista kabotaasia on vaikea määrittellä ja kuljetusten väliaikaisvaatimus vähentää ulkomaiden yrittäjien kiinnostusta. Rasitteita ovat lisäksi muun muassa tietoteknisten valmiuksien ja kuljettajien kielitaidon puu- teellisuudet. Lisäksi selvitys osoittaa, että suomalaisyrittäjien pelkäämä alhai- sempi hintataso uusissa jäsenmaissa on osittain myytti: kustannukset ovat myös Baltian maissa kohonneet.

Ellei kuljetuksissa noudateta Suomen lakien ja EU-säännösten velvoitteita, on ministeriön mukaan kuitenkin mahdollista, että syntyy suomalaisyrittäjien pelkäämää epätervettä kilpailua. Jatkossa onkin syytä selvittää, voitaisiinko kabo- taasikuljetuksissa ottaa käyttöön ulkomaan kuljetuksissa jo nyt pakollinen rahtikirja tai muu vastaavan tyyppinen asiakirja.

EU:ssa on valmisteilla asetus, jossa annettaisiin yhteiset säännöt maanteiden kabotaasille. Kabotaasi olisi sallittava kolmelle kuljetukselle viikon kuluessa maahan saapumisesta. Asetusta käsiteltiin EU:n liikenneministerien huhtikuun kokouksessa osana laajempaa tieliikennepakettia. ■ (LS)

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

Suomi lausui kaupunkiliikennepolitiikasta

● Euroopan komissio julkaisi syksyllä 2007 vihreän kirjan, jossa käsitellään kaupungin liikennejärjestelmiin liittyviä haasteita. Suomessa kirjasta on keskusteltu muun muassa eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa sekä ympäristövaliokunnassa.

Suomen lausunto toimitettiin komissiolle maaliskuussa. Siinä painotetaan, että vihreän kirjan esitykset eivät yksinään ratkaise kaupunkiliikenteen ongelmia. Keskeisintä on vähentää liikenteen tarvetta maankäytön ja liikennesuunnittelun keinoin. Suomi puoltaa linjausta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kasvattamisesta. Lausunnossa huomautetaan, että vihreä kirja olettaa virheellisesti nykyisen moottoriajoliikenteen kasvun jatkuvan.

Kestävän kehityksen liikennemuodot (erityisesti raideliikenne sekä kävely ja pyöräily) ovat Suomen kannan mukaan todellisia vaihtoehtoja missä tahansa kaupungissa. Tällöin tulisi laajentaa kevyen liikenteen väyliä ja nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa.

Suomessa kaupunkiliikenteen ongelmia on pyritty ratkaisemaan alueellisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla. Sen kytkentä alueen maankäytön suunnitteluun ei ole kuitenkaan ollut riittävää. ■ (OM)

Lisätietoja: ylitarkastaja Katariina Myllärniemi, puh. (09) 160 28759

Komissio uudistaa TEN-verkon suuntaviivoja

● Euroopan komissio valmistelee TEN-liikenneverkon suuntaviivojen uudistamista. Komission on tarkoitus julkistaa aiheesta vihreä kirja lokakuussa 2008. Ehdotus uusista suuntaviivoista valmistuu vuonna 2010. Vihreässä kirjassa painotetaan aiheita, jotka ovat olleet ongelmallisia tai puutteellisia nykyisessä järjestelmässä. Näitä ovat muun muassa rahoituksen taso ja riittävyys, kasvihuoneilmiön huomioiminen sekä TEN-runkoverkon määrittäminen.

Komission mukaan kehitettävää on myös eri liikennemuotojen yhdistettyjen kuljetusten toimivuudessa. Lisäksi tulee pohtia PPP-järjestelmän eli julkisten ja yksityisten toimijoiden välisen yhteistyön näkymiä.

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö tarkistaa suuntaviivoja ja listaa uudet prioriteettihankkeet. Työ toteutetaan yhdessä väylävirastojen kanssa. Suomella on intressejä kehittää yhteyksiä kolmansiin maihin, ja erityisesti yhteydet Venäjälle ovat tärkeitä. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan nykyiset painopisteet ovat liiksi EU:n sisäisiä.

EU:n neuvosto ja parlamentti hyväksyvät rahoitettavat kohteet ja niille myönnettävien tukien suuruudet. Suomi on saanut vuosina 1995–2006 tukea yhteensä noin 160 miljoonaa euroa. Seinäjoki–Oulu-rataosuuden parantamiseen myönnettiin 9,3 miljoonaa euroa. ■ (OM)

Lisätietoja: yli-insinööri Risto Murto, puh. (09) 160 28369

Ministerivieras esitteli Ranskan painopisteet

Ranska toimii EU:n puheenjohtajanaan vuoden 2008 syksyn ajan.



Kuva: Euroopan komission kuvapankki

● Ranskan liikenneasioista vastaavan apulaisministeri **Dominique Bussereau** esitteli maan neljä painopistettä, kun hän vieraili Suomen liikenne- ja viestintäministeriössä huhtikuussa.

Ranska painottaa kaudellaan kestävää kehitystä, turvallisuutta, sisämarkkinoiden täytäntöönpanoa ja uusia teknologioita.

Keskusteluissa käsiteltiin komission tulevaa eurovinjettidirektiivin muutosehdotusta. Bussereau kertoi tukevasa komission aikomusta sisällyttää ulkoiset kustannukset infrastruktuurin käyttömaksuihin.

Ranska aikoo jatkaa myös lippuvaltio vastuuta sekä omistajan siviilioikeudellista vastuuta koskevien ehdotusten työstämistä. Bussereau arvioi, että neuvostossa jo hyväksytyt direktiiviehdotukset tulisi viedä Euroopan parlamentin käsiteltäväksi nykyiseltä pohjalta.

Ranska on valmis viemään eteenpäin myös maantieliikenteen tieliikennesäädöspakettia. Maantieliikenteen työaikadirektiivin muutosehdotusta Bussereau toi esille huolen siitä, että tosiasiasa palkkakuljettajiin verrattavat yrittäjät, ns. valeyrittäjät, jäisivät työaika rajoitusten ulkopuolelle.

Ranska painottaa kaudellaan *Galileo- ja Egnos-* satelliittijärjestelmien strategista ja poliittista merkitystä. Galileo-hankkeessa tulisi maan kannan mukaan toimia ripeästi ja ottaa käyttöön kokonaispaketti. (JH) ■

Lisätietoja: kansainvälisten asioiden neuvos Minna Kivimäki, puh. (09) 160 28013.

Vinjettidirektiiviä ollaan muuttamassa

● Komission tavoitteena on mahdollistaa ja myöhemmin velvoittaa ulkoisten kustannusten periminen liikenteeltä kaikissa liikennemuodoissa. Ensimmäinen askel on raskaan tieliikenteen veroja ja maksuja sääntelevän niin sanotun vinjettidirektiivin uudistaminen. Myöhemmin on luvassa ehdotukset muidenkin liikennemuotojen ulkoisten kustannusten hinnoittelusta.

Komissiolla on velvoite ehdottaa direktiivin muutosta, sillä nykyinen direktiivi edellyttää sitä. Aiemmin sovittu komission tulee tehdä viimeistään 10. kesäkuuta arvio ja ehdotus kaikkien liikennemuotojen ulkoisten kustannusten perimisestä liikenteeltä.

Viimeisimpien tietojen mukaan komissio ei ehkä pysy täysin aikataulussa. Näyttää siltä, että kesäkuussa julkistetaan hinnoittelutiedonanto, joka sisältää ehdotuksen direktiivin muuttamisesta. Liikenneministereille

hanketta perusteltiin Sloveniassa pidetyssä epävirallisessa neuvoston kokouksessa toukokuun alussa.

Ranska on ilmoittanut aiheen yhdeksi puheenjohtajuutensa painopisteeksi. Kovin pitkälle sinä aikana tuskin kuitenkaan ehditään, sillä yhteisössä on paljon erimielisyyttä liikenteen hinnoittelusta. Poikkeavia näkemyksiä on jopa siitä, mikä osa kustannuksista kulloinkin on ulkoisia ja mikä sisäisiä. Kaikkia ulkoisia kustannuksia ei todennäköisesti ehdoteta hinnoittelun piiriin. Esimerkiksi ulkoiset onnettomuuskustannukset jäänevät ulkopuolelle. Tätä Suomikin on edellyttänyt.

Suomi pitää ulkoisten kustannusten hinnoittelua perusteltuna. Toiveena on, että direktiivi on selkeästä ohjaava ja osoittaa pelisäännöt sekä hinnoittelun enimmäistasot. Tuottojen korvamerkintä esimerkiksi vahinkojen korvaamiseen tai haitan synnyntä estämiseen on entistäkin tärkeämpää. ■ (KK)

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

Matkapuhelimet käyttöön EU-lennoilla

● Euroopan unionin sisäisillä lennoilla voi pian käyttää matkapuhelinta. EU:n komissio antoi huhtikuun alussa suosituksen, jolla yhdenmukaistetaan matkapuhelinten käyttöön lentokoneissa liittyviä teknisiä vaatimuksia.

Matkustajien puhelimet liitetään koneen sisäverkkoon, josta on satelliittiyhteys maassa oleviin verkkoihin. Yksittäisten puhelinten suorat yhteydet maanpäällisiin matkaviestintäverkkoihin estetään. Tämä tekninen ratkaisu takaa sen, että lentokoneen ohjaus- ja turvalaitteistot eivät häiriinny.

Puheluiden hinnoista ei vielä ole tarkkaa tietoa. Komissio seuraa kuluttajahintoja ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä.

Päätös on yhteydessä yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaan päätökseen. Komissio painottaa, että lentoyhtiöiden ja operaattoreiden on huolehdittava, että viestintäpalvelujen käyttö lennon aikana ei häiritse muita matkustajia. ■ (JH)

Lisätietoja: ylitarkastaja Topi Sirén, puh. (09) 160 28457

Lentoyhtiöiden musta lista päivitetty

● EU:n komission on laittanut kongolaisen ja ukrainalaisen lentoyhtiön täydelliseen kieltoon EU:n alueelle. Syynä ovat vakavat puutteet lentoyhtiöiden turvallisuudessa.

Listan uudet yhtiöt ovat *Hewa Bora Airways* ja *Ukraina Cargo Airways*. Hewa Bora oli viimeinen kongolainen lentoyhtiö, jolla oli oikeus liikennöidä EU:ssa. Muut Kongon demokraattiselta tasavallalta toimiluvan saaneet lentoyhtiöt ovat sisältyneet mustalle listalle jo sen perustamisesta lähtien.

EU:ssa kielletään lentoliikenteen harjoittaminen kaikilta lentoyhtiöiltä, joiden pääpaikka on Päiväntasaajan Guinea, Indonesia, Kirgisia, Liberia, Sierra Leone, Swazimaa tai Kongon demokraattinen tasavalta. Yksittäisiä lentoyhtiöitä listalla on yhdeksän.

Hewa Bora Airwaysin koneelle tapahtui huhtikuussa vakava onnettomuus Goman kaupungissa Kongossa. ■ (JH)

Lisätietoja: ylitarkastaja Topi Sirén, puh. (09) 160 28457

Taajamaliikenne syyniin Euroopan liikenneturvallisuuspäivänä

Euroopan liikenneturvallisuuspäivän teemana on tänä vuonna liikenneturvallisuus kaupungeissa. Päivää vietetään 13. lokakuuta.

● Euroopan liikenneonnettomuuksista kaksi kolmasosaa ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kolmannes tapahtuu kaupungeissa tai taajamissa. Uhreja ovat usein jalankulkijat, pyöräilijät, lapset ja vanhukset.

Liikenneturvallisuus nousi esiin eri puolilla Eurooppaa huhtikuussa Espanjassa sattuneen linja-autoturman takia. Onnettomuudessa menehtyi yhdeksän suomalaista matkailijaa. Turmassa yhdistyivät Euroopan liikenteen pahimmat ongelmat: rattijuopumus, vinopeus ja turvalaitteiden liian vähäinen käyttö. Liikenneministeri **Anu Vehviläinen** toivoo, että EU aloittaa mahdollisimman pian uuden liikenneturvallisuusohjelman valmistelun.

– EU:n tavoitteena on ollut puolittaa liikennekuolemat vuodesta 2001 vuoteen 2010. Tuolloin tieliikenne vaati nykyisissä EU-maissa yhteensä 54 000 uhria. Tilastojen perusteella näyttää siltä, ettei tavoitetta saavuteta. Yhteisön on välttämätöntä tehostaa liikenneturvallisuustoimia, Vehviläinen sanoo.

Liikennevalvontaa yli rajojen

EU:n komission tavoitteena on parantaa jäsenmaiden välistä tiedonvaihtoa liikennevirastoissa syyllistyneistä. Nykyään toisessa EU-maassa sääntöjä rikkonut selviää usein ilman rangaistusta, koska auton omistajaa ei saada selville.

Suunnitelmassa on muodostaa tietojärjestelmä, jonka avulla omistaja voitaisiin selvittää. Direktiiviehdotuksessa valvonnan piiriin kuuluisivat ylinopeudet, rattijuopumus, turvavyön käyttämättä jättäminen ja punaisia päin ajo.

Liikenneturvallisuutta pyritään Suomessa parantamaan myös asennevalistuksella. Keväällä julkistetun Valppain mielin -toimintakonseptin tavoitteena on tehostaa kampanjointia ja viestintää. Tunnus näkyy jatkossa mm. yhteiskampanjoissa sekä tapahtumissa, kuten EU:n liikenneturvallisuuspäivänä lokakuussa. Kampanjoinnin taustalla on alan viranomaisten ja järjestöjen laaja yhteistyö liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneturvan johdolla. ■ (KK-S)

Lisätietoja: hallitusneuvos Anna-Liisa Tarvainen, puh. (09) 160 28629 viestintäjohtaja Katariina Kivistö, puh. (09) 160 28330



Kuva: Panu Päiviä

Komissio kysyi yleisradion rahoituksesta

● Euroopan komissio on kysellyt jäsenmaiden mielipiteitä yleisradiotoiminnan valtiontukea koskevan tiedonannon tarkistamista varten.

Komissio katsoo, että vuoden 2001 jälkeen on sekä yleisradio- että kaupallisessakin radio- ja televisiotuotannossa tapahtunut niin suuria muutoksia, että tiedonantoa voi olla syytä päivittää. Myös uusmedian kehitys on herättänyt komissiossa kysymyksiä.

Voimassa oleva tiedonanto on Suomen näkemyksen mukaan pääosin selkeä ja ajan tasalla.

Suomen vastauksessa mainitut harvat tarkennustarpeet liittyvät lähinnä valtiontukisääntöihin ja alan oikeuskäytännön yksityiskohtaisempaan huomioonottamiseen. Erityisen tärkeää olisi sisällyttää tiedonantoon liiallisten korvausten valvontaa koskevat periaatteet.

Jos tiedonantoa muutetaan radikaalisti, olisivat vaikutukset enimmäkseen kielteiset. Komission ehdottamat selvennykset saattaisivat merkitä yksityiskohtaista ja raskaasti byrokraattista etukäteisvalvontaa, mikä ei sopisi esimerkiksi yleisradion tarjoamiin uusmediapalveluihin. ■ (ER)

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

Hintasääntely saattaa laajeta dataan ja tekstiviesteihin

● Euroopan komissio on käynnistänyt heinäkuun alkuun kestäväen kuulemisvaiheen matkapuheluiden roaming-hintasääntelystä. Kuulemisen yhteydessä kartoitetaan myös, tulisiko sääntelyä laajentaa koskemaan datasiirtoa ja tekstiviestejä.

Ulkomailla soitetuilla ja vastaanotetuilla matkapuheluilla on ollut EU:n sisällä hintakatto vuodesta 2007 lähtien. Asetus on voimassa kolme vuotta, ellei uutta asetusta sääntelyn jatkamisesta hyväksytä ennen sitä.

Asetuksen mukaan komission tulee tämän vuoden loppuun mennessä arvioida, onko hintasääntelyä tarvetta jatkaa.

EU:n viestintäkomissaari **Viviane Reding** on julkisuudessa sanonut, ettei aio odottaa vuoden loppuun saakka vaan tekee omat johtopäätöksensä jo heinäkuussa. ■ (ER)

Lisätietoja: Olli-Pekka Rantala, puh. (09) 160 28585

Turvallisemman internetin kehittäminen jatkuu

● Komissio on ehdottanut uutta EU:n laajuista *Turvallisempi internet* -ohjelmaa. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää internetin uusiin käyttötapoihin, kuten sosiaaliseen verkostoitumiseen. Tarkoituksena on torjua laittomien sisältöjen lisäksi verkossa tapahtuvaa kiusaamista ja ahdistelua.

EU:n av-neuvosto hyväksyi ohjelmasta yleisnäkemyksen toukokuussa.

Ohjelma toteutetaan vuosina 2009–2013 ja sen kokonaisbudjetti on 55 miljoonaa euroa.

Tarkoitus on perustaa kansallisia yhteispisteitä, joihin lapset ja vanhemmat voivat ilmoittaa verkossa olevasta laittomasta sisällöstä ja haitallisesta käyttäytymisestä.

Erityistä huomiota kiinnitetään lasten seksuaalista hyväksikäyttöä kuvaavaan aineistoon ja lasten manipulointiin. Turvallisempaa verkkoympäristöä edistetään nuorisopaneelilla sekä tukemalla alan itsesääntelyä.

Ohjelman rahoituksella pyritään lisäämään lapsille, aikuisille ja opettajille suunnattua tiedotusta internetin vaaroista. Lisäksi panostetaan uusien teknologioiden käytön ja niiden vaikutusten tutkimiseen.

Ehdotus perustuu nuorisofoorumin antamiin suosituksiin. ■ (JH)

Lisätietoja: Aleksandra Partanen, puh. (09) 160 28671



www.transport-research.info

UUSI PORTAALI LIIKENNETIEDOLLE

Sekä EU-rahoitteisista että kansallisista liikennetutkimuksista saa nyt ajantasaista tietoa uuden portaalin välityksellä. Portaalia ylläpitää Brysselissä sijaitseva liikennetutkimuksen tietokeskus (*Transport Research Knowledge Centre*).

Lisätietoja:
Anne Niemi (09) 160 28478 ja Martti Mäkelä (09) 160 28637

Eurooppa-neuvosto: tutkimukseen panostettava

● Kevään Eurooppa-neuvosto kehotti jäsenmaita panostamaan osaamiseen ja innovointiin. Käytännön esimerkkinä neuvosto mainitsi tutkimusinfrastruktuurin lujittamisen.

Esimerkkejä infrastruktuureista ovat suuret tutkimuslaitteistot, tutkimus- ja mittausasemat, tutkimusalukset, erityislaboratoriot, tutkimusaineistojen kokoelmat ja tietokannat, tutkimuksen tietoliikenneverkot, arkistot, kirjastot ja suurteholaskennan keskuskeskukset sekä tutkimuslaitosten tarjoamat mahdollisuudet laajoihin kenttäkokeisiin ja seurantoihin.

Tämän vuoden aikana valmistuu ajantasaistettu suunnitelma Euroopan tutkimusinfrastruktuurien rakentamis- ja päivitystarpeista. Työtä tekee Euroopan tutkimusinfrastruktuurien strategiafoorumi (ESFRI). EU:n kilpailukykyneuvosto on suositellut kaikkia jäsenmaita laatimaan vastaavat omat kansalliset suunnitelmansa.

Suomessa on käynnissä kansallinen selvitys Suomen tutkimusinfrastruktuureista ja osallistumisista kansainvälisiin tutkimusinfrastruktuureihin. Selvityksen rahoittaa opetusministeriö. ■

Lisätietoja:
http://www.tsv.fi/tik/
Martti Mäkelä puh. (09) 16028 637 ja Anne Niemi puh. (09) 16028 478

Clean Skyn yhteistyöryhmä nimetty

● Clean Skyn jäsenmaiden edustajista koostuva yhteistyöryhmä on aloittanut toimintansa. Suomesta ryhmään on nimetty jäseneksi **Martti Mäkelä**. Taustaryhmän Suomessa toimii Puolustus-, ilmailu- ja avaruusteollisuusyhdistyksen (PIA) ilmailuryhmä, jossa on edustettuna myös alan suomalainen teollisuus.

Ryhmä toimii välittäjänä kansallisten toimien ja yhteisen teknologia-aloitteen välillä. Yhteydet 7. puiteohjelman liikenneteemaan ovat tärkeitä.

Clean Sky JTI:n tavoitteena on toteuttaa innovatiivista ja ympäristöystävällistä teknologiaa siviili-ilmailussa. Yhteiset teknologia-aloitteet (*JTI Joint Technology Initiative*) pohjautuvat EU:n tutkimuksen 6. puiteohjelmaan. ■

Lisätietoja:
http://www.cleansky.eu/

Suomi osallistuu COST-hankkeisiin

● Suomi osallistuu juuri alkaneeseen COST- hankkeeseen *"Real-time Monitoring, Surveillance and Control of Road Networks under Adverse Weather Conditions"*. Hankkeen tavoitteena on selvittää sään vaikutukset yleisiin teihin ja kaupunkialueiden verkostoihin. Lisäksi se kehittää, edistää sekä toimeenpanee strategioita ja keinoja, joilla sääolojen vaikutuksia voidaan lieventää. Hankkeen arvioitu päättymisaika on keväällä 2012.

Suomi on mukana myös useissa muissa COST/TUD (*Transport and Urban Development*) -hankkeissa. Näitä ovat esimerkiksi *"Performance Indicators for Road Pavements"*, *"Changing behaviour towards a more sustainable transport system"*, *"Pedestrians' Quality Needs"*, *"Strategies for a Low Carbon Built Environment"*. ■

Lisätietoja:
http://www.cost.esf.org/index.php?id=tud

Ilmastonmuutos ja älykäs liikenne esillä TRA-kongressissa

● Ljubljanassa Sloveniassa 21.–24.4. pidetyn toisen eurooppalaisen TRA kongressin pääaiheita olivat liikenne ja ilmastonmuutos, liikenneturvallisuus sekä ympäristöystävällinen ja älykäs liikenne.

Kongressin järjestäjinä ovat Euroopan komissio sekä eurooppalaisten tiejohtajien organisaatio CEDR (Conference of European Directors for Roads) sekä tiealan teknologia-yhteisö (*European Road Transport Research Advisory Council ERTRAC*). ■

Osa kokouksen 250 esityksestä löytyy osoitteesta:
http://www.tra2008.si/Programme/TRA2008PAPERS/tabid/159/Default.aspx

Europeiska unionens transportministrar

Transportministrarna samlades den 7 april i Luxemburg.

● Rådet förde en principdiskussion om de två moment som är öppna i det tredje sjöfartspaketet, det vill säga förslaget om flaggstatsansvar och förslaget om civilt ansvar. En stor majoritet av medlemsländerna ansåg att ingetdera förslaget är nödvändigt.

Rådet godkände slutsatserna beträffande ett järnvägsnät avsett för godstrafik. Det nådde en gemensam syn på Galileo-förordningen och förordningen om datorbaserade system för platsbokning,

samt politiskt samförstånd beträffande direktivet om flygplatsavgifter.

Trafikminister **Anu Vehviläinen** deltog i mötet. I samband med rådsmötet träffade minister Vehviläinen transportkommissionär **Jacques Barrot**. De diskuterade bland annat ett ändringsförslag till det kommande eurovinjettdirektivet samt hur arbetstidsdirektivet för landsvägstrafiken ska tillämpas på transportföretagare. ■



Kommunikationsminister Suvi Lindén:

Finlands röst har blivit hörd i EU:s kommunikationspolitiska reform

I sin artikel granskar kommunikationsminister Suvi Lindén de bättre och sämre sidorna i EU:s kommunikationspolitik ur Finlands synvinkel. Här en förkortad version av texten.

● Att förnya EU:s kommunikationspolitik är en omfattande utmaning. Projektet körde igång i teleministrarnas råd redan i november i fjol. Sedan dess har diskussionerna fortsatt varje vecka på tjänstemannanivå. Behandlingen har kommit igång också i Europaparlamentets utskott.

Jag har i enlighet med regeringsprogrammet definierat vår ståndpunkt till en reform av EU-direktiven så, att Finland understöder målen i kommissionens förslag, men förhåller sig reserverat till vissa konkreta förslag.

Till det som vi understöder hör bland annat att lagstiftningen uppdateras så att den möjliggör en positiv utveckling för tekniken och marknaden. Det är också viktigt att främja en ekonomi baserad på trådlösa lösningar, att avlägsna bestämmelser för enskilda sektorer där de inte behövs och att stärka konsumenternas rättigheter och informationssäkerhet.

Det vi nationellt är bekymrade för anknyter för sin del i synnerhet till reformen av frekvensförvaltningen, till utvidgandet av kommissionens vetorätt så att den gäller skyldigheter som åläggs telebolagen samt till grundandet av en ny europeisk telemyndighet.

Finland understöder att frekvensanvändningen utvecklas så att den blir effektivare och smidigare. Frekvenserna är emellertid en mycket värdefull nationell resurs och det är viktigt att vi också i fortsättningen själva kan besluta om hur vi använder den.

Under de pågående förhandlingarna har Finland väl fått sin röst hörd. Det förklaras av att vi utformade vår nationella ståndpunkt i god tid.

Den goda timingen har uppenbart haft effekt: våra största bekymmer har på ett mycket tillfredsställande sätt beaktats i de kompromissförslag som ordförandelandet Slovenien har presenterat. Jag har diskuterat intensivt också med parlamentarikerna och det verkar som om också parlamentet i sitt betänkande går i samma riktning. Parlamentet har för avsikt att rösta om sitt betänkande i juli.

Teleministrarna diskuterar nästa gång en reform av kommunikationspolitiken den 12 juni. Då presenterar ordförandelandet Slovenien en rapport om hur ärendet hittills har framskridit. Egentliga beslut är inte att vänta förrän under Frankrikes ordförandeskapsperiod. Då är det meningen att rådet ska nå en gemensam ståndpunkt om förslaget.

Efter det man nått en gemensam ståndpunkt är utmaningen att passa ihop ministerrådets och parlamentets ståndpunkter före valet till Europaparlamentet sommaren 2009. Jag anser att tidtabellen är utmanande men inte omöjlig. En förutsättning för att man ska lyckas är emellertid att kommissionen avstår från alltför långt gående förslag beträffande frekvensreformen, vetorätten och den europeiska telemyndigheten. ■

Medlemsländerna vill sköta sitt flaggstatsansvar inom IMO

Under diskussionen om de två öppna momenten i det tredje sjöfartspaketet framgick att medlemsländerna inte är redo att godkänna förslaget till EU-direktiv om flaggstatsansvar, vars mål är att förbättra säkerheten inom sjöfarten.



Kuva: Euroopan komissionin kuvapankki

● Kommissionen påminde om att åtta medlemsländer finns på hamnstatskontrollens grå lista och ett på den svarta listan. Kommissionen betonade att man inte kan nå tillräckliga resultat med frivilliga åtgärder.

En klar majoritet av medlemsländerna stödde målsättningen i förslaget, men ansåg ändå att förslaget var onödigt. De flesta ser hellre att medlemsländerna nationellt förbinder sig att följa Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s avtal.

Finland ansåg att det föreslagna direktivet inte är det bästa möjliga sättet att säkerställa att flaggstaternas förpliktelser uppfylls. Finland kan emellertid överväga ett förslag där kompetensen på flaggstatsansvarsområde förblir i nationella händer och inte överförs till gemenskapen.

Ordförandelandet Slovenien avrundade diskussionen med konstaterandet att rådet förbinder sig till målen i förslaget om flaggstatsansvar, men inte stöder förslaget som sådant. Slovenien fortsätter inte behandlingen av förslaget.

Också förslaget om civilt ansvar inom sjöfarten väckte motstånd. Med förslaget strävar kommissionen till obligatoriska försäkringar av alla fartyg och till att ersättningsnivåerna blir enhetliga. Kommissionen anser att EU borde börja med att åtgärda i synnerhet bestämmelserna om små fartyg och övergivna sjömän.

Medlemsländerna såg emellertid inget tilläggsvärde i förslaget, utan ansåg det viktigast att man i första hand sätter i kraft det internationella ansvarssystem som redan existerar.

Finland kunde inte godkänna förslaget som sådant, men var redo att överväga åtgärder som kompletterar det internationella systemet. Endast Frankrike stödde förslaget. Inte heller det här förslaget behandlas vidare under Sloveniens ordförandeskapsperiod. ■

Ytterligare information

om flaggstatsansvaret: sjöfartsrådet Aila Salminen, tfn (09) 160 28491
om det civila ansvaret: regeringsrådet Lolan Eriksson, tfn (09) 160 28493

Virastouudistus käynnistyi

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt liikennehallinnon uudistamisen. Tarkoitus on muodostaa hallinnonalan kuudesta virastosta kaksi uutta virastoa.

Uusista virastoista toinen hoitaisi väyläasioita, toinen turvallisuusasioita. Väylävirasto muodostuisi Tiehallinnon ja Merenkulkulaitoksen väylätoiminnoista sekä Ratahallintokeskuksesta. Turvallisuusvirastoon koottaisiin Ajoneuvohallintokeskus, Rautatievirasto ja Ilmailuhallinto sekä Tiehallinnon ja Merenkulkulaitoksen turvallisuustehtävät.

Suunnitelmien mukaan uudet virastot aloittaisivat vuoden 2010 alusta.

Tavoitteena on parantaa toiminnan vaikuttavuutta ja edistää tuottavuustavoitteisiin pääsyä.

Ministeriön työryhmät tekevät kevääseen 2009 mennessä ehdotuksen siitä, millä tavoin uudistus voitaisiin toteuttaa.

Ylijohtaja **Juhani Tervalan** vetämään johtoryhmään kuuluvat virastojen pääjohtajat. Väylävirastojen selvitysryhmää johtaa ja selvitysmiehenä toimii ministeriön rakennusneuvos **Mikko Ojajärvi**. Turvallisuusviraston perustamista luotsaa selvitysmiehenä diplomi-insinööri **Reino Lampinen**.

Lisätietoja:
kansliapäällikkö Harri Pursiainen, puh. (09) 160 28389
ylijohtaja Juhani Tervala, puh. (09) 160 28482
viestintäjohtaja Katariina Kivistö, puh. (09) 160 28330

Uusia päälliköitä liikennepolitiikan osastolle



Diplomi-insinööri **Anneli Tantt** on nimetty liikenne- ja viestintäministeriön liikenne-neuvoksen virkaan. Hän toimii liikenneturvallisuusyksikön päällikkönä. Yksikön vastuualueeseen kuuluvat tieliikenteen turvallisuutta, kuljettajaa ja ajoneuvoja, vaarallisten aineiden kuljetusta sekä Ajoneuvohallintokeskusta ja Liikenneturvaa koskevat asiat.

Liikennejärjestelmäyksikkö saa myös uuden päällikön **Mikko Ojajärven** siirtyessä selvitysmiehenä tutkimaan väylävirastojen uudistamista.

Liikennekomissaari vaihtuu

Sisä- ja oikeusasioista vastaavan komissaari **Franco Frattinin** nimitys Italian uudeksi ulkoministeriksi aiheuttaa henkilömuutoksia Euroopan komissiossa.

Uudeksi liikenne- ja energia-asioista vastaavaksi komissaariksi on nousemassa italialainen **Antonio Tajani**, 54. Antonio Tajani on Italian nykyisen pääministeri **Silvio Berlusconi** *Forza Italia* -puolueen perustajajäseniä ja pitkäaikainen Euroopan parlamentin jäsen.

Nykyinen liikenne- ja energiasioista vastaava komission varapuheenjohtaja **Jacques Barrot** ottaa hoitaakseen Frattinilta jääneet tehtävät.

Uusia EU-virkamiehiä

Brysselin EU-edustuston johto vaihtuu. Uutena suurlähettiläänä aloittaa nykyinen Varsovan suurlähettiläs **Jan Store**. Syksyllä aloittaa työnsä myös uusi Coreper I -edustaja, UM:n Pohjois-Amerikan yksikön päällikkö **Marja Rislakki**. Hänellä on kokemusta EUE:stä aikaisemmilta vuosilta muun muassa laajentumisasioissa. Rislakin vastuualueeseen kuuluvat EU:n liikenne- ja viestintäpolitiikan asiat.

Brysselin edustuston liikenneattaseat vaihtuvat niin ikään. **Yrjö Mäkelän** seuraajana aloittaa 1. syyskuuta **Suvi Järvelä** Ilmailuhallinnosta. **Jaana Heikkinen** jatkaa Brysselissä vielä tämän vuoden loppuun. Seuraajan haku käynnistyy lähiaikoina.

Liikenne- ja viestintäministeriössä neuvotteleva virkamies **Tuula Broman** on toiminut helmikuusta lähtien viestintäpolitiikan asioiden EU-koordinaattorina.

Hanna Perälä työskentelee puolestaan valtioneuvoston EU-sihteeristön energia-, liikenne- ja televiestintäalan EU-erityisasiantuntijana. Aiemmin hän on toiminut EU-koordinaattorina liikenne- ja viestintäministeriön liikennepolitiikan osastolla sekä kauppaa ja teollisuusministeriön energiaosastolla.

Julkaisuja-sarja

Liikenteen tietoyhteiskuntapalvelut. Nykytilan kartoitus ja palvelutasomittariston kehittäminen (1/2008)

Markkinoinnilla matkustajia? (2/2008)

Valtakunnallinen matkailuliikenne. Matkailutilastojen koosteraportti (3/2008)

Vierintämelun vähentäminen. VIEME-tutkimus- ja kehittämishankkeen loppuraportti (4/2008)

Television kehitysnäkymät Suomessa (5/2008)

Matkakeskusverkko 2007. Yhteenvetoraportti (6/2008)

Vesiosuuskunnat haja-asutusalueiden kuituverkkojen rakentajina (7/2008)

Radiotaajuuksien kaupallistamisen mallit EU-maissa (8/2008)

Kohti esteetöntä viestintää. Toimenpideohjelman seurantaraportti (9/2008)

Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteet pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteessä (10/2008)

Luotsauslain ja luotsauksen järjestämisen muutostarpeet. Selvitys (11/2008)

Digitaaliseen televisioon siirtyminen. Seurantaryhmän loppuraportti (12/2008)

3G-matkapuhelinliittymien kytkykaupan vaikutukset hintatasoon ja viestintäpalveluihin (13/2008)

Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittäminen Itä- ja Pohjois-Suomessa (14/2008)

Suomen telemaksujen hintataso 2007 (15/2008)

A phone for everyone – from fixed to mobile services (16/2008)

Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020.

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle (17/2008)

VAK-strategia 2006–2015. Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa. Seurantaraportti (18/2008)

Markkinalähtöinen taajuushallintomalli. Työryhmän ehdotus (19/2008)

Switch-over to all-digital television (20/2008)

Vihreät laivat – sininen meri. Alusjätelätkitoimikunnan mietintö (21/2008)

Televisio- ja radiotoiminnan toimilupajärjestelmä. Raportti sidosryhmien näkemyksistä (22/2008)

Alusliikennepalvelun kehittäminen. Selvitystyö (23/2008)

Kaakkois-Suomen raskaan liikenteen tienkäyttömaksujen liikenteelliset ja aluetaloudelliset vaikutukset (24/2008)

Liikenteen kansantaloudelliset vaikutukset (25/2008)

Kabotaasi Suomessa (26/2008)



WWW.LVM.FI