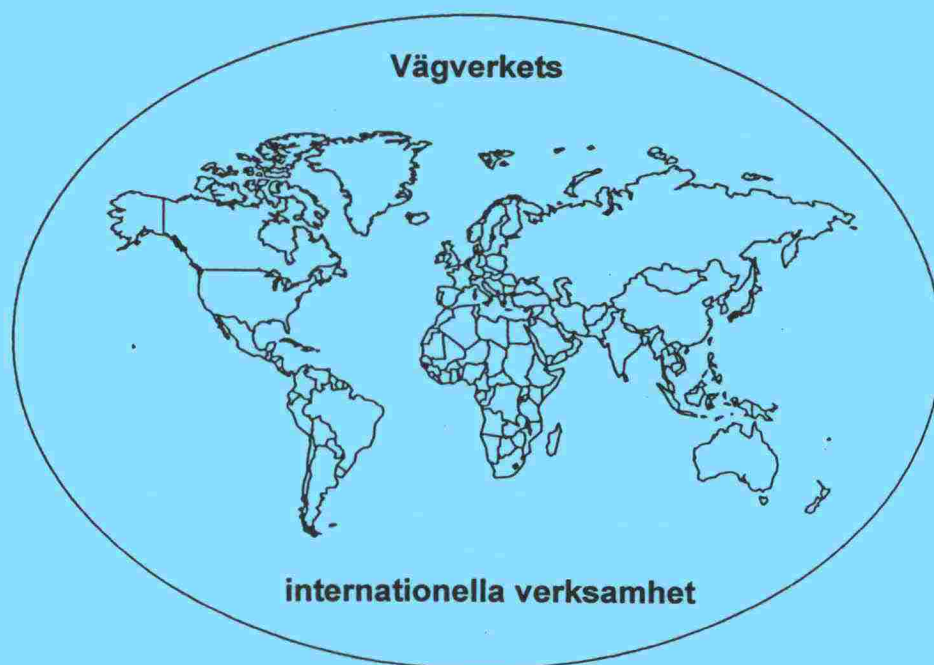




**Vägverket**

# Europeiska unionen och vägverkets strategi



Helsingfors 1995

**Vägverket**  
**Stab**

**E**

08 TIEL / EUL



**Tielaitos**  
**Kirjasto**

**Dokno:** 950646  
**Nidenro:** 957024

# Europeiska unionen och vägverkets strategi

Vägverket  
Stab

Helsingfors 1995

Painatuskeskus Oy  
Helsinki 1995

Denna publikation kan beställas hos:  
Vägverket, Stab

**Vägverket**  
Semaforbron 12 A  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
FINLAND  
(90) 148 721

## SAMMANDRAG

### *Vägverkets strategi*

Den europeiska integrationen har påverkat vägverkets anskaffningsprocedurer. Integrationen påverkar i framtiden bl.a. TERN-nätverket. Vägverket strävar till att via ministerier och arbetsgrupper samt i samarbete med de övriga nordiska vägverken delta i förberedningen av saker som gäller väghållning. Varje expert leder implementering av integrationen på sitt expertisområde.

### *Delstrategier*

Vägverket strävar till att påverka förberedningen i saker som gäller väghållningen i vinterförhållanden. Skötseln av EU-ärendena och uppföljningen av EU:s verksamhet koncentreras vid vägverket till de enheter och personer till vars uppgifter ärendena i fråga också annars hör. Vägverket strävar till att utnyttja de ekonomiska möjligheter som EU innebär. Vägverket strävar till att påverka identifieringen av miljökriterier. Kvalitetssystemen tas i bruk vid vägverket. Genom att uppfölja anskaffningsstadganden strävar man till att eliminera anskaffnings- och entreprenadvister. Vid standardiseringsarbetet säkras man att Finlands speciella förhållanden tas i beaktande. Vägverket uppmuntrar sina anställda att skaffa sig EU-information och förbättra sina språkkunskaper samt att söka sig in i EU:s tjänst eller arbetsgrupper.

### *Vägverkets EU-verksamhet*

EU-ärendena är en del av det dagliga arbetet och de sköts funktionsvis i expertenheterna. Vägverkets ledning håller kontakt till den övriga centralförvaltningen och till de högsta statsorganen.

## TILL LÄSAREN

Medlemskapet i europeiska frihandelsområdet EFTA och speciellt i europeiska ekonomiska samarbetsområdet EES har närmat Finland till Europa. Detta har haft verkningar också på väghållningen.

Finland blir medlem i europeiska unionen år 1995. Vägverket svarar för integrationsutvecklingen inom väghållningen. De förändringar som ett medlemskap för med sig genomförs inom vägverket funktionsvis. Experterna och kontaktpersonerna inom vart område svarar för att ändringarna genomförs inom ifrågavarande expertisområde. Vägverkets strävan är att påverka aktivt inom de områden där den är marknadsledare. Verket kommer att informera vitt om erfarenheterna i första skedet och alla möjligheter som unionen för med sig kommer att utnyttjas.

I denna skrift beskrivs den strategi som vägverket följer. Vägverkets ledning har godkänt strategin redan på våren. Skriften har uppdaterats för att motsvara läget under senhösten 1994.

Helsingfors, i november 1994

Jarkko Saisto  
överdirektör



---

**Innehåll**

---

**SAMMANDRAG**

---

**TILL LÄSAREN**

---

<b>1</b>	<b>VÄGVERKETS STRATEGI</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>DELSTRATEGIER</b>	<b>10</b>
2.1	Påverkningsmöjligheter	
2.2	Koncentrering	
2.3	Uppföljning av EU:s verksamhet	
2.4	Utnyttjande av de ekonomiska möjligheter som EU innebär	
2.5	Miljöfrågor	
2.6	Kvalitetsfrågor	
2.7	Anskaffningar	
2.8	Standariseringsarbetet inom EU	
2.9	Allmänt kunnande och förberedande	
<b>3</b>	<b>VÄGVERKETS VERKSAMHET INOM EU</b>	<b>15</b>
3.1	EU-ärendenas fördelning per enhet	
3.2	Vid centralförvaltningen	
3.3	I serviceenheterna	
3.4	I vägdistrikten	
3.5	EU-verksamheten som en del av vägverkets internationella verksamhet	
<b>4</b>	<b>KONTAKTPERSONER FÖR EU-ÄRENDEN</b>	<b>18</b>
4.1	På verknivå	
4.2	Vid centralförvaltningen	
4.3	I serviceenheterna	
4.4	I vägdistrikten	
<b>5</b>	<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>19</b>
	<b>BILAGA: Kommissionens generaldirektorat</b>	<b>21</b>

## 1. VÄGVERKETS STRATEGI

Avtalet om ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde (EES-avtalet) mellan europeiska frihandelssammanslutningen EFTA och europeiska unionen (EU) trädde i kraft 1.1.1994. Ett förhandlingsresultat om Finlands anslutning till europeiska unionen nåddes 1.3.1994 och en rådgivande folkomröstning anordnades innan riksdagen fattade beslut i ärendet. Finland blir medlem i EU år 1995.

För vägverkets del har EES-avtalet medfört en anmälningsskyldighet i fråga om stora anskaffningar av varor och tjänster samt byggnadsentreprenader. Avtalet har inte några andra direkta följder. På längre sikt kommer dock den ökade konkurrensen, harmoniseringen av examina, arbetskraftens fria rörlighet, ibrukttagandet av kvalitetssystem, deltagandet i forskningsprojekt samt standardiseringen av maskiner, anordningar, material och planeringsgrunder (CEN-standardisering) att ha betydelse för verksamheten vid verket.

Ett eventuellt finländskt medlemskap i europeiska unionen innebär att Finland kommer att användas som transportled till Ryssland (gateway ställning) och att vägverket kan få finansiering för regioner, forskning och utveckling. Som medlem i EU kan man främja försäljningen av system och produkter, som vägverket utvecklat, till EU-länderna och få möjlighet att konkurrera om EU:s utvecklings-samarbetsprojekt.

Vägverket deltar i planeringen av det alleuropeiska vägnätet (TERN) som medlem i de arbetsgrupper som lyder under EG-kommissionens generaldirektorat VII. Tyngdpunkten ligger på frågor som rör nätets omfattning, kvalitet, trafikkontroll, programmering och finansiering.

**Den ökade konkurrensen** i fråga om stora anskaffningar och byggnadsprojekt, utnyttjandet av EU:s forsknings- och utvecklingsverksamhet och den därigenom ökade kunskapen och förbättrade produktiviteten sänker verkets kostnader och förbättrar produktiviteten.

Eftersom vägverket ensamt har liten vikt i fråga om beslutsfattandet inom EU/EES-området, kommer **samarbetet** med vägverken i de nordiska länderna samt med forskningsinstituten och högskolorna inom vägbranschen att **utvecklas**.

Man strävar efter att komma med i EU:s forskningsprogram inom sådana områden där vägverket har möjlighet och nytta av att lösgöra egna experter. **Vägverket deltar** i beredningen av CEN-standarder på de områden inom vilka vägverket är marknadsledare i Finland (t.ex. väghållning, vägmateriäl och broar). I fråga om CEN-standardiseringen och forskningsprogrammen deltar vägverket i det nordiska



samarbetet och betonar härvid beaktandet av särdragen i de kalla regionerna.

**Experterna vid centralförvaltningen och serviceenheterna styr** hur EU/EES-direktiven och den därav föranledda finska lagstiftningen samt CEN-standarderna inom den egna branschen tillämpas inom vägverket. Eftersom medlemskapet i EES och EU är en del av en ny förvaltningskultur, måste de nödvändiga förändringarna i fråga om tillvägagångssätt genomföras inom ramen för den nuvarande organisationen och personalen. Nya enheter eller heltidsuppgifter inom EU eller CEN (utöver de nuvarande) grundas inte.

## 2. DELSTRATEGIER

### 2.1 Påverkningsmöjligheter

(a) Ministerierna ansvarar för att den finska lagstiftningen harmoniseras med EU-direktiven. Som kontaktorganisation till den europeiska standardiseringsorganisationen CEN verkar Finlands Standardiseringsförbund SFS. Trafikministeriet svarar för att EU:s gemensamma trafikpolitik förverkligas i Finland. Till sin hjälp har ministeriet verk, inrättningar och statsbolag som lyder under ministeriet. Handels- och industriministeriet i sin tur svarar bl.a. för utvecklingen av lagstiftningen som gäller anskaffningar.

(b) Vägverket verkar via ministerierna som expert i frågor som gäller väghållningen. Man skapar också egna kanaler till vederbörande beredare inom EU.

(c) Vägverket deltar i beredningen och utvecklingen av substansfrågor bara inom de områden där verket är marknadsledare i Finland (väghållningen och dess delområden, såsom broar, beläggningar, vägmarkeringar, trafikreglering m.m.)

(d) Personalen sporras att avlägga EU-examina, utveckla sina språkkunskaper och söka EU-tjänster.

**Mål:** Vägverkets mål är att säkerställa verkets handlingsfrihet både i EES-skedet och efter ett medlemskap i europeiska unionen. Det är ur verkets synvinkel ändamålsenligt att (a) det i början av EU-skedet finns en person inom GD VII som känner till verket, antingen gemensamt med trafikministeriet och/eller direkt som anställd inom EU. Andra påverkningskanaler är att delta (b) i CEN-standardiseringen och (c) i EU:s forsknings- och utvecklingsprogram inom vägverkets tyngdpunktsområden. Inom högteknologiska områden, såsom

Transport Telematics-forskningen strävar man efter att hitta forskningsprojekt som är till nytta för vägverket och att delta i själva arbetet. Verket utnyttjar också den service som Value Relay Service ger. Value Realy Service har grundats för att man skall kunna utnyttja resultatet av forsknings- och utvecklingsprogrammen.

Eftersom vägverket ensamt har små möjligheter att påverka beslutsfattandet inom EU, fungerar verket i nära samarbete med vägverken i de nordiska länderna och strävar (d) på så sätt efter att kunna påverka tillsammans med de övriga nordiska länderna. Målet är att se till att man i tillräckligt hög grad beaktar trafiken, klimatet och miljöfrågorna i Finland och de övriga nordiska länderna, när direktiv och beslut som gäller trafiken, vägnätet och anordningar i anknytning till dem, bereds. Från vägverkets sida poängteras speciellt (e) att man skall beakta vinter- och tjälförhållandena både i CEN-standardiseringen och i annat beslutsfattande.

## 2.2 Koncentrering

För att spara på kostnader och resurser skall man undvika allt deltagande, påverkande och andra EU-kontakter som kan tänkas gå på varandra. Koordineringen av EU-frågorna koncentreras till centralförvaltningen. I punkterna 3-4 i denna strategi presenteras de organisationsenheter och namngivna personer som ansvarar för att det finns tillräckligt kunnande inom den egna sektorn i fråga om hela vägverket. Den ifrågavarande personen eller enheten svarar för att man följer med hur EU/EES-bestämmelserna och CEN-standarderna utvecklas samt styr tillämpningen av dem inom vägverket. De ansvarar också för både den interna och den externa informationen.

Distrikten koncentrerar sig i skötseln av EU/EES- och CEN-ärenden bara på frågor som återkommer tillräckligt ofta, såsom entreprenad- och anskaffningsfrågor samt det anmälningsförfarande som de nya bestämmelserna förutsätter. Distrikten samarbetar aktivt med regionutvecklingsmyndigheterna vid utvecklingen av landskapen.

**Mål:** Genom att koncentrera resurserna säkerställer man att verket har korrekt och tillräcklig information till sitt förfogande, att de bästa experterna deltar i verksamheten och att alla strategiska områden inom verket har beaktats. Samtidigt ser man till att det inte ödslas tid på behandling av onödigt och oväsentligt material. Genom koncentring strävar man efter att hitta verksamheter där verket kunde spara och t.o.m. avstå från en del av sin verksamhet (t.ex. auktorisation i fråga om blinkljus som används vid vägarbeten).



### 2.3 Uppföljning av EU:s verksamhet

Man följer skilt för varje funktion med utvecklingen inom EU samt med de förordningar, direktiv, beslut och rekommendationer som EU gett, precis som man gör i fråga om utvecklingen av lagstiftningen i Finland. Biblioteket samlar in allmänt faktamaterial om EU. Koordinatör för EU-frågor ansvarar för att den väsentliga och för verket nödvändiga informationen fås vidare tillräckligt snabbt och till rätta personer. Vederbörande enheter svarar för att nödvändiga åtgärder vidtas, att tidsfrister följs osv.

**Mål:** Koordineringens uppgift är att säkerställa att EU-materialet fördelas rätt och i tillräcklig omfattning och att det inte förekommer verksamheter som går på varandra.

### 2.4 Utnyttjande av de ekonomiska möjligheter som EU innebär

Ett medlemskap i EU ger Finland integrationsfördelar som verket försöker dra nytta av. EU har ett omfattande program som stöder trafikinfrastrukturen och man försöker (a) få finansiering därifrån för att utveckla vägnätet i Finland. Man har möjlighet att få finansiering för att förbättra trafikförhållandena i glesbygder, industriorter på tillbakagång eller på landsbygden samt för att förbättra förbindelserna till Östeuropa (TACIS-programmen) eller för att förbättra TERN-vägnätet. (b) Det är möjligt att inom ramen för forsknings- och utvecklingsprogrammen få EU-stöd. Dessutom finns det möjlighet till samarbetsprojekt i KIE-länderna (PHARE-programmen) samt till försäljning av utvecklingsresultat i EU:s medlemsländer. (c) Verkets möjligheter att sälja redan nu fungerande, mera utvecklade system (LAM, servicenivåmätningar, PMS, ERIKU, grafisk kartanslutning osv.) förbättras. Via EU (d) fås också nytt kunnande i fråga om trafikregleringar och effektivare utnyttjande av vägnätet. Vägverket har sedan tidigare en lång erfarenhet av att genomföra utvecklingssamarbetsprojekt och (e) EU har ett omfattande biståndsprogram också inom trafiksektorn.

**Mål:** Vägverket har ekonomisk och funktionell nytta av EU. När det gäller länder som är i liknande ställning inom EU som Finland, kommer man att ta reda på erfarenheterna och sätten för att få finansiering. Sådana länder är t.ex. Danmark och Skottland.

Särskilda utredningar om finansieringsmöjligheterna och programmen har utarbetats och kommer att utarbetas. Staben uppgör sammandrag av dem. Detta gäller EIB:s, EIF:s och EDF:s finansiering samt TACIS-, PHARE- och INTERREG-programmen.

## 2.5 Miljöfrågor

Vägverkets egen metod för bedömning av miljökonsekvenser har utvecklats under den senaste tiden och den är mycket högklassig internationellt sett. De verkningar trafiken har på miljön i de tätbebyggda områdena i Europa är mera problematiska än i Finland och det är därför lätt att förstå EU:s strävan att flytta trafiken från de högtrafikerade landsvägarna till andra transportformer. Vägverket har möjlighet att inom EU utnyttja sitt eget miljökunskande, men samtidigt också ytterligare förbättra sin egen bedömning av miljökonsekvenserna och utvecklingen av trafik- och konstruktionslösningar som inverkar på miljön (återanvändning av byggnadsmaterial m.m.).

**Mål:** Verket följer med hur metoden för bedömning av miljökonsekvenser i fråga om trafiken utvecklas inom EU och strävar efter att kunna påverka de beslut som EU fattar i dessa frågor. Verket skapar egna system som beaktar specialförhållandena i Finland, dock så att de överensstämmer med EU:s beslut och tar i tillräckligt stor omfattning i betraktande miljöfrågorna.

## 2.6 Kvalitetsfrågor

EU/EES kommer att förenhetliga de tekniska kvalitetskraven. Detta sker antingen genom att man skapar gemensamma eurostandarder eller, om det inte finns några kvalitetsstandarder, genom att man ömsesidigt godkänner nationella standarder (den s.k. Cassis de Dijon-principen). Trots gemensamt godkända standarder eller testnings- och kontrollförfarandet kan vi bli erbjudna produkter, försedda med CE-symbolen, som inte är funktionssäkra i de finska vinterförhållandena.

Verksamheten inom EU/EES och åtminstone marknadsföringen av verkets produkter inom ramen för den blivande producentorganisationen kan förutsätta ett kvalitetssystem. ISO 9000 -certifikatet skulle utåt utgöra bevis på att verket kan effektivt styra sin verksamhet.

Verket har hittills auktoriserat produkter i anknytning till t.ex. trafikregleringar. Man kommer att utreda om verket har förutsättningar att på EU/EES:s vägnar fungera som auktoriserande myndighet i dessa frågor i förhållande till de finska tillverkarna.

**Mål:** Verket ser till att man inte med EU/EES som täckmantel skaffar till Finland produkter som inte lämpar sig för våra förhållanden. Kvalitetssystemen skall fås att fungera inom hela verket. Verket skaffar de



auktorisationsrätter som det är ekonomiskt eller, med tanke på Finlands speciella fördelar, lönsamt att upprätthålla.

## 2.7 Anskaffningar

EES-bestämmelserna, som gäller statens anskaffningar av varor och tjänster samt byggnadsentreprenader, trädde i kraft 1.1.1994. Tröskelvärdet för anskaffning av varor och tjänster är 200 000 ECU (ca 1,2 milj.mk) och för byggnadsentreprenader 5 milj. ECU (ca 30,04 milj.mk). Det är inte skäl att på ett konstgjort sätt börja spjälka upp anskaffningarna och entreprenaderna. Det finns noggranna anvisningar om hur man skall informera om anskaffningar och entreprenader.

Det hör till god affärsmannased i Finland att varuleverantörerna och entreprenörerna utför sina prestationer i enlighet med avtalshandlingarna. Vi måste dock vara förberedda på att de stora internationella leverantörerna och entreprenörerna utnyttjar juridisk och annan expertis för att hitta ologiskheter och brister i handlingarna, och att de mycket lättare än våra finska affärsvänner kommer med tilläggsräkningar, krav och påståenden, som man kan vara tvungen att behandla t.o.m. i rätten.

**Mål:** Verket sköter sina anskaffningar så att ingen besvärar sig över dem till EU-organen. För de entreprenad- och anskaffningsavtal, som man måste informera om på det sätt som beskrivs ovan, uppgörs ett sådant tillvägagångssätt för att säkerställa kvaliteten hos handlingarna, att entreprenadvisterna elimineras så noggrant som möjligt. Man fäster speciell uppmärksamhet vid att noggrant bestämma anskaffningsobjekten och speciellt de finska förhållandena vid dem (t.ex. betydelsen av köld, frysning eller fukt). Verkets jurister förbereder sig på att tvister som gäller anskaffningar och entreprenader ökar.

## 2.8 Standardiseringsarbetet inom EU

Standardiseringsarbetet inom EU sköts av europeiska standardiseringsorganisationen CEN. Verksamheten inom vägverket påverkas mest av byggnadsproduktdirektivet (89/106/EEC), som godkändes år 1988. För standardiseringen inom vissa delområden har det grundats tekniska kommittéer TC och för dem i sin tur arbetsgrupper WG och ytterligare uppgiftsgrupper TG. Finlands Standardiseringsförbund SFS har gett vägverket ansvaret för de tekniska kommittéerna TC 226 **Väganordningar** och TC 227 **Vägmateriäl** och beredningen av standarder som hör till dessa kommittéer. Det finns för



närvarande ca 250 tekniska kommittéer med otaliga arbetsgrupper och uppgiftsgrupper.

**Mål:** Vägverkets mål är att inverka vid beredningen av standarderna på att Finlands särförhållanden beaktas, att verket i tid får information om förändringar och beaktar dem behärskat i sina egna anvisningar. Det är i verkets intresse att säkerställa att det i de grupper där verket självt inte är representerat finns åtminstone nordiska representanter, och att ett dubbelriktat informationsflöde fungerar. Standardiseringsarbetet kan också ha en positiv inverkan på försäljningen av verkets produkter.

Med tanke på CEN-standardiseringen utarbetas en egen understrategi, med vilken man säkerställer tillgången på tillräcklig information, påverkningsmöjligheterna och samarbetet, genom att allokera de resurser som finns så effektivt som möjligt så att verkets intressen tryggas.

## 2.9 Allmänt kunnande och förberedande

Information om EU/EES-avtalet ges till hela personalen via Tierumpu och vid behov med hjälp av särskilda meddelanden. Utbildning om EU och EES ges som en del av annan utbildning inom vägverket (bl.a. fortbildningen inom väghållningen, ledningens diskussionsdagar m.m.). Utbildning i fråga om specialkunnande skaffas utifrån. Sådant kunnande kan hänföra sig bl.a. till skötseln av anskaffnings- och entreprenadärenden eller personalfrågor.

Verket uppmuntrar sina anställda att avlägga examen i anknytning till EU och att förbättra sina kunskaper i språk som behövs inom EU, speciellt franska. Det skulle vara önskvärt för vägverket att ha åtminstone en vägverksanställd i EU:s tjänst.

**Mål:** Med hjälp av utbildning och information uppfattar personalen sin egen och vägverkets roll som en del av europeiska unionen och kan handla enligt EU:s (Finlands föränderliga) lagstiftning. I EU:s tjänst finns åtminstone en person som känner till vägverket.

### 3. VÄGVERKETS VERKSAMHET INOM EU

#### 3.1 EU-ärendenas fördelning per enhet

I det följande uppräknas för varje enhet de ärenden som den europeiska integrationen har påverkat eller kommer att påverka vid vägverket. Enheterna sköter inhämtandet och underhållet av EU-information när det gäller vart och ett specialområde.

#### 3.2 Vid centralförvaltningen

##### J

- kontakter på centralförvaltningsnivå för genomförande av TACIS-programmet i fråga om väginfrastrukturen

##### Es

- allmän information, koordinering, beställningar från vägverkets enheter
- finansiering som söks hos EU:s regionutvecklings- och strukturfonder, EIB, EIF, TEN-finansiering

##### Vi

- information och upplysning i anknytning till EU-ärenden (Reijo Hukkanen)
- utveckling av det nordiska EU-samarbetet (Pär-Håkan Appel)

##### Ts

- trafikpolitik/trafiknät (Markku Linnasalmi)
- forskning & utveckling/ramprogram (Tiina Korte)

##### Yh

- kvalitetsfrågor, scenarier

##### Th

- vägvisning, vägledning, planeringstjänster (Matti Hämmäläinen)

#### 3.3 I serviceenheterna

##### Tk

- forskning & utveckling

##### Kk

- väganordningar och -konstruktioner, trafikregleringsanordningar
- miljöfrågor

##### Tpk

- CEN-ärenden och deras koordinering (Osmo Anttila)
- byggnadsentreprenader och utarbetning av anvisningar (Harri Jalonen)

**Gk**

- stenmaterial, vägmateriel, vägutrustning, geotextilier, geotekniska arbeten

**Sk**

- broar

**Lpk**

- tung trafik, vägvisning och vägledning, Transport Telematics

**Rpk**

- varuanskaffningar och utarbetning av anvisningar (Petri Lydman)
- anskaffningsannonser (Sirkka Huttala-Saitseff)

**TD**

- serviceanskaffningar och utarbetning av anvisningar i fråga om ADBsystem (Erkki Leiviskä)

**HpK**

- förvaltningsförfaranden, jämställdhetsärenden, rekrytering
- säkerheten i arbetet (Seija Vilander)
- EU-rätt, juridisk rådgivning, rättsfall (Anna Myllylä)
- informationsinsamling och katalogisering, databanker, informationsökning (biblioteket)
- informering om utbildningsutbudet, anordnande och anskaffning av utbildning enligt behov

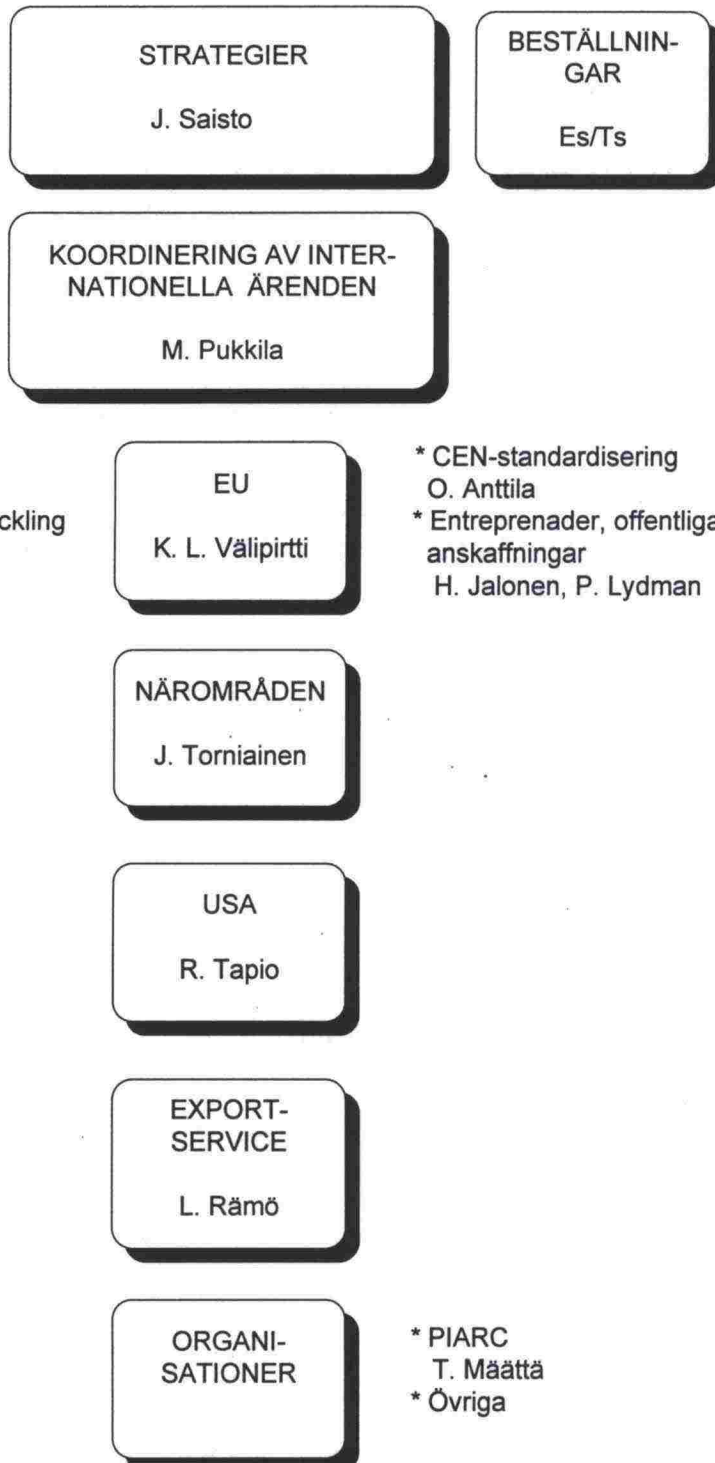
**Vk**

- kommersiell export och utvecklingssamarbete, närområdessamarbete

**3.4 I vägdistrikten**

- allmän information och utbildning
- kontakter till regionutvecklingsmyndigheter i fråga om väginfrastrukturen, regionalpolitik
- skötsel av entreprenader och anskaffningar, meddelanden till Tpk och Rpk om entreprenader och anskaffningar som överstiger tröskelvärdet
- konsulttjänster
- sydöstra Finland: främjandet av TACIS-programmet

### 3.5 EU-verksamheten som en del av vägverkets internationella verksamhet





#### **4. KONTAKTPERSONER FÖR EU-ÄRENDEN:**

##### **4.1 På verknivå**

**Överdirektör Jarkko Saisto**

- EU-strategi

**EU-koordinator Kaisa Leena Välipirtti**

- verkställighet av EU-strategin, allmän information och EU-ärenden på verknivå

- beställningar som anknyter till skötseln av EU-ärenden

- tidsenlighållande av vägverkets EU-anvisningar

**Sekreteraren för internationella ärenden Mauri Pukkila**

- internationell verksamhet och internationell strategi

##### **4.2 Vid centralförvaltningen**

Tapani Määttä/Es

Pär-Håkan Appel/Vi

Markku Linnasalmi och Tiina Korte/Ts

Antti Piirainen/Yh

Matti Hämmäläinen/Th

Seppo Malinen/St

##### **4.3 I serviceenheterna**

Martti Mäkelä/Tk

Anders Jansson/Kk

Osmo Anttila/Tpk

Martti Eerola/Gk

Kari Moijanen/Sk

Överenskommes senare/Lpk

Petri Lydman/Rpk

Erkki Leiviskä/TD

Paula Tuura/Hpk

Matti Mannonen/Vk

##### **4.4 I vägdistrikten**

Arvo Pehkonen/U

Teuvo Frändilä/T

Matti Höyssä/H

Hannu Heinikainen/KaS

Rauno Heinonen/SK

Kari Kuntsi/KeS



Mauri Kimpimäki/V  
Seppo Kananen/O  
Jukka Jääskö/L

## 5. FÖRKORTNINGAR

- Cassis de Dijon principen En produkt som lagligen tillverkats av och godkänts för marknaden i ett medlemsland får fritt marknadsföras också i den nationella standarden i ett medlemsland får fritt marknadsföras också i de
- CEN Europeiska standardiseringsorganisationen (Comité Européende Normalisation), vars medlemmar utgörs av EES-ländernas nationella standardiseringsorganisationer.
- CE-symbol Med CE-symbolen visas att en produkt antingen uppfyller den nationella standarden som harmoniserats inom EES-ramarna eller att den erhållit europeiskt tekniskt godkännande.
- DG Eu-kommissionens generaldirektorat (Directorate Générale)
- DG VII Generaldirektoratet för trafikärenden (Directorate Générale des Transports)
- DG XII Generaldirektoratet för forsknings- och utvecklingsärenden
- Direktiv En EU-rättsakt, enligt vilken lagstiftningen i medlemsländerna skall harmoniseras.
- EBRD Europeiska utvecklingsbanken som verkar i London (European Bank for Reconstruction and Development), grundad 1991 som investeringsbank för de mellan- och östeuropeiska länderna. Verkar enligt samma principer som Världsbanken.
- ECU EU:s kalkylmässiga myntenhet (European Currency Unit). Värdet som följs vid HIM:s anskaffningsbeslut är ca 6 mk/ECU och värdet 15.11.1994 är ca 5,8 mk/ECU.
- EDF EU:s utvecklingssamarbetsfond(er), vars betalningsandelar bestäms av EU:s ministerråd för en 5-årsperiod åt gången.
- EIB Europeiska investeringsbanken, grundad 1958, verkar utanför EU:s budget, men under EU-kommissionens övervakning.
- EIF Europeiska investeringsfonden, som har inlett sin verksamhet sommaren 1994.
- EES Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, som består av de tolv EU-länderna och fem av sju EFTA-länder (Finland, Island, Norge, Sverige och Österrike).
- EU Den ekonomiska gemenskap som består av Belgien, Danmark, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Storbritannien och Tyskland. Finland, Sverige och Österrike blev medlemmar i EU år 1995.

FÖRKORTNINGAR

---

ISO	International Standards Organization
ISO 9000	Internationell standardserie för kvalitetssystem.
KIE	Länderna i Mellan- och Östeuropa.
PHARE	EU:s program för ekonomiskt bistånd på basen av vilken mänger Baltien och KIE-länderna ekonomisk och teknisk hjälp.
TACIS	EU:s program för ekonomiskt bistånd på basen av vilken länderna som uppstått i f.d. Sovjetunionen (ej Baltien) ges ekonomiskt och tekniskt bistånd.
TERN	Trans European Road Network dvs. ett alleuropeiskt vägnät.

## KOMMISSIONENS GENERALDIREKTORAT (DG)

DG I	Externa ekonomiska förbindelser
DG IA	Externa politiska förbindelser
DG II	Ekonomi och finans
DG III	Inre marknad och industripolitik
DG IV	Konkurrens
DG V	Sysselsättning, arbetsmarknads- och socialpolitik
DG VI	Jordbruk
DG VII	Transporter
DG VIII	Bistånd
DG IX	Personal och administration
DG X	Information, kommunikation och kultur
DG XI	Miljö, nukleärsäkerhet och civilskydd
DG XII	Vetenskap, forskning och utveckling
DG XIII	Informationsteknologi och innovation
DG XIV	Fiske
DG XV	Finansinstitutioner och direkta skatter
DG XVI	Regionalpolitik
DG XVII	Energi
DG XVIII	Kredit och investeringar
DG XIX	Budget
DG XX	Revision
DG XXI	Tullunion och indirekta skatter
DG XXII	Samordning av strukturpolitiken
DG XXIII	Företagspolitik, handel, turism och Kooperation