

Milloin EU-direktiivit ylittivät uutiskynnyksen?

Ina Kauppinen



Tekijä(t) Ina Kauppinen	
Koulutusohjelma Journalismin koulutusohjelma	
Opinnäytetyön otsikko Milloin EU-direktiivit ylittivät uutiskynnyksen?	Sivu- ja liitesivumäärä 39
Opinnäytetyön otsikko englanniksi When do EU directives become news?	
<p>Opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia EU-lainsäädännöstä uutisoimista journalismin demokraatofunktion kautta. Tavoitteena on herättää niin aloittelevia kuin alalla pitkään olleita toimittajia pohtimaan, pitäisikö EU-lainsäädännöstä uutisoimista kehittää ja, miten.</p> <p>Demokratian voidaan nähdä nojaavan joukkoviestimiin, joiden tehtävänä on tiedottaa sekä äänestäjiä päätettävistä asioista ja esittää niille vaihtoehtoja että tiedottaa päättäjille avoimen ja kriittisen keskustelun tuloksena muodostunut julkinen mielipide.</p> <p>Noin puolet Suomen lainsäädännöstä tulee suoraan tai epäsuorasti Euroopan unionista. Journalismin kannalta hankalaa ovat kuitenkin Euroopan unionin päätöksenteon hitaus, vastuun ja vallan jakautuminen eri toimielimille ja olennaisten lakialoitteiden hahmottaminen.</p> <p>Tutkimukseen valittiin kaksi vuosina 2013 ja 2014 voimaantullutta direktiiviä: ajokorttidirektiivi ja kuluttajan oikeuksia koskeva direktiivi. Tutkimuksessa kuvataan direktiivien etenemistä komission hyväksynnästä aina allekirjoittamiseen saakka sekä kerrotaan, miten niitä seuranneet lakimuutokset etenivät kansallisella tasolla. Lisäksi selvitettiin, miten Helsingin Sanomat on direktiiveistä ja lakimuutoksista paperilehdessään uutisoinut. Tutkimusmenetelmänä on käytetty sisällön erittelyä ja sisällönanalyysiä.</p> <p>Vertailemalla päätöksenteon ja uutisoiminnan ajankohtia huomataan, että direktiivit ylittävät ensimmäisen kerran uutiskynnyksen hyvinkin aikaisin: kuluttajanoikeusdirektiivi ennen komission hyväksyntää ja ajokorttidirektiivi heti sen jälkeen. Huomionarvoista on, että valtaosa uutisista on kuitenkin julkaistu direktiivien allekirjoittamisen jälkeen.</p> <p>Koska joukkoviestimien yhtenä tehtävänä voidaan nähdä olevan julkisen mielipiteen kertominen päättäjille, tutkimuksessa selvitettiin myös, miten hyvin tavallisten kansalaisten ääni julkaistuissa uutisissa ja mielipidekirjoituksissa kuului. Kävi ilmi, että suurimmassa osassa julkaistuja uutisia kuului viranomaisten ääni.</p> <p>Lopuksi pohditaan, miten tarkasteltavat uutiset täyttivät uutiskriteerit.</p>	
Asiasanat Euroopan unioni, demokratia, julkisuus, uutiset	

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Journalismin tehtävät	3
3	Uutiskynnys ja uutiskriteerit	5
4	Euroopan unionin lainsäädäntö	7
4.1	Ehdotuksesta laiksi	7
4.2	Säädökset.....	11
5	Aineisto ja menetelmät	12
5.1	Aineiston kerääminen ja rajaaminen	14
5.2	Menetelmänä sisällön erittely ja sisällönanalyysi	15
6	Tulokset	16
6.1	Kenen ääni kuuluu?	17
6.2	Ajokorttidirektiiviä käsitellyt uutisointi.....	18
6.3	Kuluttajanoikeusdirektiiviä käsitellyt uutisointi	27
7	Johtopäätökset.....	31
7.1	Täyttikö uutisointi journalismin demokratiafunktion?	32
7.2	EU-uutisointi ja uutiskriteerit.....	35
8	Pohdinta.....	36
8.1	Toteutus.....	36
8.2	Tulokset	37
8.3	Oma oppiminen ja ideoita jatkotutkimukseen	38
9	Lähteet.....	40

1 Johdanto

Euroopan unioni näyttäytyy monille suomalaisille monimutkaisena organisaationa, jonka eri instituutiot ja toimielimet tunnetaan melko huonosti. Kuitenkin noin puolet Suomen lain-säädännöstä tulee suoraan tai epäsuoraan Euroopan unionin kautta (Ruonala 2011). Näin ollen on tärkeää, että Euroopan unionissa tapahtuvista päätöksistä uutisoitaisiin mahdollisimman aikaisin ja kattavasti, jotta kansalaisilla olisi mahdollisuus vaikuttaa päätettävänä olevaan asiaan.

EU-asioista uutisoivien kirjeenvaihtajien mukaan journalismille on kuitenkin hankalaa se, että EU:ssa päätöksenteko on hidasta ja olennaisten lakialoitteiden hahmottaminen on vaikeaa (Mörä 2008).

Koska joukkoviestimien yhtenä tehtävänä on demokratian ylläpitäminen ja kansalaisten tiedottaminen päätettävänä olevista asioista, halusin tutkia EU-direktiiveistä ja niitä seuranneista lakimuutoksista uutisointia nimenomaan journalismin demokratiafunktion kautta. Niin kotimaan- kuin ulkomaantoimittajien olisi hyvä olla perillä päätöksenteosta Euroopan unionissa ja siitä, miten siellä tehtävät päätökset vaikuttavat Suomeen. Toimittajien tehtävänä on kertoa lukijoille siitä, mitä ollaan päättämässä ja millä aikataululla. Näin lukijoilla olisi ainakin teoreettinen mahdollisuus osallistua päätöksentekoon.

Opinnäytetyössäni selvitänkin, milloin valitsemani kaksi EU-direktiiviä ylittivät ensimmäisen kerran uutiskynnyksen Helsingin Sanomien printtilehdessä ja, milloin niistä on sen jälkeen uutisoitu. Koko tutkimus pohjautuu kuitenkin vahvasti journalismin demokratiafunktioon.

Valitsin tutkittavaksi direktiiveiksi ajokorttidirektiivin ja kuluttajanoikeusdirektiivin, joita tutkin sisällönanalyysin ja sisällön erittelyn menetelmin. Koska tutkin vain kahden EU-direktiivin uutisointia, ei tutkimuksesta voi vetää yleispäteviä johtopäätöksiä. Sen sijaan tutkimuksen tavoitteena on herättää ajatuksia niin toimittajina työskentelevissä kuin journalismia vasta opiskelevissa siitä, pitäisikö EU-asioista uutisointia kehittää.

Tutkimuksen kohteeksi valikoitu Sanoma-konserniin kuuluva Helsingin Sanomat, sillä se on levikiltään Suomen suurin sanomalehti. Seitsemänä päivänä viikossa ilmestyvän lehden kokonaislevikki on 354 737 (LT-Levikkitalasto 2013). Painetulla lehdellä on lukijoita 742 000 (KMT 2014). Koska Helsingin Sanomien paperilehti on Suomen suurin levikiltään, tuntui luonnolliselta tutkia, kuinka kahdesta valitsemastani direktiivistä uutisoitiin nimenomaan paperilehdessä.

Muun muassa Heikki Heikkilä on väitöskirjassaan *Ohut ja vankka journalismi* (2001) käsitellyt Helsingin Sanomien ja STT:n EU-uutisointia Suomen jäsenyyden alkuvaiheista ja ennen kuin Suomi EU:hun kuului. Lisäksi englanninkielellä löytyy joitain tutkimuksia siitä, miten lehdistö on käsitellyt Euroopan parlamentin vaaleja.

On kuitenkin tärkeää tehdä tutkimusta myös siitä, miten lainsäädännöstä on viime vuosina uutisoitu, jotta uutisointia Euroopan unioniin liittyvistä asioista voisi kehittää. Vaikka tutkimuksen tulokset eivät olekaan yleistettävissä, ne ovat eräs esimerkki EU-uutisoinnista. Toivottavasti tulevaisuudessa tehdään tämän kaltaisia, mutta vieläkin syvällisempiä ja laajempia tutkimuksia Euroopan unionista uutisoimisesta. Opinnäytetyön lopussa onkin esitetty joitain jatkotutkimusideoita.

2 Journalismin tehtävät

Risto Kunelius on määritellyt joukkoviestinnän viestinnäksi, jonka kohteena ovat melko suuret, ennalta rajaamattomat massat, vaikkakin esimerkiksi lehden kohdeyleisö voi olla hyvinkin tarkkaan mietitty. Joukkoviestintä on Kuneliuksen mukaan ainakin lyhyellä aikavälillä yksisuuntaista ja siinä käytetään teknisiä apuvälineitä. Joukkoviestintä myös niimensä mukaisesti luo joukkoja. Joukkoviestintää ovat journalististen tuotosten kuten uutisten lisäksi myös muut median muodot kuten elokuvat, kirjallisuus, televisio-ohjelmat ja radio-ohjelmat. (Kunelius 1997, 15–18)

Journalismi on joukkoviestintää, joka perustuu faktoihin ja on ajankohtaista. Journalistiset tuotteet pyrkivät olemaan mahdollisimman objektiivisia ja neutraaleja. Journalismi pyrkii edustamaan tavallisia ihmisiä julkisuudessa. (Kunelius 1997, 18–20.)

Joukkoviestinnällä voidaan nähdä olevan useita yhteiskunnallisesti tärkeitä tehtäviä. Joukkoviestintä muun muassa luo me-henkeä, määrittää ihmisten identiteettiä, vahvistaa ja toisaalta myös vähitellen muuttaa yhteiskunnan arvoja ja normeja sekä välittää ja tuottaa tietoa. Joukkoviestinnän ja erityisesti journalismin päätehtävänä usein esitetään neljäntenä valtiomahtina toimiminen. Tällöin joukkoviestinnän ajatellaan valvovan julkista valtaa eli tuomio-, toimeenpano- ja lainsäädäntövaltaa käyttäviä. (Kunelius 1997, 168–178.)

Viestimillä (lehdistöllä, radiolla, televisiolla ja tietoverkoilla) on myös suuri rooli demokration ylläpitämisessä, kirjoittaa Hannu Nieminen Viestintä ja demokratia -artikkelissaan (Nieminen 1998, 275–299). Jos demokratia käsitetään enemmistön tahtoon perustuvana järjestelmänä, jossa vähemmistöjen oikeudet ovat kuitenkin turvatut, enemmistön tahdon voidaan ajatella muotoutuvan vain avoimen julkisen keskustelun kautta. Tällöin viestimien on ”1) levitettävä tehokkaasti päätettävänä olevaa asiaa koskeva tieto ja informaatio kaikille niille, joita asia koskee, 2) turvattava avoin ja kriittinen julkinen keskustelu eri päätösvaihtoehtojen välillä, 3) informoitava päättäjiä keskustelun tuloksena muodostuneesta julkisesta mielipiteestä, 4) julkistettava tehdyt päätökset, 5) seurattava ja tiedotettava päätösten toimeenpanosta ja sen seurauksista”, Nieminen kirjoittaa Habermasin ja Williamsin ajatusten pohjalta.

Suomessa on edustuksellinen demokratia eli äänioikeutetut valitsevat vaaleissa määräämiskäiset edustajansa, jotka käyttävät heille näin myönnettyä valtaa vaalien välissä. Niemisen mukaan edustuksellinen demokratia nojaa vahvasti joukkoviestimiin, jotka tiedottavat äänestäjiä päätettävistä asioista ja esittävät niille vaihtoehtoja. Toisaalta viestimien kautta päättäjät saavat tietoa äänestäjien kannoista ja niin sanotusta yleisestä mielipiteestä.

Suomen lainsäädännöstä noin puolet on suoraan tai epäsuoraan peräisin Euroopan unionista (Ruonala 2011, 12). Euroopan unionia koskevat asiat koetaan usein kuitenkin vähemmän kiinnostaviksi kuin kansalliseen päätöksentekoon liittyvät asiat, sillä Euroopan unionissa vastuu ja valta on jaettu useille eri toimielimille, Tuomo Mörä selvitti tutkimuksessaan. Myös hallituksen ja opposition välinen jännite puuttuu ja toimielinten vastuu ääntäjille on ”journalismille liian monen mutkan takana”, ulkomaantoimittajat kertoivat. Tutkimukseen oli haastateltu 12 Brysselissä toimivaa kirjeenvaihtajaa. (Mörä 2008.)

Journalismille hankalaa on myös se, että päätöksenteko on hidasta. Lakialoitteen tie valmiiksi säädökseksi on usein pitkä. (Mörä 2008.)

Esimerkiksi niin sanottu kolmas ajokorttidirektiivi, joka tuli voimaan tammikuussa 2013, annettiin jo vuonna 2006 ja sen käsittely komissiossa alkoi vuonna 2003. Vuonna 2003 se myös lähetettiin neuvostolle ja parlamentille. (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1006/126/EY ajokorteista.)

On myös vaikeaa hahmottaa, mitkä lakialoitteet ovat olennaisia, sillä monenlaisia hankkeita on käynnissä yhtä aikaa. Myös kansalaisten heikko kiinnostus EU-asioihin vaikuttaa siihen, ettei unionista uutisoimista koeta yhtä kiinnostavaksi kuin kansallisesta päätöksenteosta uutisoimista. (Mörä 2008.)

Euroopan unionin viestintäpolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa (2006) todettiin, että ”tiedotusvälineet ovat tärkeässä asemassa Euroopan viestintäpolitiikassa”. Samassa asiakirjassa myönnettiin kuilu Euroopan unionin ja sen kansalaisten välillä ja, että demokratian toimimiseksi on välttämätöntä, että ihmiset tietävät käsiteltävistä asioista ja kykenevät osallistumaan päätöksentekoon.

Ongelma on kuitenkin säilynyt, sillä vuoden 2012 Eurobarometrin mukaan suomalaiset ovat yhä tietämättömiä ainakin Euroopan unionin toimielimiin ja instituutioihin liittyvissä asioissa. Haastateltuja oli Suomessa 1 017 ja heistä 80 prosenttia kertoi, että ”tietävät vähän” eri instituutioiden välisestä roolijaosta. Haastatelluista 39 prosenttia puolestaan ei osannut sanoa tai ei tiennyt yhtäkään EU-instituutiota/toimielintä.

3 Uutiskynnys ja uutiskriteerit

Siihen, ylittääkö jokin aihe uutiskynnyksen, vaikuttavat useat eri tekijät. Heikki Kuutti on määritellyt uutiskynnyksen eräänlaiseksi esteeksi, joka aiheen on ylitettävä, ennen kuin siitä tulee uutinen. Uutiskynnykseen vaikuttavat perinteiset uutiskriteerit, mutta myös muun muassa se, onko tarjottava aineisto toimituksen omaa tuotantoa, missä uutinen on tapahtunut ja uutisen ajankohtaisuus. (Kuutti 2012, 211.)

Julkaistaviin uutisiin vaikuttavat toimituskäytännöt, eli ne tavat ja mallit, joiden avulla joukkoviestimet sisältöjään tuottavat. Toimituskäytäntöihin vaikuttavat muun muassa toimituksen aikarajat, tekniikan ja median asettamat rajoitukset ja saatavilla olevat tiedot uutistapahtumista. Toimituskäytäntöihin vaikuttaa myös se, mitä yleisön ajatellaan haluavan. Uutiskriteerit kertovat, mistä kannattaa uutisoida ja, mistä ei – mikä tyydyttäisi yleisön tarpeet. Uutiskriteerit siis määrittelevät uutisen arvon. (Nieminen & Pantti 2012, 96–100.)

Norjalaiset Galtung ja Ruge määrittivät jo 1960-luvulla eräät uutiskriteerit, jotka on alla luetteloitu siten, kun ne esiintyvät Niemisen ja Pantin Media markkinoilla -kirjassa. (2012, 98–99.) Osaa uutiskriteereistä on selitetty sen pohjalta, mitä Nieminen ja Pantti kirjassaan kirjoittavat.

1. Kielteisyys

Esimerkiksi vahinkojen tai kuolleiden määrä vaikuttaa uutisen arvoon.

2. Tuoreus

3. Läheisyys

Läheisyydellä viitataan maantieteellisen läheisyyden lisäksi myös kulttuuriseen läheisyyteen.

4. Yhdenmukaisuus

Uutinen vastaa kulttuurisia odotuksia.

5. Selkeys

Uutinen sisältää pelkkiä faktoja ja on ymmärrettävä.

6. Odottamattomuus

7. Superlatiivisuus

Uutisarvoon vaikuttaa, onko uutistapahtuma esimerkiksi väkivaltaisain, suurin ja vaikuttavin.

8. Relevanssi

Uutisen arvoa lisää, jos se kykenee kertomaan, miten uutisoitava asia vaikuttaa niin sanottuun tavalliseen ihmiseen.

9. Henkilöitävyys

10. Eliittihenkilöt

Uutisen arvoa lisää, jos sen kohteena oleva henkilö on kuuluisa.

11. Edustavuus

Tiedon lähteen auktoriteetti vaikuttaa uutisen arvoon.

12. Faktisuus

Saksalaisen Henk Prakken mukaan tapahtuman uutisarvo on sitä isompi, mitä maantieteellisesti lähempänä se on vastaanottajaa. Uutisarvoa lisäävät myös tapahtuman ajankohtaisuus. Lisäksi Prakte huomioi kulttuurisen etäisyyden eli, kuinka osallisena vastaanottaja uutistapahtumassa on, kuinka kiinnostunut hän on siitä tai, kuinka hän tuntee kyseisen tapahtuman. (Huovila 2005, 66–67.)

4 Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unionin toiminta pohjaa perussopimukseen, joissa on määritelty unionin toimivalta, säännöt ja tavoitteet (Euroopan unioni 2014). Euroopan unionin lainsäädäntöä ovat perussopimusten lisäksi asetukset, direktiivit ja päätökset (Euroopan unionin 2015).

Euroopan unionissa lakeja säättävät Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto, jota kutsutaan usein myös ministerineuvostoksi. Euroopan parlamentin jäsenet valitaan jäsenmaissa suorilla vaaleilla viiden vuoden välein. Neuvostoon puolestaan kuuluvat jäsenmaiden ministeritason edusajat (Ulkoasiainministeriö 2014a; ulkoasiainministeriö 2014b; ulkoasiainministeriö 2014c).

Komissiossa on yksi komissaari jokaisesta jäsenvaltiosta. Komissaarit edustavat unionia jäsenmaan sijaan. (Ulkoasiainministeriö 2014d.)

Komission lakialoitteet voivat pohjautua EU:n perussopimuksen mukaiseen velvoitteeseen tai esimerkiksi kansalaisaloitteeseen. Lisäksi muut EU-toimielimet, jäsenmaat tai sidosryhmät voivat pyytää komissiota tekemään aloitteen. (Euroopan komissio 2015.)

Ministerineuvoston kokouksia valmistelee Coreper, joka on jakaantunut kahteen kokoonpanoon. Coreper koostuu suurlähettiläistä, joita kutsutaan myös pysyviksi edustajiksi (Ulkoasiainministeriö 2015).

Parlamentti puolestaan on jakautunut pysyviin valiokuntiin, joissa muun muassa laaditaan lainsäädäntöehdotuksia, tehdään mietintöjä ja käsitellään komission ja neuvoston ehdotuksia. (Euroopan parlamentti 2015.)

4.1 Ehdotuksesta laiksi

Lakien säätäminen Euroopan unionissa on monivaiheinen prosessi, josta käyn läpi vain tavallisen lainsäätämisyjärjestyksen perusteet, sillä se on yleisin tapa säätää lakeja unionissa (Ulkoasiainministeriö 2014a).

Komission ehdotuksen taustalla on laaja kuulemisprosessi, jossa kuullaan esimerkiksi kansallisia asiantuntijoita tai kansainvälisiä järjestöjä (Euroopan unioni 2015). Komissio myös pyytää kansallisilta parlamenteilta ja hallituksilta lausunnot ja kuulee muita toimieliimiä (Euroopan komissio 2014).

Pääosin uusista laeista päätetään tavallisessa lainsäätämisyksityksessä, jolloin parlamentilla ja neuvostolla on yhtä paljon valtaa lakia säädettäessä (Ulkoasiainministeriö 2014a).

Tällöin komissio antaa lakiehdotuksen sekä parlamentille että neuvostolle. Nykyisin myös jäsenvaltioiden neljänsosan aloite, unionin tuomioistuimen tai parlamentin pyyntö tai Euroopan keskuspankin suositus tai kansalaisaloite voivat käynnistää lain valmistelun. Ehdotus annetaan myös kansallisille parlamenteille ja tarvittaessa alueiden komitealle ja talous- ja sosiaalikomitealle. (Euroopan parlamentti 2015.)

Käsittelen lakiehdotuksen kulkua edellä mainittujen lähteiden pohjalta.

Ennen parlamentin täysistuntoa lakiehdotusta käsittelee valiokunta. Täysistunnossa lakiehdotusta voidaan käsitellä valiokunnan mietinnön pohjalta tai ilman mietintöä.

Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä parlamentti voi jo hyväksyä komission tekemän lakiehdotuksen tai sitten tarkistaa sitä. Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä neuvosto voi hyväksyä parlamentin kannan tai muuttaa parlamentin kantaa ja palauttaa ehdotuksen parlamentille toiseen käsittelyyn. Mikäli parlamentin kanta päätetään neuvostossa hyväksyä, syntyy säädös.

Parlamentin toisen käsittelyn määräaika on kolme kuukautta, mutta sitä voidaan pidentää kuukaudella. Ensiksi valiokunta tarkastelee neuvoston kantaa ja tekee suosituksen. Täysistunto puolestaan tekee päätöksen valiokunnan tekemän suosituksen perusteella ja asiasta äänestetään. Riippuen äänestyksen tuloksesta neuvoston kanta joko hyväksytään tai hylätään tai syntyy ehdotus tarkistuksiksi neuvoston kantaan.

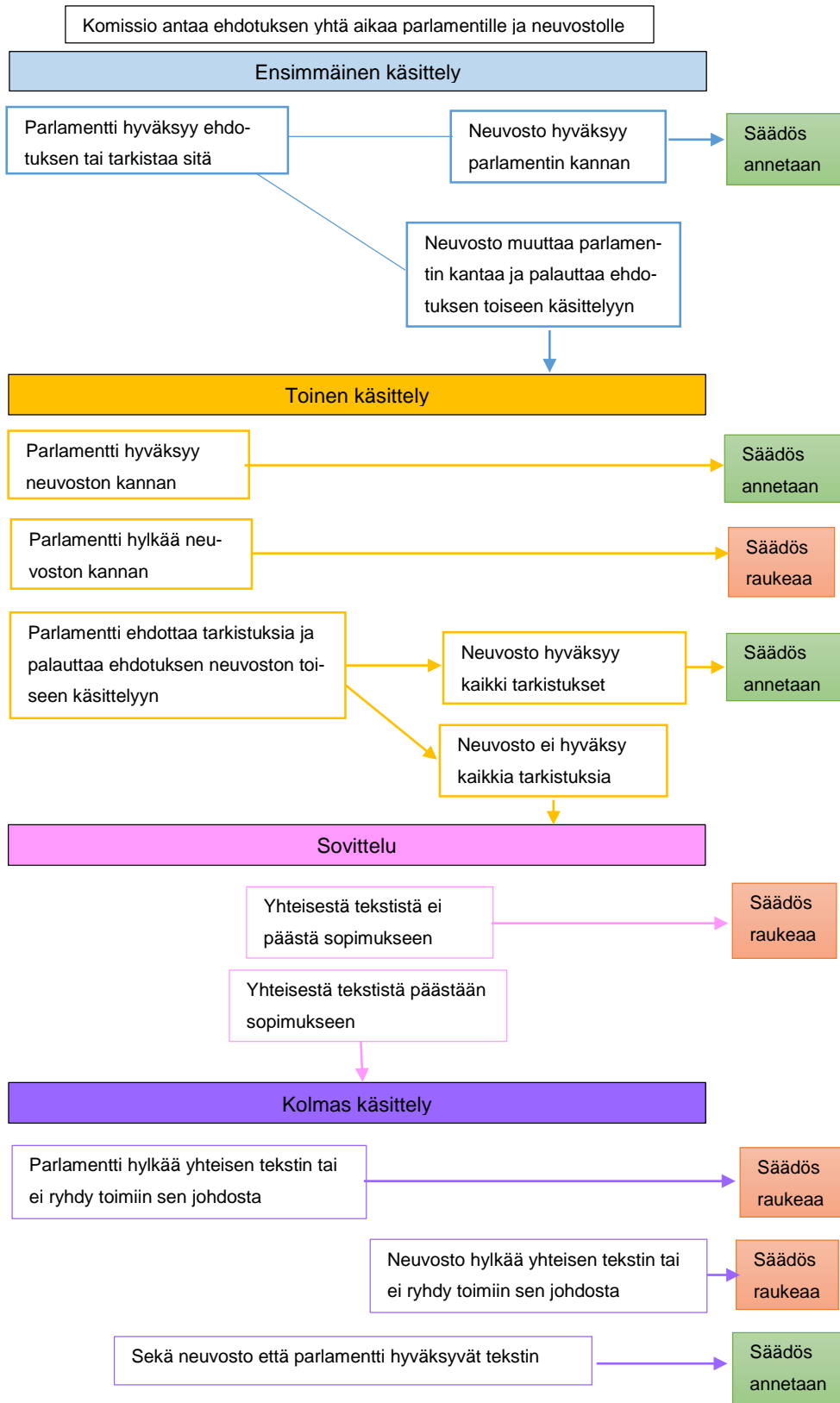
Jos parlamentin täysistunnossa päätetään ehdottaa tarkistuksia neuvoston kantaan, lakiehdotus siirtyy neuvoston toiseen käsittelyyn. Ennen kuin neuvosto päättää tarkistusehdotusten hyväksymisestä ja hylkäämisestä, sen on saatava komission lausunto tarkistuksista. Jos neuvosto päättää hyväksyä tarkistukset, tulee samalla myös säädös annetuksi. Jos neuvosto ei hyväksy tarkistuksia, kutsutaan koolle sovittelukomitea. Sovittelukomiteassa on yhtä paljon Euroopan parlamentin ja neuvoston edustajia.

Jos sovittelukomitea hyväksyy yhteisen tekstin, lakiehdotus siirtyy takaisin parlamentille ja neuvostolle kolmanteen käsittelyyn. Mikäli komitea ei määräajassa hyväksy yhteistä säädöstä, katsotaan, ettei lakiehdotusta ole hyväksytty.

Kolmannessa käsittelyssä parlamentti ja neuvosto äänestävät yhteisen tekstin mukaisen säädöksen hyväksymisestä. Parlamentissa lakiehdotuksen hyväksymisestä vaaditaan annettujen äänten enemmistö ja neuvostossa puolestaan määräenemmistö. Jos joko parlamentti tai neuvosto hylkää yhteisen tekstin, säädöstä ei anneta.

Kansalliset parlamentit voivat kahdeksan viikon kuluessa ehdotuksen saamisesta antaa perustellun lausunnon, mikäli lakiehdotus ei ole toissijaisuusperiaatteen mukainen eli, jos kansallinen parlamentti katsoisi, ettei säädösehdotus kuulu unionin toimivaltaan. Toissijaisuusperiaatteen mukaan unioni toimii aloilla, jotka eivät kuulu sen yksinomaiseen toimivaltaan vain, jos se on tehokkaampaa, kuin kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason toiminta. Yksinkertaistetusti, mikäli tarpeeksi moni kansallisista parlamenteista katsoo, ettei ehdotus ole toissijaisuusperiaatteen mukainen, ehdotusta tarkastellaan uudelleen. (Euroopan unioni 2015)

Niin sanottua erityistä lainsäätämisyjärjestystä käytetään vain 36 lainsäädännöllisellä alalla. Kyseisellä lainsäätämisyjärjestyksellä on kuusi muotoa. (Erkkilä & Tiilikainen, 2012.)



Kuvio 1. Tavallinen lainsäätämisyksinkertaistettuna. Euroopan parlamentti 2015.

4.2 Säädökset

Euroopan unionin tavoitteet on kirjattu perussopimukseen (Euroopan unioni 2014). Tavoitteisiin pyritään erilaisilla säädöksillä. Asetukset, direktiivit ja päätökset ovat niitä sitovia, joihin ne annetaan. Säästösten erona on, että asetukset ja direktiivit koskevat kaikkia jäsenmaita, mutta päätökset voidaan kohdistaa vain esimerkiksi yhdelle jäsenmaalle tai yritykselle. (Euroopan unioni 2015)

Asetukset ovat sellaisenaan jäsenmaita sitovia eivätkä ne tarvitse varsinaista täytäntöönpanoa, toisin kuin direktiivit (Euroopan unioni 2015). Direktiivit ovat ikään kuin sitovia tavoitteita, joihin jäsenmaiden on päästävä. Jäsenmaat voivat itse päättää, kuinka toteuttaa direktiivin määräämät asiat. Esimerkiksi eri jäsenmaat voivat joutua muuttamaan kansallista lainsäädäntöään eri tavoin, kunhan direktiiviä noudatetaan. Direktiivien tarkoitus onkin usein yhtenäistää jäsenmaiden lainsäädäntöä (Euroopan unioni 2010).

Päätökset voidaan kohdistaa vain esimerkiksi yhdelle jäsenmaalle tai yritykselle. Niitä sovelletaan sellaisenaan. (Euroopan unioni 2015)

5 Aineisto ja menetelmät

Opinnäytetyössä selvitetään EU-lainsäädännöstä uutisointia journalismin demokratiafunktion kannalta. Tutkimuksessa selvitetään, milloin valitut EU-direktiivit ylittivät uutiskynnyksen ja, missä päätöksenteon eri vaiheissa direktiiveistä tai niiden seurauksena säädetyistä laeista uutisoitiin. Lisäksi selvitetään, kenen ääni Helsingin Sanomien paperilehdessä julkaistuissa artikkeleissa kuuluu eli tarjoavatko artikkelit mahdollisuuden avoimeen keskusteluun eri vaihtoehtojen välillä. Tarkoituksena on selvittää, antavatko artikkelit lukijalle mahdollisuuden jollain tapaa osallistua päätöksentekoon tai vaikuttaa siihen?

Aineistooni kuuluvat tiedot valitsemieni direktiivien ja niihin liittyvien lakien etenemisestä. Valitsin direktiiveiksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ajokortteista, jatkossa ajokorttidirektiivi ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/83/EU kuluttajan oikeuksista, jatkossa kuluttajanoikeusdirektiivi. Direktiivejä valitessa tärkeimpänä kriteerinä oli, että ne ovat muuttaneet suomalaista lainsäädäntöä. Aloitin opinnäytetyön tekemisen syksyllä 2014 ja toisena kriteerinä oli ajankohtaisuus, eli että direktiivien soveltaminen oli alkanut Suomessa vuonna 2013 tai 2014. Kolmantena kriteerinä oli, että direktiiveistä oli uutisoitu ainakin niiden tullessa voimaan, sillä tutkimuksen kannalta ei olisi ollut mitään mieltä tutkia direktiivejä, joista ei ole koskaan uutisoitu.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokortteista annettiin 20.joulukuuta 2006 (Direktiivi ajokortteista 2006/126/EY). Koska kyseessä on direktiivi, ei säädös sellaisenaan tullut voimaan jäsenmaissa, vaan jäsenmaat itse muokkasivat lainsäädäntöään siten, että direktiivin tavoitteet toteutuvat. (Euroopan unioni 2010)

Uusi ajokorttilaki muutti ajokortit määräaikaikaisiksi ja joidenkin ajokorttien ikäraajat muuttuivat. Esimerkiksi C-luokan ikärajaksi tuli entisen 18 vuoden sijaan 21 vuotta, joskin ikäraja ei koske kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys hankkineita. Heillä ikäraja on yhä 18 vuotta. (Trafi 2013.)

Ajokorttilain myötä moottoripyöräkortin korottamisen edellytykset muuttuivat. Myös mopokortti uudistui siten, ettei mopoautoa saa enää kuljettaa tavallisella mopokortilla. (Trafi 2013.)

Ajokortt uudistus tuli voimaan 19.1.2013 ja lehdistö kirjoitti uudistuksesta runsaasti sen tultua voimaan. Minua kiinnosti tietää, uutisoiko Helsingin Sanomat printtilehdessään itse direktiivin etenemisestä ja, kuinka paljon lakiuudistusta käsiteltiin ennen sen voimaantuloa.

Ajokorttilain lisäksi myös tieliikennelaki ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki muuttuivat. Myös ajoneuvoliikennerekisteristä annettu laki muuttui, samoin kuin alkulukolla valvotusta ajo-oikeudesta annettu laki. (HE 144/2012) Opinnäyte-työ on tutkimuksena kuitenkin sen verran rajallinen, että keskityin tutkimaan, miten ajokorttilaista on uutisoitu. Mukana voi olla myös muita lakeja koskeneita uutisia, mikäli ne ovat löytyneet luvussa myöhemmin mainituilla hakusanoilla.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/83/EU kuluttajan oikeuksista annettiin 25.10.2011. Sama direktiivi myös muutti neuvoston direktiiviä 93/13/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 1999/44/EY sekä kumosi neuvoston direktiivin 85/577/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 97/7EY ETA. (2011/83/EU)

Kuluttajan oikeuksia koskevan direktiivin tarkoituksena oli yhdenmukaistaa EU-maiden lainsäädäntöä. Merkittävä muutos koti- ja etämyynissä oli, että kuluttaja joutuisi vastaamaan tuotteiden palauttamisesta johtuvista kuluista, ellei yritys, josta tuotteet oli tilattu, ilmoittanut vastaavansa kuluista tai, ei laiminlöi ilmoittaa kuluttajalle tämän velvollisuuden maksaa palauttamisesta aiheutuvat kulut. Elinkeinonharjoittaja ei myöskään saa käyttää puhelinasiointissa palvelua, jonka käytöstä kuluttajalta peritään liittymäsopimuksen tai sitä vastaavan hinnan ylittäviä kuluja. (Oikeusministeriö 2007.)

Direktiivin säännöksiä alettiin soveltaa 13.6.2014, kun kuluttajansuojalain muutos ja sähkömarkkinalain pykälän muutos tulivat voimaan. Muutoksen myötä suomalaiset joutuivat vastaamaan palauttamisesta johtuvista kuluista toisin kuin aiemmin. Halusin tietää, miten direktiivistä ja lakimuutoksen valmistelusta oli uutisoitu.

Tiedot direktiivien etenemisestä ja niiden soveltamisesta kansallisessa lainsäädännössä on hankittu Euroopan unionin EUR-Lex-tietokannasta. Lisäksi tietoja on haettu liikenne- ja viestintäministeriön tiedotearkistosta (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004; 2006a; 2006b; 2009; 2010a; 2010b) ja eduskunnan asia- ja asiakirjahausta, josta löytyvät hallituksen lakiesitykset ja niiden vireilletuloasiakirjat (HE 144/2012 vp; HE 157/2013 vp).

Olellaisen osan aineistoa muodostavat Helsingin Sanomien paperilehdessä julkaistut artikkelit, jotka on haettu kahdesta eri sähköisestä arkistosta: Mediaksi-arkistosta ja Sanoma Arkistosta. Päädyin rajaamaan aineiston paperilehdessä julkaistuihin uutisiin ja mielipidekirjoituksiin, sillä Helsingin Sanomat on Suomen suurlevikkisin sanomalehti (LT-Levikkitalasto 2014).

5.1 Aineiston kerääminen ja rajaaminen

Kuten pääluvussa on mainittu, ajokorttilain lisäksi muuttui myös muita lakeja. Opinnäytetyön rajallisuuden vuoksi olen rajannut tutkimuksen koskemaan vain niitä uutisia, jotka löytyvät alla mainituilla hakusanoilla. Vaikka olen keskittynyt ajokorttilain seuraamiseen, mukana voi taten olla uutisia myös muihin samaan aikaan tehtyihin lakimuutoksiin liittyen, kunhan ne liittyvät ajokorttidirektiiviin.

Käytin hakiessani uutisia useita eri hakusanoja: ”ajo-opetus”, ”ajokortti”, ”ajokorttidirektiivi”, ”ajokorttilaki”, ”ajokortti direktiivi”. Kuluttajansuojalaki- ja direktiiviä hain sanoilla: ”kuluttaja direktiivi”, ”kuluttajadirektiivi”, ”kuluttajansuoja direktiivi”, ”kuluttajan oikeuksia koskeva direktiivi”, ”direktiivi kuluttajan oikeuksista”.

Artikkeleita, joissa direktiiviä ei ole yksilöity, ei ole huomioitu listauksessa. Koska tarkoituksena on tutkia direktiiveistä uutisointia journalismin demokratiafunktion kannalta, ei ole mielekästä sisällyttää tutkimukseen niitä artikkeleja, joista lukija ei saa tietää, mistä direktiivistä puhutaan eikä hänellä näin ollen ole mahdollisuutta esimerkiksi hakea kyseisestä direktiivistä lisätietoa.

Myöskään sellaisia artikkeleita ei ole huomioitu, joissa direktiiviä tai ajokorttilakia on vain ohimennen yhdellä virkkeellä sivuttu. Esimerkiksi Tuike Alitalo kirjoittaa Väsymyksen tunne –kolumnissaan ajokorttilaista vain: ”Sisäasiainministeriö on ajokorttilain uudistuksen yhteydessä omassa lausunnossaan myöntänyt, että väsymyksen mittausta on poliisille vaikeaa”. Muuten juttu käsittelee väsyneenä ajamista. En näin ollen kokenut tutkimuksen kannalta hyödylliseksi sisällyttää tämän kaltaisia artikkeleita listaukseen.

Mielipidekirjoituksista listauksessa on huomioitu ne, jotka kommentoivat direktiivejä tai niiden aiheuttamia muutoksia kansallisessa lainsäädännössä.

Direktiivien ja lakien etenemisestä on kirjattu sellaiset vaiheet, jotka on löydetty tiedonhaussa. Tämä tarkoittaa, ettei kaikkia vaiheita ole yksityiskohtaisesti kirjattu. Jotta tiedonhakuun käytetty aika pysyisi kohtuudessa tutkimuksen laajuuden huomioon ottaen, etsin tietoa aivan kuten kuka tahansa muukin direktiiveistä tai niihin liittyvistä laeista tietoa etsivä kansalainen. Jos luvussa kuvatulla tiedonhaulla ei löytynyt jotain vaihetta, en ole sitä myöskään listannut.

5.2 Menetelmänä sisällön erittely ja sisällönanalyysi

Varsinaisena tutkimusmenetelmänä käytin sisällön erittelyä ja sisällönanalyysiä, joista sisällön erittely on enemmän määrällinen menetelmä ja sisällönanalyysi laadullinen. Sisällön erittelyn voidaan nähdä tarkoittavan dokumenttien sisällön kuvaamista määrällisesti, kun taas sisällönanalyysin tarkoituksena puolestaan on kuvata dokumenttien sisältöä sanallisesti. (Tuomi & Sarajärvi 2003, 107.)

Erittelin sisältöä laskemalla, kuinka monta artikkelia Helsingin Sanomien paperilehdessä direktiiveistä ja niihin liittyvistä laeista julkaistiin. Lisäksi erittelin, kuinka moni uutisista ja muista artikkeleista julkaistiin ennen direktiivien allekirjoittamista ja, kuinka moni jutuista julkaistiin vasta, kun direktiivi oli jo allekirjoitettu. Koska tutkimuksen tarkoituksena on selvittää EU-lainsäädännöstä uutisoimista journalismin demokratiafunktion kannalta, laskin myös, kuinka monessa artikkelissa kuuluu tavallisten kansalaisten ääni. Lisäksi selvitin, keiden muiden ääniä artikkeleissa kuuluu.

Selvitin, milloin direktiiveistä ja niihin liittyvistä laeista on uutisoitu ja vertasin ajankohtia tutkimuksessani päätöksenteon ajankohtiin. Tarkoituksena oli saada selville, onko direktiiveistä uutisoitu silloin, kun kansalaisilla olisi ollut jonkinlainen mahdollisuus vaikuttaa niiden tai niiden seurauksena tulleiden lakien sisältöön vai, onko direktiiveistä uutisoitu vasta päätöksenteon jälkeen.

Lopuksi peilaan uutisointia kolmannessa luvussa esiteltyihin uutiskriteereihin ja pohdin, mitkä uutiskriteerit uutiset täyttävät.

6 Tulokset

Ajokorttidirektiivistä uutisoitiin huomattavasti enemmän kuin kuluttajanoikeusdirektiivistä. Ajokorttidirektiivistä ja ajokorttilaista uutisoitiin yhteensä 40 kertaa, kun taas kuluttajanoikeusdirektiivistä ja sitä seuranneesta lakimuutoksesta uutisoitiin yhdeksän kertaa. Lukumäärissä kainalojutut on laskettu omina juttuinaan. Ennen direktiivien allekirjoittamista ajokorttidirektiivistä oli uutisoitu viisi kertaa ja kuluttajansuojadirektiivistä neljä kertaa.

Molemmat direktiivit ylittivät uutiskynnyksen aikaisin. Ajokorttidirektiivi ylitti uutiskynnyksen komission hyväksynnän jälkeen ja kuluttajanoikeusdirektiivi jopa ennen sitä. Kuluttajanoikeusdirektiivistä kirjoitettiin ensimmäistä kertaa, kun kuluttajakomissaari oli Suomessa vierailulla.

Huomionarvoista kuitenkin on, että direktiiveistä uutisoitiin eniten vasta sitten, kun ne oli jo säädetty. Direktiivejä seuranneista laeista uutisoitiin ajokorttidirektiivin kohdalla runsaasti. Yhteensä juttuja julkaistiin direktiivin allekirjoittamisen jälkeen 35 kertaa. Uutisista käy ilmi perustiedot siitä, kuka lakiuudistusta ajaa ja miksi, miten se tulee vaikuttamaan suomalaisiin ja, milloin uudistuksen on määrä tulla voimaan. Uutisia julkaistiin runsaasti ennen kuin päätöksiä tehtiin.

Kuluttajanoikeusdirektiivistä uutisoitiin paljon vähemmän kuin ajokorttidirektiivistä. Direktiivistä ja sitä seuranneista laeista uutisoitiin viisi kertaa direktiivin allekirjoittamisen jälkeen. Julkaistuista jutuista voi lukea perustiedot lakimuutoksesta, mutta kovin syvällisiä artikkelit eivät ole.

Viidestä julkaistusta artikkelista yksi oli julkaistu Vieraskynä-palstalla, jolloin tekstin oli kirjoittanut Kuluttajaviraston ja OECD:n kuluttajapoliittisen komitean puheenjohtajiston pitkäaikainen jäsen. Lisäksi oli julkaistu yksi mielipidekirjoitus, jonka on kirjoittanut Kilpailu- ja kuluttajaviraston lakimies. Direktiivin allekirjoittamisen jälkeen paperilehdessä julkaistuista jutuista siis kolme oli Helsingin Sanomien toimituksen tekemiä ja niistä kaksi käsitteli nimenomaan kuluttajanoikeusdirektiivin aiheuttamia muutoksia. Kolmas käsitteli lähinnä sähkösopimusten puhelinmyyntiä, joskin kuluttajanoikeusdirektiivistä aiheutuvia muutoksia käsiteltiin myös artikkelissa.

Uutisissa tuotiin esille myös lakiuudistuksia ja direktiiviä kohtaan esitettyä kritiikkiä. Esimerkiksi 9.10.2008 julkaistussa artikkelissa kuluttajanoikeusdirektiivissä kerrottiin, ettei Euroopan unionin yhteinen kuluttajansuoja miellytä suomalaisia. Toukokuussa 2009 jul-

kaistussa artikkelissa Helsingin Sanomat kertoi hallituksen kannan kuluttajansuojan uudistamiseen olevan se, ettei nykyisestä tasosta haluta tinkiä. Lokakuussa 2004 julkaistussa ajokorttidirektiiviä käsittelevässä artikkelissa puolestaan kirjoitetaan: ” Jäsenmaiden liikenneministerit sopivat direktiivistä torstaina Luxemburgissa. Suomelle ei riittänyt asiassa ymmärtäjiä, sillä maa on eurooppalaisittain poikkeuksellisesti sallinut kuorma-autokortin jo 18-vuotiaille”. Saman artikkelin yhteydessä julkaistussa kainalojutussa haastatellut nuoret ”eivät lämpene EU:n direktiiviehdotukselle”.

Vaikka artikkeleissa tuotiin esille myös lakimuutoksia kohtaan esitettyä kritiikkiä, ei ajokortin hintaa juuri kukaan kritisoi artikkeleissa. Maaliskuussa 2011 julkaistussa jutussa ”Mopokortin hinta nousee pahimmillaan 450 euroon” todetaan, että hinnannousu ”ei tietenkään ilahduta mopoilijoita ja saattaa laskea harrastuksen kiinnostavuutta”. Tämä on kuitenkin ainoa löytämäni artikkeli, jossa ilmaistaan ajokortin hinnannousulla olevan jotain negatiivisiakin seurauksia. Sen sijaan kolmessa mielipidekirjoituksessa otetaan kantaa ajokortin hinnan nousuun.

6.1 Kenen ääni kuuluu?

Direktiivejä käsitelleessä uutisoinnissa eniten ääneen pääsivät eri viranomaistahot kuten Euroopan unioni, Suomen eduskunta ja hallitus, valiokunnat, työryhmät ja ministeriöt. Etenkin kuluttajanoikeusdirektiiviä ja sitä seuranneita lakimuutoksia koskevissa uutisissa puhuvat lähinnä viranomaiset kuten EU, oikeusministeriö, Suomen hallitus. Lisäksi Vieraskynä-palstalle ovat kirjoittaneet Kuluttajaviraston ja OECD:n kuluttajapoliittisen komitean puheenjohtajiston pitkäaikainen jäsen ja mielipidekirjoituksen on kirjoittanut Kilpailu- ja kuluttajaviraston lakimies.

Myös asiantuntijoiden ääni kuuluu kuluttajanoikeusdirektiiviä käsitelleissä jutuissa. Ennen direktiivin allekirjoittamista Vieraskynä-palstalle kirjoitti Helsingin yliopiston kuluttajaoikeuden opettaja. Yhdessä, helmikuussa 2014 julkaistussa artikkelissa kaksi tavallista ihmistä kertovat kokemuksistaan puhelimitse tehdyistä sähkö sopimuksista, mutta varsinaisesti kuluttajansuojalain muutosta tai kuluttajanoikeusdirektiiviä he eivät kommentoi.

Ajokorttidirektiiviä käsitelleissä uutisissa kuului viranomaisten ja asiantuntijoiden äänien lisäksi myös enemmän tavallisten kansalaisten ääni. Tavallisten kansalaisten ääni kuuluu 11 julkaistussa jutussa. Näistä mielipidekirjoituksia on viisi. Tavallisiksi kansalaisiksi on tässä tutkimuksessa luokiteltu juttuja varten haastatellut, yrityksen edustaja ja nuoriso-ohjaaja sekä mielipidekirjoittajat. Eniten tavallisia kansalaisia on haastateltu direktiivin allekirjoittamisen jälkeen: vain yhdessä ajokorttidirektiiviä käsitelleessä jutussa on haastateltu

tavallisia kansalaisia. Kaikki mielipidekirjoitukset julkaistiin myös direktiivin allekirjoittamisen jälkeen.

Lisäksi ajokorttidirektiiviä ja sitä seuranneita lakimuutoksia käsitelleissä uutisissa kuuluivat eri etujärjestöjen, kuten Autoliiton, Suomen kuljetus- ja logistiikka ry:n ja Autokoululiiton äänet. Etenkin ammattijärjestöjen voidaan nähdä edustavan myös jossain määrin tavallisia kansalaisia, sillä ne edustavat jäseniään eli tavallisia ihmisiä. Tosin järjestöinä niitä ei voida luokitella samaan kategoriaan kuin yksityishenkilöinä puhuvat ihmiset.

6.2 Ajokorttidirektiiviä käsitellyt uutisointi

Ajokorttidirektiivistä uutisoitiin pian sen jälkeen, kun komissio oli hyväksynyt ehdotuksen. Aiheesta julkaistiin kaksi uutista paperilehdessä peräkkäisinä päivinä, 23. ja 24.10.2003. Ensimmäinen uutinen yksinkertaisesti kertoi komission direktiiviehdotuksesta eikä artikkeleissa ollut haastatteluja. Uutisessa kuului vain komission ääni. Toisessa, seuraavana päivänä julkaistussa uutisessa haastateltiin liikenne- ja viestintäministeriön vanhempaa hallitussihteeriä, joka kertoi, mitä komission ehdotus käytännössä tarkoittaisi. Tässäkin artikkelissa kuului kuitenkin vain komission ääni, sillä liikenne- ja viestintäministeriön edustaja ei kertonut, mikä ministeriön tai Suomen kanta ehdotukseen on. Ensimmäistä uutista oli tehty sekä kotitoimituksessa että Brysselissä, toinen uutinen sen sijaan oli tehty pelkästään Suomessa.

Seuraavan kerran ajokorttidirektiivistä uutisoitiin 8.10.2004, kun direktiiviä oli käsitelty neuvostossa. Uutisessa kerrotaan jäsenmaiden liikenneministerien sopineen direktiivistä edellisenä päivänä. Uutisessa tuodaan esille, että uudistettu ajokorttidirektiivi kasvattaisi pulaa suomalaisista kuorma-autokuljettajista. Artikkelia on tehty Brysselissä. Sen lisäksi, että artikkelissa tulee ilmi Euroopan unionin jäsenmaiden liikenneministerien kanta direktiiviin, artikkelissa kerrotaan myös Suomen kanta direktiiviehdotukseen: ”Liikenneministerien kokouksessa Suomi vastusti esitystä, koska se ’kuormittaisi terveydenhuoltoa entisestään’”. Artikkelia varten on haastateltu myös Suomen kuljetus- ja logistiikka ry:n puheenjohtajaa, joka kertoo kuljettajapulasta kuljetusalalla.

Samana päivänä julkaistussa kainaloartikkelissa on haastateltu kolmea nuorta, jotka ”eivät lämpene EU:n direktiiviehdotukselle, että kuorma-auton rattiin pääsisi vasta 21-vuotiaana”.

Maaliskuussa 2006 neuvosto saavutti poliittisen yhteisymmärryksen ja seuraavana päivänä Helsingin Sanomat uutisoi, että EU-maihin tulee yhtenäiset ajokortit. Uutinen on

tehty Brysselissä. Uutisessa kerrotaan, mitä vaikutuksia ajokorttidirektiivillä tulee olemaan. Artikkeleihin on haastateltu Suomen kuljetus- ja logiikka ry:n toimitusjohtaja, jonka mukaan ”Kyllä tämän kanssa on mahdollista elää”. Artikkelia varten on kysytty myös liikenneministeri Susanna Huoviselta (sd), milloin Suomessa voitaisiin myöntää uudenlaisia EU-ajokortteja.

Seuraavan kerran direktiivistä uutisoitiin vuonna 2008, pari vuotta direktiivin sen allekirjoittamisen jälkeen. Tällöin lakien valmistelu direktiivin takia oli aloitettu. 26.1.2008 kerrottiin, että liikenneturvallisuuden parantamista pohtinut työryhmä ehdotti raportissaan, että auto-koulun teoritunnit olisivat pakollisia peruskouluissa, ammattikouluissa ja lukioissa. Jutussa on haastateltu liikenneministeriä, opetusministeriä ja professoria.

26.3.2008 uutisoitiin mopokortt uudistuksesta. Artikkelissa oli haastateltu liikenneministeriä, hallitusneuvosta liikenne- ja viestintäministeriöstä. Artikkelissa viitataan myös Liikenneturvan tilastoihin ja eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaan. Jutun kainalossa on haastateltu viittä nuorta, joiden keskuudessa mopoilijoille suunniteltu ajokoe saa kannatusta.

Ajokortt uudistusta ja sen vaikutusta raskaaseen liikenteeseen käsiteltiin 11.8.2008 julkaistussa uutisessa. Artikkelissa on haastateltu työ ja elinkeinoministeriön erikoissuunnittelijaa ja viitataan ministeriöön raporttiin. Lisäksi jutussa viitataan Suomen kuljetus- ja logistiikkajärjestö Skalin lukuihin siitä, kuinka monta uutta kuljettajaa alalle tarvitaan. Artikkeleihin on haastateltu tarkastajaa liikenneministeriön liikennejärjestelmäyksiköstä ja hallintoneuvosta liikenneministeriön liikenneturvallisuusyksiköstä. Lisäksi ääneen pääsee Linja-autoliiton toimitusjohtaja.

Samana päivänä on julkaistu myös kainaloartikkeli, joka kertoo suomalaisten kiertävän ammattiajokortin yläikärajaa hakemalla kortin Ruotsista. Artikkelissa on haastateltu Linja-autoliiton hallituksen jäsentä, joka toimii kuljetusyrittäjänä ja kuljettajien ammattiliiton A edustajaa.

Syyskuussa 2008 uutisoitiin lausunnoista, jotka käsitelivät mopokortin uudistusta. Uutisen mukaan osa lausunnonantajista toivoi ajokoetta myös mopokorttiin. Artikkelissa viitataan mopokorttityöryhmän kesäkuussa tekemään esitykseen, joka mukaan mopokortin ikäraja olisi edelleen 15 vuotta, mutta teoria- ja käsittelyopetukseen voisi osallistua aiemminkin. Uutisessa viitataan Autokoululiiton tilastoon, jonka mukaa 80 prosenttia autokouluista olisi valmiita opettamaan mopoilijoita ja sisäministeriön lausuntoon. Uutisessa kerrotaan myös

mopokortin hinnan noususta. Juttua varten on haastateltu liikenne- ja viestintäministeriön hallitusneuvosta.

Huhtikuussa 2009 kerrottiin ajokortti uudistuksen aiheuttamista muutoksista. Uutinen pohjautuu liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän valmisteilla olevaan raporttiin, joka julkaistiin yhdeksän päivää myöhemmin. Juttuun on haastateltu liikenne- ja viestintäministeriön hallitusneuvosta ja professoria.

Seuraavan kerran ajokortti uudistuksesta uutisoitiin helmikuussa ja toukokuussa 2010. Helmikuussa uutisoitiin liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemasta lainmuutoksesta, jonka mukaan toistuvasti ilman turvavyötä ajava voisi joutua ajokieltoon. Juttuun on haastateltu liikenne- ja viestintäministeriön hallintoneuvosta.

Toukokuun artikkelissa kirjoitetaan ajokortin hinnan mahdollisesta noususta: ”Ajokortin hinta nousisi noin 300–350 euroa”. Artikkelin pohjaa Autoliiton ja Ajoneuvohallintokeskuksen (sulautui tammikuussa 2010 Trafiin) tilaamaan ehdotukseen kuljettajakoulutuksen uudistamisesta. Juttua varten on haastateltu Trafin tutkimusjohtajaa ja Autoliiton puheenjohtajaa. Juttu on julkaistu juuri ennen kuin liikenne- ja viestintäministeriö julkisti esityksensä lakimuutoksista.

Sen jälkeen, kun esitys lähti lausuntokierrokselle toukokuun alussa 2010, ajokortti uudistuksesta kirjoitettiin vielä samassa kuussa viisi kertaa. Ensimmäinen artikkeli, joka julkaistiin seuraavana päivänä esityksen lähdettyä lausuntokierrokselle, käsitteli esitystä ja siinä esitetyjä muutoksia ajokorttijärjestelmään. Jutun pohjana on liikenne- ja viestintäministeriön esitys. Juttua varten ei ole haastateltu ketään.

Loput neljä artikkelia ovat mielipidekirjoituksia. Ensimmäisessä kritisoidaan ajokorttilain uudistusta, jonka pelätään hävittävän opetusluvalla tapahtuvan ajo-opetuksen. Kirjoittaja ehdottaa pakollisen opetuksen vähentämistä ja virallisen ajokokeen vaikeuttamista.

Toisen ja kolmannen mielipidekirjoituksen kirjoittajat puolustavat opetusluvalla tapahtuvaa opetusta. Lisäksi kritisoidaan ajokortin hinnannousua.

Neljännessä mielipidekirjoituksessa kritisoidaan ajokortti uudistusta. Kirjoittajan mukaan uudistuksen ”liikenneturvallisuuksi parantava vaikutus on kaikista päätellen nollan arvioinen”. Kirjoittaja kritisoi sitä, että uudistus nostaa ajokortin hintaa.

Esityksen lausuntoaika päättyi 8.6.2010. Kymmenen päivää myöhemmin Helsingin Sanomat uutisoi mopoautomyyjien olevan ”hermona ikäraja ja ajokortista”. Jutun pohjana on liikenne- ja viestintäministeriön esitys ja juttuun on haastateltu ministeriöstä liikenneneuvosta. Jutussa viitataan Liikennevakuutuskeskuksen tilastoihin ja direktiiviin. Juttuun on haastateltu liikenneneuvoksen lisäksi Suomen Mopoauto Oy:n edustajaa.

Elokuun lopulla 2010 julkaistiin artikkeli siitä, kuinka liikenne- ja viestintäministeriö olisi valmis määräämään ilman turvavyötä ajavat ajokieltoon. Juttu on STT:n kirjoittama artikkeli, joka pohjaa Savon Sanomien uutiseen.

Hallitus päätti antaa lakiesityksen uudesta ajokorttilaista eduskunnalle 21.10.2010. Seuraavana päivänä julkaistiin artikkeli siitä, että ajokorttien hinnat saattavat kallistua sadoilla euroilla. Uutisen pohjalla on hallituksen esitys,

Kaksi päivää myöhemmin julkaistiin artikkeli siitä, että osa eduskunnan liikennevaliokunnan jäsenistä haluaisi tiukentaa mopoauton rattiin pääsyä. Juttuun on haastateltu liikennevaliokunnan puheenjohtajaa. Jutussa kuuluu myös keskustan valiokuntavastaavan ja Ammattiautoilijoiden etujärjestön SKAL:n ääni. Juttuun on haastateltu SKAL:n puheenjohtajaa.

Seuraava artikkeli, joka on julkaistu 29.10.2010, käsittelee ajokieltojärjestelmän muutoksia. Artikkelissa kuuluu eduskunnan, liikenneministeri ja kristillisdemokraattien kansanedustajan ääni. Uutisessa kerrotaan myös ajokorttien hintojen noususta. Artikkelin yhteydessä on myös julkaistu faktajuttu siitä, miten ajokortit uudistuvat.

Marraskuun 11. päivä julkaistiin artikkeli mopolla ajavien tyttöjen onnettomuuksista. Vaikka juttu käsittelee pääosin mopotyttöjen ajamia onnettomuuksia, jutun lopussa on muistutettu hallituksen esityksestä uudeksi ajokorttilaiksi ja kerrotaan, että mopokortti saattaa uudistua jo kesällä 2011.

Joulukuussa julkaistussa, lähinnä bensiinilaatua käsittelevässä jutussa kerrottiin jutun lopussa ajokorttilakiuudistuksesta. Tiedot pohjautuivat hallituksen esitykseen uudesta ajokorttilaista.

15.12.2010 julkaistussa artikkelissa kirjoitetaan eduskunnan toivoneen virhepistejärjestelmää ja olleen tyytymätön siihen, ettei liikenneministeriö halunnut luoda sellaista. Artikkelin pohjaa liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöön ajokorttilakiesityksestä.

Tammikuussa 2011 kirjoitettiin, että hallituksen esitykseen tulee eduskunnassa muutoksia, joista olennaisin oli nuorten kuljettajien kannalta se, että ensimmäinen ajokortti on edelleen kaksivuotinen.

Helmikuussa 2011 kerrottiin, että mopolle ja mopoautoille on suunnitteilla omat kortit.

Mopokortin hinnan nousemisesta uutisoitiin 23.3.2011. Uutisessa oli haastateltu nuorisohjaajaa Pitäjänmäen moottorihallilla, joka kertoi, että hallilla on riittänyt kävijöitä. Lisäksi viitattiin tilastoihin mopojen määrästä ja mopoilla tapahtuneiden henkilövahinkojen tilastoon. Uutisessa kerrotaan liikenne- ja viestintäministeriön halusta pienentää mopo-onnettomuuksia ja keinona on ajo-opetuksen lisääminen. Juttuun on haastateltu nuorisohjaajan lisäksi mopoharrastajaa ja hallitusneuvosta liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Ajokorttilaki annettiin huhtikuussa 2011 ja ajokorttiasetukset toukokuussa 2011. Toukokuussa uutisoitiinkin, miten mopokortti uudistuu. Artikkeleihin oli haastateltu Autokoululiiton toimitusjohtajaa. Saman artikkelin yhteydessä oli juttu siitä, kuinka ”mopokortin havittelijat ruuhkauttivat tutkintopaikat”. Mopoautoilua käsittelevään juttuun oli haastateltu neljää lukiolaista. Toinen artikkelin yhteydessä julkaistu juttu käsitteli sitä, kuinka ”Vantaan Lumon lukiolaiset suosivat kaksipyöräisiä”. Juttuun on haastateltu neljää lukiolaista. Lukiolaiset kommentoivat mopokortt uudistusta, joka saa kahdelta haastatellulta nuorelta kehuja ja toiset kaksi eivät pidä uudistusta hyvänä.

5.5.2012 yksinhuoltajaäiti kirjoitti, kuinka kalliiksi hänen poikansa tulee. Vaikka kirjoitus ei suoraan ota kantaa mopokortt uudistukseen, kirjoituksessa harmitellaan ajokortin hintaa, joka nousi uudistuksen myötä.

Mopokortt uudistus tuli voimaan 1.6.2012 ja sen lisäksi myös esimerkiksi ajokieltojärjestelmän uudistus tuli voimaan. Helsingin Sanomat uutisoi seuraavana päivänä, että matkapuhelimeen liian usein puhuminen ajon aikana voi johtaa ajokieltoon. Juttua varten on haastateltu liikkuvan poliisin tiedottajaa ja liikenne- ja viestintäministeriön hallitusneuvosta.

Heinäkuussa 2012 kirjoitettiin, kuinka mopoauton rattiin pääsee ilman montaa ajotuntia. Juttuun on haastateltu 15-vuotiasta nuorta, joka valmistautuu ajokokeeseen ja autokoulun opettajaa sekä liikenne- ja viestintäministeriön hallitusneuvosta.

17.9.2012 uutisoitiin uusien, tammikuun 19. päivä lähtien myönnettävien ajokorttien olevan määräaikaaisia ja myös niiden ulkoasu muuttuisi. Lyhyttä juttua varten ei ollut haastateltu ketään.

Marraskuussa 2012 julkaistiin kirjoitus, jonka mukaan ajo-opetus keskittyy nuoriin ja ajokortti uudistuksen tavoitteena on ehkäistä nuorten kuljettajien onnettomuuksia. Uutisessa on haastateltu Autokoululiiton koulutuspäällikköä ja virkaatekevää toimitusjohtajaa. Uutisessa myös muistutetaan, että vaikka ajokorttidirektiivi muutti ajokorttiluokkia, ”ajokoulutuksen uudistukset ovat syntyneet kansallisista lähtökohdista”. Artikkelin kainalojutussa on kerrattu, miten ajokortit uudistuvat. Artikkelin tiedot on saatu liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta.

Joulukuussa 2012 kirjoitettiin mopoautokolareista. Uutisessa viitataan Liikennevahinkokeskuksen vahinkotilastoon ja nettikeskusteluihin. Juttuun on haastateltu Liikennevahinkokeskuksen vahingontorjuntayksikön yhteyspäällikköä, Autovahinkokeskuksen realisointijohtajaa ja Liikkuvan poliisin tiedottajaa. Vaikka juttu pääosin käsittelee mopoautokolareita ja niiden määrää, jutun lopussa muistutetaan ajokortti uudistuksesta, jonka yhteydessä ajokoulutustakin on uudistettu ja mopoautoilijoille tulee pakolliseksi ajokoulutus.

Taulukko 1 Ajokorttidirektiivistä uutisointi

21.10.2003	Komission hyväksyntä.
23.10.2003	<i>EU: Ajokortille kymmenen vuoden voimassaoloaika</i>
24.10.2003	<i>Määräaikainen ajokortti ei tuo toistuvia ajokokeita</i>
3.12.2003	Ehdotus lähetetty neuvostolle ja Euroopan parlamentille.
5.2.2004	Valtioneuvosto lähetti direktiiviehdotusta koskevan kirjelmän eduskunnalle.
31.3.2004	Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto.
7.10.2004	Asian käsittely neuvostossa tai sen valmisteluelimissä.
8.10.2004	<i>EU:n uusi ajokorttidirektiivi lisääsi kuljettajapulaa Suomessa "Ei mikään hyvä idea"</i>
23.2.2005	Euroopan parlamentin lausunto, ensimmäinen käsittely.
23.2.2005	Komission kanta Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tarkistuksiin.

5.12.2005	Asian käsittely neuvostossa tai sen valmisteluelimissä. Osa muutoksista hyväksytään.
27.3.2006	Neuvoston poliittinen yhteisymmärrys.
28.3.2006	<i>EU-maihin tulossa yhtenäiset ajokortit</i>
18.9.2006	Neuvosto vahvistanut yhteisen kannan.
21.9.2006	Komissio antanut lausuman yhteisestä kannasta
21.9.2006	Lausuma yhteisestä kannasta lähetettiin neuvostolle ja Euroopan parlamentille.
14.12.2006	Euroopan parlamentin lausunto – toinen käsittely
14.12.2006	Komission kanta Euroopan parlamentin toisen käsittelyn tarkistuksiin: kaikki tarkistukset hyväksyttiin
18.12.2006	Komissio antoi lausunnon parlamentin toisen käsittelyn tarkistuksista.
18.12.2006	Komission lausunto Euroopan parlamentin toisen käsittelyn tarkistuksista lähetettiin neuvostolle.
18.12.2006	Komission lausunto toisen käsittelyn tarkistuksista lähetettiin Euroopan parlamentille.
19.12.2006	Neuvosto hyväksyi parlamentin tarkistukset toisessa käsittelyssä.
20.12.2006	Euroopan parlamentin puhemies ja neuvoston puheenjohtaja allekirjoittivat direktiivin
26.1.2008	<i>Työryhmä haluaa autokoulun teoritunnin kouluihin</i>
26.3.2008	<i>Mopoilijoille tulossa myös ajokoe</i>
11.8.2008	<i>Pula kuljettajista luo paineen puskea ajokortin ikärajaa ylöspäin Ruotsista haetaan lisävuosia ammattiajokortille</i>
4.9.2008	<i>Uuteen mopokorttiin toivotaan myös ajokoeita liikenteessä</i>
5.4.2009	<i>Ajokorttiuudistus tuo merkittäviä muutoksia</i>
14.4.2009	Ajokorttidirektiivin toimeenpano –työryhmän mietintö julkaistiin.

8.5.2009	Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä jätti esityksensä ajokorttilainsäädännön muutoksista ministeriölle.
2.2.2010	<i>Ilman turvavyötä ajava voi tulevaisuudessa joutua ajokieltoon</i>
8.5.2010	<i>Ajokortin hankintaan esitetään lisää harjoittelua</i>
12.5.2010	Liikenne- ja viestintäministeriön esitys ajokorttilaiksi lähti lausunnolle.
13.5.2010	<i>Ajokorttien voimassaoloaika lyhentymässä</i>
23.5.2010	<i>Mielipidekirjoitus: Ajokoetta voisi vaikeuttaa</i>
28.5.2010	<i>Mielipidekirjoitus: Opetuslupa tulee säilyttää autokoulun varteenotettavana vaihtoehtona</i>
29.5.2010	<i>Mielipidekirjoitus: Opetuslupa todelliseksi vaihtoehdoksi</i>
30.5.2010	<i>Mielipidekirjoitus: Ajokorttilain uudistus tuntuu kansalaisten kukkarossa</i>
8.6.2010	Esityksen lausuntoaika päättyi.
18.6.2010	<i>Mopopuolustajat hermona ikärajan ja ajokortista</i>
29.8.2010	<i>Ministeriö: Turvavyöttä ajavat ajokieltoon</i>
21.10.2010	Hallitus päätti antaa lakiesityksen uudesta ajokorttilaista eduskunnalle.
22.10.2010	<i>Ajokortti saattaa kallistua sadoilla euroilla</i>
24.10.2010	<i>Eduskunnassa haluja tiukentaa mopopuolustuksen rattiin pääsyä</i>
29.10.2010	<i>Eduskunta ei haluaisi lennättää ajokorttia hyllylle liian kerkeästi Mikä muuttuu ajokortissa?</i>
1.11.2010	<i>Mopotyttöjen turmat lisääntyivät</i>
11.12.2010	<i>Tarkkana tankatessa!</i>
15.12.2010	<i>Eduskunta toivoo liikenteeseen virhepistejärjestelmää</i>
12.1.2011	<i>Ensimmäisen ajokortin saa kahdeksi vuodeksi</i>
6.2.2011	<i>Mopolle ja mopopuolustalle suunnitteilla omat kortit</i>
23.3.2011	<i>Mopokortin hinta nousee pahimmillaan 450 euroon.</i>
29.4.2011	Ajokorttilaki annettiin.
5.5.2011	Ajokorttiasetukset annettiin.
9.5.2011	<i>Näin mopokortti uudistuu Vantaan Lumon lukiolaiset suosivat kaksipyöräisiä Mopokortin havittelijat ruuhkauttivat tutkin- topaikat</i>

1.6.2011	Mopokorttiuudistus tuli voimaan. Lisäksi myös osia koskien esimerkiksi ajokieltojärjestelmää tuli voimaan.
2.6.2011	<i>Kännykkään puhumisesta ratissa voi nyt joutua ajokieltoon</i>
5.5.2012	<i>Mielipidekirjoitus: Pojan mopokortti tulee kalliiksi</i>
10.7.2012	<i>Moponauton rattiin pääsee helposti</i>
17.9.2012	<i>Uudesta ajokortista tulee määräaikainen</i>
25.10.2012	Hallituksen esitys ajokorttilaista ja muista siihen liittyvistä laeista annettiin eduskunnalle
6.11.2012	Lähetekeskustelu
7.11.2012	Asia saapunut liikene- ja viestintävaliokuntaan, jossa 8.11 ilmoitettiin asian saapuneen mietinnön antamista varten
8.11.2012	Valiokunta kuuli asiantuntijoita. Lisäksi merkittiin saapuneiksi kirjalliset lausunnot sisäasiainministeriöltä, Pääesikunnalta, Liikenneturvalta, Moottoriliikenteen Keskusjärjestöltä, Suomen Motoristit ry:ltä ja Suomen Liikennelääketieteen yhdistykseltä.
9.11.2012	Valiokunta kuuli lisää asiantuntijoita.
20.11.2012	Liikenne- ja viestintäministeriön lisäselvitys (12.11.2012) merkitty saapuneeksi. Kuultu sisäministeriön asiantuntijaa ja tietosuoja-valtuutettu.
24.11.2012	<i>Ajo-opetus keskittyy nuoriin Näin ajokortit muuttuvat</i>
27.11.2012	Kuultu liikenne- ja viestintäministeriön hallitusneuvosta ja todettu asiantuntijakuuleminen päättyneeksi. Lisäksi päätettiin ottaa asian yhteydessä käsiteltäväksi lakialoite 43/2012 vp ajokorttilain 72§:n muuttamisesta. Lakialoite hylättiin myöhemmin. Valmistava keskustelu.
1.12.2012	<i>Moponautokolarit kasvussa</i>
4.12.2012	Valiokunnassa yleiskeskustelu ja asian yksityiskohtainen käsittely. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö 20/2012 vp valmistui.
5.12.2012	Valiokunnan mietintö pantiin pöydälle 7.12 pidettävään eduskunnan täysistuntoon eli esitellään 7.12 pidettävässä täysistunnossa ensimmäisen kerran.
7.12.2012	Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely. Eduskunta hyväksyi lakiehdotusten sisällön valiokunnan mietinnön mukaisena. Myös eduskunta oli samaa mieltä valiokunnan ehdotuksesta lakialoitteeseen sisältyvän lakiehdotuksen hylkäämisestä. Ensimmäinen käsittely päättyi.

11.12.2012	Eduskunta hyväksyi lakiehdotukset. Eduskunta myös pysyi päätöksessään hylätä lakialoitteeseen sisältynyt lakiehdotus. Toinen käsittely, samoin kuin asian käsittely päättyivät.
20.12.2012	Eduskunta antoi vastauksensa hallitukselle.
28.12.2012	Tasavallan presidentti vahvisti ajokorttilain muutoslain.
19.1.2013	Ajokorttilaki tuli voimaan kokonaisuudessaan (osa kokonaisuudesta on tullut voimaan jo vuonna 2011).

6.3 Kuluttajanoikeusdirektiiviä käsitellyt uutisointi

Kuluttajan oikeuksia käsittelevästä direktiivistä uutisoitiin jo ennen kuin komissio hyväksyi direktiiviehdotuksen. 30.8.2008 julkaistussa uutisessa kerrottiin Euroopan unionin kuluttajakomissaarin haluavan vauhdittaa verkkokauppaa. Komissaari kertoo myös tavoitteena olevasta direktiivistä, joka yhtenäistäisi kuluttajien oikeuksiin liittyvää lainsäädäntöä. Komissio hyväksyi direktiiviehdotuksen 8.10.2008.

Seuraavana päivänä, 9.10, uutisoitiin, ettei Euroopan unionin yhteinen kuluttajansuoja miellytä suomalaisia. Brysselissä tehdyssä artikkelissa kerrotaan suomalaisten vastustavan uudistusta, sillä se heikentäisi kuluttajansuojaa Suomessa. Jutussa puhuu kuluttajakomissaari, joka esiteli lakiehdotuksen kuluttajansuojan yhtenäistämiseksi Euroopan unionin jäsenmaissa.

Toukokuussa 2009 Helsingin Sanomat listasi, mistä asioista heinäkuussa työnsä aloittavat mepit päättävät tulevalla toimikaudella. Listauksessa oli huomioitu kuluttajansuoja ja lisäksi oli mainittu, ettei Suomen hallitus haluaisi tinkiä nykyisestä tasosta. Tuolloin direktiiviehdotusta oli jo käsitelty kansallisella tasolla, mutta direktiivi oli kuitenkin vasta käsiteltävänä eikä sitä ollut allekirjoitettu.

13.7.2009 Vieraskynä-palstalla Helsingin yliopiston kuluttajaoikeuden opettaja kirjoitti, ettei komission kuluttajien oikeuksia koskeva direktiiviehdotus edistä korkeatasoista kuluttajansuojaa Euroopan unionissa. Opettaja myös kritisoi direktiiviehdotusta siitä, että se heikentäisi kuluttajansuojaa. Direktiiviehdotus oli yhä käsiteltävänä Euroopan parlamentissa ja neuvostossa ja kansallisella tasolla.

Direktiivi allekirjoitettiin 25.10.2011. Seuraava kirjoitus koskien direktiiviä julkaistiin vajaan vuoden kuluttua direktiivin allekirjoittamisesta.

Syyskuussa 2012 Kuluttajaviraston ja OECD:n kuluttajapoliittisen komitean puheenjohtajiston pitkäaikainen jäsen kirjoitti Vieraskynä-palstalla, että kuluttaja tarvitsee välineitä vertailuun. Juttu käsittelee pääosin sitä, miten kuluttaja voi vertailla tuotteita, jutussa kerrataan myös kuluttajaoikeusdirektiivin pääsisältö.

6.6.2013 julkaistussa artikkelissa kerrotaan oikeusministeriön työryhmän esittävän, ettei palvelusta valittava asiakas vastaisuudessa maksaisi puhelusta muuta kuin paikallispuhelumaksun tai kännykkäliittymän perushinnan. Uutisessa kerrotaan kilpailu- ja kuluttajaviranomaisten pitävän muutosta merkittävänä, mutta elinkeinoelämän vastustavan hintakattoa. Juttuun on haastateltu työryhmän jäsentä, Kilpailu- ja kuluttajaviraston lakimiestä sekä Suomen Asiakkuusmarkkinointiliiton toimitusjohtajaa. Artikkelin pohjaa selkeästi oikeusministeriön työryhmän esitykseen, jota ei ole listauksessa mainittu.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston lakimies kirjoittaa 17.6.2013 julkaistussa mielipidekirjoituksessaan pääasiassa puhelinmarkkinoinnista ja siihen liittyvistä epäselvyyksistä. Kirjoituksen lopussa tuodaan esille, että kuluttajan oikeuksia koskevan direktiivin myötä olisi mahdollista, että puhelinmyynnissä vasta kirjallinen sopimus sitoisi kuluttajaa. ”Direktiivin täytäntöönpanoa valmistellut työryhmä ei kuitenkaan ole pitänyt säännöstä aiheellisena”, kirjoittaja toteaa. Kuluttajansuojalain muuttaminen oli tuolloin vielä käsittelyssä. Hallitus antoi esityksensä lain muuttamisesta neljä kuukautta myöhemmin, 17.10.2013.

22.10.2013 Helsingin Sanomat uutisoi oikeusministeriön ehdottavan kuluttajan oikeutta peruuttaa koti- ja etämyyntisopimus laajentamista. Hallituksen lakiesitys oli tuolloin ilmoitettu annetuksi täysistunnossa neljä päivää aiemmin.

Laki kuluttajansuojalain muuttamisesta vahvistettiin 31.12.2013. Helmikuussa Helsingin Sanomat uutisoi epäselvistä sähkösopimuksista. Jutussa kerrottiin myös kesäkuussa voimaan tulevasta kuluttajansuojalaista, jonka myötä puhelinmyynnissä sopimuksen harkinta-aika alkaisi jo puhelusta eikä sopimusvahvistuksen saamisesta. Jutussa oli haastateltu kahta tavallista ihmistä, Valkeakosken Energian toimitusjohtajaa, Suomen Energiayhtiötä, Energiaviraston johtajaa ja kuluttaja- ja kilpailuviraston lakimiestä. Jutussa kerrotaan, että kuluttaja- ja kilpailuvirasto olisi halunnut lakiin vaatimuksen kirjallisesta vahvistusmenettelystä, mutta lainlaatijat ”liian raskaan hallinnollisena menettelynä” ja se jätettiin pois laista.

Kuluttajansuojalain muutos ja samalla myös sähkömarkkinalain 88 §:n muuttaminen tulivat voimaan 13.6.2014.

Taulukko 2 Kuluttajanoikeusdirektiivistä uutisoiminen

30.8.2008	<i>EU:n kuluttajakomissaari tahtoo vauhdittaa verkkokauppaa.</i>
8.10.2008	Komissio hyväksyi direktiiviehdotuksen ja täydensi sitä.
9.10.2008	Ehdotus lähetettiin neuvostolle ja Euroopan parlamentille.
9.10.2008	<i>EU:n yhteinen kuluttajansuoja ei miellytä suomalaisia</i>
18.12.2008	Valtioneuvosto antoi kirjelmän eduskunnalle direktiiviehdotuksesta (U 77/2008)
19.12.2008	Eduskunnan puhemies lähetti asian suureen valiokuntaan ja talousvaliokuntaan.
4.2.2009	U 77/2008 on ilmoitettu saapuneeksi täysistunnossa.
17.2.2009	Talousvaliokunnan lausunto TaVL 2/2009 vp valmistui.
22.4.2009	Alueiden komitean lausunto direktiiviehdotuksesta.
13.5.2009	<i>Näistä asioista me pitävät päättävät 2009–2014</i>
13.7.2009	<i>Vieraskynä: Kuluttajansuoja vaakalaudalla EU:ssa</i>
16.7.2009	Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto
1.12.2009	Lissabonin sopimuksen voimaantulosta johtuvat muutokset*
3.12.2009	Asiaa käsiteltiin neuvostossa tai sen valmisteluelimissä.
29.4.2010	Talousvaliokunnan lausunto TaVL 6/2010 valmistui.
25.5.2010	Asiaa käsiteltiin neuvostossa tai sen valmisteluelimissä.
20.12.2010	Asiaa käsiteltiin neuvostossa tai sen valmisteluelimissä.

24.1.2011	Asiaa käsiteltiin neuvostossa tai sen valmisteluelimissä.
24.3.2011	Euroopan parlamentin ensimmäinen käsittely. Euroopan parlamentin lausunto, asia palautettiin valiokuntakäsittelyyn.
23.6.2011	Euroopan parlamentin ensimmäinen käsittely. Asia hyväksyttiin tarkistuksin.
23.6.2011	Komission kanta Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tarkistuksiin: kaikki tarkistukset hyväksyttiin.
10.10.2011	Neuvosto hyväksyi parlamentin kannan ensimmäisessä käsittelyssä.
25.10.2011	Euroopan parlamentin puhemies ja neuvoston puheenjohtaja allekirjoittivat.
<i>14.9.2012</i>	<i>Vieraskynä: Kuluttaja tarvitsee välineitä vertailuun</i>
<i>6.6.2013</i>	<i>Oikeusministeriön työryhmä asettaisi puheluille hintakaton</i>
<i>17.6.2013</i>	<i>Mielipide: Puhelinmarkkinointiin tarvitaan selviä sääntöjä</i>
17.10.2013	Hallitus antoi esityksensä kuluttajansuojalain muuttamisesta ja sähkömarkkinalain 88 §:n muuttamisesta eduskunnalle.
18.10.2013	Hallituksen esitys on ilmoitettu annetuksi täysistunnossa.
<i>22.10.2013</i>	<i>Verkkokaupan peruutusoikeus laajenee</i>
23.10.2013	Lähetekeskustelu hallituksen esityksestä. Asia päätettiin lähettää talousvaliokuntaan.
24.10.2013	Asia ilmoitettu saapuneeksi valiokuntaan.
24.10.2013	Asiantuntijasuunnitelma hyväksytty.
8.11.2013	Kuultu asiantuntijoita ja merkitty saapuneeksi kirjallinen lausunto Viestintävirastolta ja Suomen Yrittäjiltä.
12.11.2013	Kuultu asiantuntijoita ja merkitty saapuneeksi kirjallinen lausunto Kaupan liitolta. Valmistava keskustelu.

20.11.2013	Merkitty saapuneeksi oikeusministeriön vastine. Jatkettu valmistavaa keskustelua.
29.11.2013	Yleiskeskustelu, mietintöluonnos. Yksityiskohtainen käsittely. Valmistunut mietintö TaVM 34/2013 vp.
3.12.2013	Valiokunnan mietintö pantiin pöydälle 4.12 pidettävään täysistuntoon.
4.12.2013	Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä lakiehdotusten sisällön mietinnön mukaisena.
10.12.2013	Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset. Asian käsittely päättyi.
16.12.2013	Eduskunta antoi hallitukselle vastauksen EV 174/2013 vp.
30.12.2013	Laki 1211/2013 kuluttajansuojalain muuttamisesta vahvistettiin. Samalla myös muutettiin sähkömarkkinalain 88 §:ää.
28.2.2014	<i>Sähkön puhelinmyynti hämää</i>
13.6.2014	Kuluttajansuojalain muutos ja sähkömarkkinalain pykälän muuttaminen tulevat voimaan. Direktiivin säännöksiä ruvetaan soveltaa.

**Lissabonin sopimus tuli voimaan vuonna 2009 ja sen yhtenä seurauksena parlamentin vaikutus EU:n lainsäädännössä kasvoi ja yhteispäätösmenettelystä tuli tavanomainen lainsäätämisyjärjestys. Nykyään siis parlamentti ja neuvosto ovat tasa-arvoisia lainsäätäjiä. (Ulkoasiainministeriö 2011.)*

7 Johtopäätökset

Tutkimuskysymyksenäni oli, milloin EU-direktiivit ylittivät uutiskynnyksen. Tutkimuksessa kävi ilmi, että molemmat valitsemani direktiivit ylittivät uutiskynnyksen ensimmäisen kerran jo varhaisessa vaiheessa. Tämän jälkeen ajokorttidirektiivi ja ajokorttilaki nousivat otsikoihin vuosien varrella kiitettävän usein, kun taas kuluttajanoikeusdirektiivin kohdalla uutisointi oli suppeampaa.

Molempien direkttiivien ja niitä seuranneiden lakien uutisoinnissa tuli kuitenkin usein ilmi lukijan kannalta kenties tärkeimmät tiedot: mitä on päätettävänä, milloin asiasta päätetään tai mikä on päätöksenteon seuraava vaihe ja, mitä vaikutuksia päätettävänä olevalla tai jo päätetyllä asialla on. Etenkin ajokorttidirektiivistä ja ajokorttilaista uutisoitiin myös ennen päätöksentekoa, jolloin lukijoilla oli ainakin teoreettinen mahdollisuus yrittää vaikuttaa päätettävänä olevaan asiaan.

Ensimmäisessä alaluvussa olen kerrannut tarkemmin uutisointia journalismin demokratiafunktion kautta. Toisessa alaluvussa puolestaan on selvitetty, mitä uutiskriteereitä EU-uutiset täyttivät.

7.1 Täyttikö uutisointi journalismin demokratiafunktion?

Journalismin tehtävät -luvussa todettiin, että journalismilla on useita tehtäviä. Yhtenä tehtävänä nähdään usein olevan julkisen vallan valvominen (Kunelius 1997, 168–178). Viestimillä voidaan nähdä myös olevan suuri demokratian ylläpitämisessä (Nieminen 1998, 275–299).

Nieminen kirjoitti Viestintä ja demokratia –artikkelissaan (1998, 275–299) Habermasin ja Williamsin ajatusten pohjalta, että viestimien on ”1) levitettävä tehokkaasti päätettävänä olevaa asiaa koskeva tieto ja informaatio kaikille niille, joita asia koskee, 2) turvattu avoin ja kriittinen julkinen keskustelu eri päätösvaihtoehtojen välillä, 3) informoitava päätäjä keskustelun tuloksena muodostuneesta julkisesta mielipiteestä, 4) julkistettava tehdyt päätökset, 5) seurattava ja tiedotettava päätösten toimeenpanosta ja sen seurauksista”.

Ensimmäiseen ihanteeseen liittyy vahvasti opinnäytetyön otsikossakin esitetty kysymys eli: milloin EU-direktiivit ylittivät uutiskynnyksen. Tärkeää on uutisoida nimenomaan päätettävänä olevista asioista eikä vain päätetyistä asioista, joihin kansalaisilla ei ole enää vaikutusvaltaa. Kun peilataan direktiiveistä uutisointia ihanteeseen levittää tehokkaasti päätettävänä olevaa tietoa niille joita asia koskee, voidaan todeta, että Helsingin Sanomien paperilehdessä uutisointi on ajokorttidirektiivistä ja ajokorttilaista ollut varsin riittävää. Mielestäni 40 artikkelia, joista viisi on mielipidekirjoituksia, on hyvä saavutus. Lisäksi täytyy huomioida, että artikkelien määrä voi todellisuudessa olla molempien direktiivien kohdalla hieman suurempi johtuen sähköisen haun puutteellisuudesta.

Kuluttajanoikeusdirektiivin kohdalla yllättävää oli, että direktiivistä oli uutisoitu jo ennen komission hyväksyntää. Tähän kuitenkin todennäköisesti vaikutti se, että kuluttajakomissaari

oli Suomessa vierailulla ja Helsingin Sanomat oli haastatellut häntä silloin. Toisaalta kuluttajanoikeusdirektiivistä uutisointi oli muuten melko vähäistä, vaikka toisaalta perustiedot direktiivistä, sen etenemisestä ja sen seurauksena tehtävistä lakimuutoksista käyvät ilmi julkaistuista artikkeleista.

Koska tavallisten ihmisten mielipidekirjoituksia aiheesta ei ole, herää kysymys, ovatko ihmiset olleet tietoisia lakimuutoksen seurauksista? Onko tietoa kuitenkaan levitetty tarpeeksi tehokkaasti? Tähän ei opinnäytetyössä voida kuitenkaan vastata, sillä tutkimus keskittyi pelkästään paperilehteen ja voi olla, että tavallisten ihmisten ääni on kuulunut verkkolehdestä, verkkolehden kommenttiosiossa tai sosiaalisessa mediassa.

Helsingin Sanomat on myös kohtalaisen hyvin turvannut avoimen ja kriittisen keskustelun julkaisemalla ajokorttilakia kommentoivia mielipidekirjoituksia ja haastatteleamalla artikkeleissaan viranomaisten lisäksi myös tavallisia kansalaisia ja etu- ja ammattijärjestöjen edustajia.

Ajokorttilakia käsitelleissä mielipidekirjoituksissa kritisoitiin ajokorttien hintojen nousua, mutta Helsingin Sanomien omissa artikkeleissa ei hintojen nousua kritisoitu kukaan. Sen sijaan hintojen nousua kommentoi esimerkiksi liikenneministeri. Herääkin kysymys, olisiko lehti voinut tarttua mielipidekirjoituksissa esitettyyn kritiikkiin ja haastatella jutuissaan myös hinnan nousua kritisoivia henkilöitä tai ylipäätään sellaisia henkilöitä, joita hinnan nousu koskee. Artikkeleissa on haastateltu nuoria, mutta olisi voinut olla hyvä haastatella myös ajokorttia suorittavien nuorten vanhempia, joita ajokorttien hintojen nousu myös usein koskee.

Ihanteessa mainitun avoimen ja kriittisen keskustelun on sanottu tapahtuvan eri päätösvaihtoehtojen välillä. Jutuissa ei kuitenkaan tuoda esille eri päätösvaihtoehtoja vaan kerrotaan vain, mitä ollaan päättämässä tai päätetty eikä haastateltaviin suhtauduttu kovinkaan kriittisesti. Esimerkiksi marraskuussa 2012 julkaistussa artikkelissa ”Ajo-opetus keskittyy nuoriin” kaksi Autokoululiiton edustajaa kertovat ajo-opetuksen uudistamisesta ja puolustelevat ajokorttien hinnan nousua. Liiton vt. toimitusjohtaja toteaa, että ”tavallaan turvallisuudella ei ole hintaa”. Koska autokoulut hyötyvät ajo-opetuksen uudistamisesta, kun myös opetuslupa vaatii opetusta autokoulussa, olisi ollut ihanteellista, että esimerkiksi tässä jutussa olisi esitetty jokin vaihtoehto tulevalle käytännölle tai edes haastateltu jotain muuta tahoja kommentoimaan uudistusta.

Mielipidekirjoitusten ja tavallisten ihmisten haastattelemisen voi nähdä päättäjien informoisena julkisesta mielipiteestä. Kuluttajanoikeusdirektiiviä käsitelleestä uutisoinnista voidaan todeta, ettei tämä ihanne toteutunut hyvin, sillä haastateltavina oli lähinnä vain viranomaisia. Myöskään mielipidekirjoituksissa kirjoittajina eivät olleet tavalliset ihmiset. Ajokorttidirektiivin kohdalla ihanne toteutui paremmin, sillä julkaistuissa artikkeleissa kuului myös muiden kuin viranomaisten, asiantuntijoiden ja etujärjestöjen ääni.

Helsingin Sanomat seurasi paperilehdessään ajokorttidirektiivin ja sitä seuranneiden lakien kohdalla päätöksenteon etenemistä varsin tarkasti ja julkisti tehdyt päätökset. Kuluttajanoikeusdirektiivin kohdalla pitkäjänteistä seurantaa ei kuitenkaan tapahtunut, vaikka itse direktiivin etenemisessä kansalliseen lainsäädäntöön kesti neljä vuotta vähemmän aikaa. Kuluttajanoikeusdirektiivistä uutisoitiin ennen komission hyväksyntää, muttei esimerkiksi sen jälkeen, kun direktiivi oli allekirjoitettu. Niemisen luettelemien ihanteiden neljäs ja viides kohta eivät siis toteutuneet kuluttajanoikeusdirektiivin kohdalla hyvin. Koska seurantajakso päättyi kuitenkin siihen, kun direktiivien aiheuttamat lait olivat tulleet voimaan, en voi analysoida tarkemmin sitä, miten Helsingin Sanomat on uutisoinut niistä sen jälkeen. Opinnäytetyö ei siis pysty vastaamaan siihen, seurasiko ja tiedottiko Helsingin Sanomat paperilehdessään lakien toimeenpanosta ja sen seurauksista.

Yhteenvetona voidaan siis todeta, että Helsingin Sanomat uutisoi paperilehdessään direktiiveistä suurimmaksi osaksi hyvin. Kuluttajanoikeusdirektiivin kohdalla uutisia oli vähän eikä niissä kuulunut yhtä lukuun ottamatta tavallisten ihmisten ääntä. Avointa ja kriittistä keskustelua päätösvaihtoehdoista ei myöskään juuri lehden sivuilla käyty, joskin kriittisiä mielipiteitä direktiiviä ja siitä aiheutuvaa lakimuutosta kohtaan esitettiin. Päätösvaihtoehtoja ei sen sijaan esitetty. Toisaalta ansioksi on luettava, että direktiivistä uutisoitiin jo ennen kuin se allekirjoitettiin ja myös direktiiviä seuranneesta lakimuutoksesta uutisoitiin ennen sen vahvistamista.

Ajokorttidirektiivin kohdalla uutisointi oli kuten sanottua pitkäjänteistä ja uutisissa esille pääsivät viranomaiset, tavalliset ihmiset, asiantuntijatkin ja eri etujärjestöt. Ensimmäinen uutinen direktiiviehdotuksesta julkaistiin heti komission hyväksynnän jälkeen ja sen jälkeen julkaistiin vielä 39 kirjoitusta. Avoimen ja kriittisen keskustelun turvaamisen ihanteen voidaan katsoa täyttyneen melko hyvin, sillä Helsingin Sanomat julkaisi paperilehdessään viisi mielipidekirjoitusta ja myös tavalliset ihmiset saivat haastatteluissa ilmaista mielipiteensä ja siten osallistua keskusteluun. Myös ajokorttidirektiivistä uutisoimisen kohdalla ei päätösvaihtoehtojen esittäminen jäi kuitenkin puuttumaan.

7.2 EU-utisointi ja uutiskriteerit

Tuomo Mörän tutkimus (2008), jossa hän haastatteli ulkomaankirjeenvaihtajia, voi hyvin selittää sitä, minkä takia direktiiveistä uutisoiminen vaihteli suuresti. Kirjeenvaihtajien mukaan on vaikea hahmottaa, mitkä lakialoitteet ovat olennaisia. Lisäksi hankalaa on se, että päätöksenteko Euroopan unionissa on hidasta ja kansalaisten heikko kiinnostus on vaikuttanut siihen, että ettei EU:sta uutisoimista koeta yhtä kiinnostavaksi kuin kansallisesta päätöksenteosta uutisoimista.

Kuten Nieminen ja Pantti (2012) kertovat, julkaistaviin uutisiin vaikuttavat toimituskäytännöt, joihin vaikuttaa muun muassa myös, mitä yleisön ajatellaan haluavan. EU-aiheiden kohdalla yleisön heikko kiinnostus voi vaikuttaa siihen, ettei niihin välttämättä tartuta, elleivät uutiskriteerit selkeästi täyty.

EU-uutiset täyttävät Galtungin ja Rugen uutiskriteereistä selkeästi tuoreuden, läheisyyden, selkeyden, edustavuuden ja faktisuuden kriteerit. Uutiset ovat ajankohtaisia, ne koskevat suomalaisia, ne ovat ymmärrettäviä, tiedon lähteenä on usein Euroopan unioni, Suomen eduskunta ja hallitus ja ministeriöt, joilla on vahva auktoriteettiasema, ja uutiset sisältävät tarkistettavissa olevia tosiasioita. Myös kielteisyyden kriteerin voidaan nähdä täyttyvän siinä mielessä, että Helsingin Sanomat uutisoi paperilehdessään ajokortti uudistuksen nostavan ajokortin hintoja ja lisäksi sen pelättiin aiheuttavan kuljettajapulaa Suomessa. Kuluttajansuojadirektiivi heikensi kuluttajansuojaa Suomessa, mikä tuotiin uutisissakin esille. Tosin Galtungin ja Rugen uutiskriteerit käsittelevät alun perin ulkomaan uutisia, joten he tarkoittivat kielteisyydellä esimerkiksi vahinkojen tai kuolleiden määrää.

Yhdenmukaisuuden kriteeri täyttyy, jos ajatellaan kulttuuristen odotusten olevan, että Euroopan unionista tulee direktiivejä, jotka vaikuttavat suomalaiseen lainsäädäntöön.

Uutisen arvoa lisää sen odottamattomuus. Odottamattomuuden kriteeri on täyttynyt osassa ajokorttidirektiiviä ja kuluttajanoikeusdirektiiviä käsitelleissä ensimmäisiksi julkaisuissa uutisissa. Toisaalta jatkouutisoinnissa moni uutinen ei täytä tätä kriteeriä. Esimerkiksi jo vuonna 2003 komission hyväksynnän jälkeen uutisoitiin, että ajokorteista tulee määräaikaaisia ja samasta aiheesta uutisoitiin seuraavan kerran sen jälkeen, kun neuvosto oli saavuttanut yhteisymmärryksen. Tuskin siis oli odottamatonta, että ajokorttien voimassaoloaika oli lyhentymässä, kuten toukokuussa 2010 uutisoitiin. Ja odottamatonta tuskin oli myöskään se, että jos ajo-opetusta lisätään, se vaikuttaa ajokortin hintaan.

Uutisissa ei kuvailla direktiivejä tai niiden seurauksia superlatiivein, joten superlatiivisuuden kriteeri ei täyty. Myöskin eliittihenkilöiden uutiskriteeri jää täyttymättä lähes kokonaan, sillä uutisten kohteena ei ole ketään kuuluisaa ihmistä. Ainoa uutinen, joka on täyttänyt tämän kriteerin, on ensimmäinen kuluttajanoikeusdirektiivistä julkaistu uutinen, joka pohjautuu vahvasti kuluttajakomissaarin haastatteluun.

Relevanssin kriteeri täyttyi niissä uutisissa, joissa kerrottiin direktiivin ja sitä seuranneiden lakien käytännön vaikutuksista, eli esimerkiksi uutisissa, jotka oli otsikoitu ”EU:n uusi ajokorttidirektiivi lisää kuljettajapulaa Suomessa”, ”Ajokorttiudistus tuo merkittäviä muutoksia” ja ”Verkkokaupan peruutusosoikeus laajenee”.

Ajokorttidirektiiviä ja sitä seuranneita lakimuutoksia käsitelleet uutiset olivat henkilöitäviä silloin, kun haastateltavina oli myös tavallisia ihmisiä, joihin lukijat pystyivät samaistumaan. Kuluttajanoikeusdirektiiviä ja kuluttajansuojalakeja käsitelleissä artikkeleissa kuului lähinnä viranomaisten ääni ja vasta helmikuussa 2014 julkaistussa artikkelissa oli haastateltu kahta tavallista ihmistä. Juttu oli kuitenkin julkaistu pari kuukautta sen jälkeen, kun laki kuluttajansuojalain muuttamisesta vahvistettiin.

8 Pohdinta

Arvioin lopuksi opinnäytetyöni toteutusta, tutkimuksen tuloksia ja omaa oppimistani.

8.1 Toteutus

Päädyin rajaamaan tutkittavan aineiston hyvin tarkasti kahta direktiiviä käsittelevään materiaaliin, sillä tiesin kestävän vuosia, ennen kuin direktiiviehdotus päättyisi direktiiviksi ja lopulta vaikuttaisi kansalliseen lainsäädäntöön. Näin ollen useamman direktiivin seuraaminen voisi tehdä tutkimuksesta liian laajan opinnäytetyön tarkoitukseen ja aikarajoitteisiin nähden. Tämä osoittautui hyväksi valinnaksi, sillä työtä riitti jo valitsemieni direktiivien eri vaiheiden löytämisessä ja uutisten hakemisessa.

Etsin uutiset kahdesta eri sähköisestä arkistosta, jotta varmasti löytäisin kaikki uutiset. Koska huomasin, että hakutulokset vaihtelivat käyttämästäni arkistosta riippuen, en voi luottaa siihen, että olisin onnistunut löytämään kaikki direktiivejä ja niitä seuranneita lakeja käsitelleet uutiset. Hakemalla usealla eri hakusanalla uskon löytäneeni kuitenkin suurimman osan uutisista, jotta tutkimuksen tulosta voidaan pitää luotettavana.

Tiedonhaun ongelmia tuli vastaan myös, kun etsin tietoa siitä, miten direktiivit ja niitä seuranneet lait olivat edenneet. Opinnäytetyötä tehdessä huomasin, kuinka unionin eri toimielinten sivuilta saa kuitenkin helposti tietoa kyseisessä toimielimessä käsiteltävänä olevista asioista. Suurempi ongelma oikeastaan oli saada tietoa siitä, miten direktiivi on edennyt Suomessa. Tietoa joutui keräämään useasta eri lähteestä enkä silti onnistunut löytämään kaikkia vaiheita. Esimerkiksi ajokorttidirektiivi allekirjoitettiin joulukuussa 2006 ja seuraava uutinen, joka on julkaistu tammikuussa 2008, kertoo työryhmän haluavan autokoulun teoriatunnin kouluihin. En kuitenkaan löytänyt tietoa siitä, mitä direktiivin allekirjoittamisen ja uutisen välillä on tapahtunut.

Menetelmiksi valikoituivat melko luonnostaan sisällön erittely ja sisällönanalyysi, joita tutkimuksessa yhdistelin. Koen, etten vain jompaakumpaa menetelmää käyttämällä olisi voinut muodostaa riittävän laajaa kuvaa direktiiveistä uutisoinnista.

Sisällön erittely, joka on sisällön määrällistä analyysiä, oli menetelmänä hyvä, kun piti selvittää, missä päätöksenteon eri vaiheissa direktiiveistä ja niitä seuranneista laeista on uutisoitu. Jo yksinkertaisesti laskemalla, kuinka moni uutisista julkaistiin direktiivien allekirjoittamista ennen ja, kuinka moni allekirjoittamisen jälkeen, voi muodostaa kuvan uutisoinnista. Lisäksi koin tärkeäksi laskea, kuinka monessa uutisessa kuului tavallisen ihmisen ääni, sillä tutkimuksen lähtökohtana oli journalismin demokratiafunktio.

En kuitenkaan kokenut sisällön erittelyä pelkästään riittäväksi, sillä tutkimuksen tarkoituksena oli kuitenkin tutkia milloin direktiivit ylittivät uutiskynnyksen, milloin niistä uutisoitiin sen jälkeen ja uutisointia ylipäättään journalismin demokratiafunktion kautta. Tähän tarvitsin sisällönanalyysia.

8.2 Tulokset

Koska tutkin vain kahdesta direktiivistä uutisointia Helsingin Sanomien paperilehdessä, ei tutkimustuloksesta voi vetää yleispäteviä johtopäätöksiä. Jo se, että tutkin vain paperilehdessä julkaistuja artikkeleita, täytyy huomioida tuloksia lukiessa. Voihan olla, että verkossa on julkaistu artikkeleita, jotka eivät ole päätyneet lehden paperiversioon eivätkä siten ole mukana tutkimuksessa.

Lisäksi verkossa on suora kommenttimahdollisuus, jolloin tavalliset kansalaiset pääsevät ääneen. Näin ollen se, että esimerkiksi kuluttajanoikeusdirektiiviä käsitelleissä jutuissa kuulunut tavallisten kansaisten ääni, ei tarkoita, etteikö tavallisten ihmisten ääntä olisi kuulunut ollenkaan.

Yhdistelin kahta eri tutkimusmenetelmää saadakseni mahdollisimman hyvin tutkimuskysymykseeni vastaavan tuloksen. Usko kahden eri tutkimusmenetelmän olleen oikea ratkaisu. Pelkästään sen sijaan, että olisin vastannut siihen, milloin EU-direktiivit ylittivät uutiskynnyksen, pystyin vastaamaan siihen, milloin niistä oli uutisoitu sen jälkeen ja kenen ääni uutisissa kuului.

Olen pyrkinyt olemaan mahdollisimman läpinäkyvä niin aineistoni kuin valitsemieni menetelmien suhteen, jotta tutkimuksen tulos olisi toistettavissa. Olemalla läpinäkyvä uskon myös tutkimuksen uskottavuuden lisääntyvän.

Tutkimuksen ensisijaisena tavoitteena on herättää ajatuksia EU-uutisoinnista ja siitä, pitäisikö sitä kehittää. Tarkoituksena ei ole ollut luoda yleispäteviä johtopäätöksiä siitä, millaista EU-uutisointi on, sillä tähän vaadittaisiin paljon laajempaa tutkimusta. Tutkimusta lukevan on siis hyvä muistaa, ettei opinnäytetyössä esitetty tulos ole yleistettävissä.

8.3 Oma oppiminen ja ideoita jatkotutkimukseen

Koen, että opinnäytetyön tärkein anti oli se, että sain perehtyä Euroopan unionin rakenteeseen ja päätöksentekoon. Lisäksi tärkeäksi koen sen, että opin, mistä hakea tietoa eri direktiiveistä tai laeista.

Koska suuri osa laeista tulee joko suoraan tai epäsuoraan Euroopan unionin kautta, olisi jokaisen kotimaan- ja ulkomaantoimittajan olisi syytä perustua Euroopan unionissa tehtävään päätöksentekoon ja sen eri vaiheisiin edes pinnallisesti. En usko olevani nyt EU-asiantuntija, mutta tiedän ainakin unionin päätöksenteon perusteet ja tiedän, mistä voin nopeasti hakea lisätietoa ja toimittajan työn kannalta tämä on tärkeintä.

Opinnäytetyö sai pohtimaan myös Euroopan unionista uutisointia ja sitä, kuinka tärkeää on tuoda uutisissa esille, miten unionissa päätettävät asiat tulevat vaikuttamaan suomalaisten arkeen. Tämä todennäköisesti lisäisi myös EU-uutisoinnin kiinnostavuutta, vaikkakin jutun tekoon voisi kulua hieman aiempaa enemmän aikaa.

Tarvetta olisi laajalle tutkimukselle Euroopan unionia käsittelevästä uutisoinnista. Nykypäivänä yhä useampi suomalainen lukee uutisensa verkosta, joten olisi mielenkiintoista toteuttaa tutkimus, jonka kohteena olisivat verkossa julkaistut uutiset ja mielipidekirjoitukset.

Olisi myös tärkeää tietää lisää siitä, *miten* Euroopan unionista ja sen lainsäädännöstä uutisoidaan suomalaisissa joukkoviestimissä. Opinnäytetyössäni käsittelin vain pääpiirteittäin

sitä, millaista uutisointi oli, mutta tarvetta olisi syvälliselle tutkimukselle siitä, miten unionista uutisoidaan. Näin voitaisiin myös paremmin tutkia sitä, millaisen kuvan Euroopan unionista uutiset antavat.

9 Lähteet

Ajokorttidirektiivin toimeenpano –työryhmä. 14.4.2009. Luettavissa http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-7508.pdf&title=III%20ajokorttidirektiiv

[vin%20t%C3%A4yt%C3%A4nt%C3%B6%C3%B6npano.%20Ty%C3%B6ryhm%C3%A4n%20muistio%20\(LVM22/2009\)](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-7508.pdf&title=III%20ajokorttidirektiiv). Luettu 6.2.2015.

Ajokorttilaki 29.4.2011/386. Luettavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>. Luettu 6.2.2015.

Eduskunta. U 77/2008 vp. <http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/vex3000.sh?TUNNISTE=U+77/2008>.

Erkkilä, T. & Tiilikainen, T. 2012. Uusi Avain EU-käsitteisiin. Eurooppatiedotus. Raisio. Luettavissa: file:///C:/Users/Ina/Downloads/Avain_eu_kasitteisiin_2012_net.pdf. Luettu: 23.3.2015.

Eurobarometri. 2012. Eurooppalaiset kaksi vuotta ennen vuoden 2014 eurovaaleja. Luettavissa: [http://www.europarl.europa.eu/pdf/eurobarometre/2012/election_2012/EB77.4%20Europeans%20two%20years%20before%20the%202014%20European%20elections%20FI%20\(FI\).pdf](http://www.europarl.europa.eu/pdf/eurobarometre/2012/election_2012/EB77.4%20Europeans%20two%20years%20before%20the%202014%20European%20elections%20FI%20(FI).pdf). Luettu 23.3.2015

Euroopan komissio. 2015. Euroopan komissio työssään. Luettavissa: http://ec.europa.eu/atwork/index_fi.htm. Luettu 16.4.2015.

Euroopan komissio. 2014. Euroopan komissio työssään. Suunnittelu ja valmistelu. Luettavissa: http://ec.europa.eu/atwork/planning-and-preparing/index_fi.htm. Luettu 22.3.2015.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista. EUVL L 403/18.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/83/EU kuluttajan oikeuksista.

Euroopan parlamentti. Tavallinen lainsäätämisyjärjestys. Luettavissa <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/fi/0081f4b3c7/Law-making-procedures-in-detail.html>. Luettu 16.3.2015.

- Euroopan parlamentti. 2015. Euroopan parlamentin valiokunnat. Luettavissa: <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/fi/00aab6aedf/Valiokunnat.html>. Luettu 22.3.2015.
- Euroopan unioni. Asetukset, direktiivit ja muut säädökset. Luettavissa http://europa.eu/eu-law/decision-making/legal-acts/index_fi.htm. Luettu 29.1.2015.
- Euroopan unioni. Direktiivi. 1.9.2010. Luettavissa http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/decisionmaking_process/l14527_fi.htm. Luettu 29.1.2015.
- Euroopan unioni. EU:n perussopimukset. Luettavissa http://europa.eu/eu-law/decision-making/treaties/index_fi.htm. Luettu 29.12.2014.
- Euroopan unioni. Päätöksenteon eteneminen EU:ssa. Luettavissa http://europa.eu/eu-law/decision-making/procedures/index_fi.htm#40. Luettu 29.12.2014.
- Euroopan unioni. Toissijaisuusperiaate. http://europa.eu/legislation_summaries/glossary/subsidiarity_fi.htm. Luettu 22.3.2015.
- Euroopan yhteisöjen komissio. 2006. Valkoinen kirja eurooppalaisesta viestintäpolitiikasta. Luettavissa http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com2006_35_fi.pdf. Luettu 29.1.2015.
- Hallituksen esitys. 144/2012 vp. Luettavissa: <http://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiat/he+144/2012#>. Luettu 7.2.2015.
- Hallituksen esitys. HE 157/2013 vp. Luettavissa <http://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiat/HE+157/2013>.
- Heikkilä, H. 2001. Ohut ja vankka journalismi. Luettavissa: <http://uta32-kk.lib.helsinki.fi/bitstream/handle/10024/67131/951-44-5173-2.pdf?sequence=1>. Tampere.
- Huovila, T. 2005. Toimittaja – tiedon etsijä ja vaikuttaja. WSOY. Helsinki.
- Kansallinen mediatutkimus. 2014. Lukijamäärät ja kokonaistavoittavuudet. Luettavissa: http://mediaauditfinland.fi/wp-content/uploads/2015/02/KMT_2014_lukijamaarat.pdf. Luettu 23.3.2015.

Kunelius, R. 1998. Viestinnän vallassa. WSOY. Juva.

Levikintarkastus Oy. 2014. LT-Levikkitilasto 2013. Luettavissa: http://mediaauditfinland.fi/wp-content/uploads/2015/02/KMT_2014_lukijamaarat.pdf. Luettu 23.3.2015.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2004. E-kirjelmä LVM2004-00285. Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (ajokorttidirektiivi).

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009. Ajokortin voimassaoloaika lyhenee. Luettavissa: <http://www.lvm.fi/tiedote/view/877689>. Luettu 7.2.2015.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2006a. Ammattipätevyys tuomassa muutoksia ajokorttivaatimuksiin. Luettavissa <http://www.lvm.fi/tiedote/819416/ammattipatevyys-tuomassa-muutoksia-ajokorttivaatimuksiin>.

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän mietintö. 30.8.2006b. Luettavissa: http://www.lvm.fi/files/Julkaisuja%2042_2006.pdf.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2010a. Uudella ajokortilla tavoitellaan turvallisempaa liikennettä. Luettavissa <http://www.lvm.fi/tiedote/1203409/uudella-ajokortilla-tavoitellaan-turvallisempaa-liikennetta>.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2010b. Suomalainen ajokorttijärjestelmä uudistuu. Luettavissa <http://www.lvm.fi/tiedote/1203409/uudella-ajokortilla-tavoitellaan-turvallisempaa-liikennetta>.

Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. 2013. Uuteen ajokorttilakiin siirtymisen vaikutus ajo-oikeuksien hankintaan. Luettavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1357891248/1784e5ade4bd335ec752a6e946f63781/11012-Liite_Uuteen_ajokorttilakiin_siirtymisen_vaikutus_ajo-oikeuksien_hankintaan.pdf. Luettu 7.2.2015.

Mörä, T. 2008. Julkisuuden ihanteet ja journalismin arki: Brysselin-kirjeenvaihtajat EU-koneiston ja kansalaisten välissä. Teoksessa Nieminen, H., Karppinen, K. & Mörä, T. (toim.) Onko Eurooppa olemassa? s. 91–114. Gaudeamus. Helsinki.

Nieminen, H. 1998. Viestintä ja demokratia. Kohti pluralistista julkisuutta? Teoksessa Kivikuru, U. & Kunelius, R. (toim.) Viestinnän jäljillä. WSOY. Juva.

Oikeusministeriö. 2007. Kuluttajansuojalain uudistaminen. Päivitetty 10.10.2014. Luettavissa: <http://oikeusministerio.fi/fi/index/valmisteilla/lakihankkeet/velvoiteoikeusjakuluttajansuoja/direktiivikuluttajienoikeuksista.html>. Luettu 7.2.2014.

Ruonala, M. 2011. EU:n perusteos. Eurooppatiedotus. Sastamala. Luettavissa: http://eurooppatiedotus.fi/doc/EU_perusteos/#!/1/zoomed. Luettu 23.3.2015.

Ulkoasiainministeriö, Eurooppatiedotus. 2015 Coreper valmistelee neuvoston kokouksia. Luettavissa: http://www.eurooppatiedotus.fi/Public/default.aspx?nodeid=37959&contentlan=1&culture=fi-FI#.VJ_HfF4jA. Luettu 16.4.2015.

Ulkoasiainministeriö, Eurooppatiedotus. 2014a. Päätöksenteko Euroopan Unionissa. Luettavissa: <http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?contentid=267560#.Vlmt2jGsUc4>. Luettu 11.12.2014

Ulkoasiainministeriö, Eurooppatiedotus. Lissabonin sopimus. Päivitetty 5.9.2011. <http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?contentid=191396&contentlan=1#.VPi1lvmsW7l>.

Ulkoasiainministeriö, Eurooppatiedotus. 2014. Euroopan parlamentti. Luettavissa: <http://www.eurooppatiedotus.fi/Public/default.aspx?nodeid=37798&contentlan=1&culture=fi-FI#.VQ8uYo7kfgM>. Luettu 22.3.2015.

Ulkoasiainministeriö, Eurooppatiedotus. 2014. Euroopan unionin neuvosto. Luettavissa: <http://www.eurooppatiedotus.fi/Public/default.aspx?nodeid=37796&contentlan=1&culture=fi-FI#.VQ8tao7kfgM>. Luettu 22.3.2015.

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (ajokorttidirektiivi). 5.2.2004. Luettavissa [http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/?\\${APPL}=akirjat&\\${BASE}=akirjat&\\${THWIDS}=0.18/1425589518_163879&\\${TRIPPIFE}=PDF.pdf](http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/?${APPL}=akirjat&${BASE}=akirjat&${THWIDS}=0.18/1425589518_163879&${TRIPPIFE}=PDF.pdf).

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (kuluttajan oikeudet). 18.12.2008. Luettavissa <http://217.71.145.20/TRIPviewer/show.asp?tunniste=U+77/2008&base=eru&palvelin=www.eduskunta.fi&f=WORD>.