

# Suora tie miehitykseen

HSL:n bussilinjoja liikennöivän  
Veolia-yrityksen osallisuus Israelin  
laittomaan siirtokuntapolitiikkaan



הוועד הישראלי נגד הריסת בתים  
The Israeli Committee  
Against House Demolitions  
الحركة الاسرائيلية ضد هدم البيوت



ICAHD (Israeli Committee Against House Demolitions) on vuonna 1997 perustettu israelilainen ihmisoikeusjärjestö, jonka tavoitteena on Israelin miehityksen ja apartheidin lopettaminen. ICAHD:in toiminta yhdistää ruohonjuuritason toimintaa, poliittista analyysiä ja päättäjiin vaikuttamista. ICAHD:in tunnetuin poliittisen vastarinnan muoto on Israelin miehitysjoukkojen tuhoamien palestiinalaisperheiden kotien jälleenrakentaminen yhteistyössä palestiinalaisten ja kansainvälisten aktivistien kanssa. Järjestön perustaja ja toiminnanjohtaja Jeff Halper on entinen Nobelin rauhanpalkinnon ehdokas. ICAHD:illa on YK:n Talous- ja sosiaaliasioiden neuvostossa ECOSOC:issa erityinen konsultatiivinen asema. ICAHDilla on Israelin lisäksi haarat Australiassa, Iso-Britanniassa, Norjassa, Saksassa, Suomessa ja Yhdysvalloissa.

ICAHD Finland on vuonna 2009 perustettu ICAHD:in Suomen haara, joka tiedottaa Israel/Palestiina -konfliktin nykytilanteesta, historiasta ja Suomen kytköksistä alueelle. Järjestö julkaisee laatimaansa tutkimusta, on säännöllisesti yhteydessä tiedotusvälineisiin ja poliitikoihin ja kampanjoi kansainvälisen oikeuden mukaisen ja sitä vahvistavan politiikan puolesta. ICAHD Finland ylläpitää aktiivisia suhteita Israeliin ja miehitetuille palestiinalaisalueille, tuo palestiinalaisia ja israelilaisia merkkihenkilöitä Suomeen ja osallistuu kotien jälleenrakentamiseen Länsirannalla.

## **Yhteystiedot**

ICAHD Finland  
Hämeentie 26 C 39  
00530 Helsinki

045 635 7214  
icahd@icahd.fi  
<http://icahd.fi/>

Kirjoittajat: Anna Rawlings ja Syksy Räsänen  
Taitto: Kimmo Viita

# Tiivistelmä

HSL:n bussilinjoja liikennöivä yhtiö Veolia toimii Israelin miehittämällä palestiinalaisalueilla. Yhtiön toiminta on osa miehitettyjen alueiden liittämistä Israeliin kansainvälisen oikeuden vastaisesti. Veolia on osallinen raitiovaunuprojektissa Jerusalem Light Rail Train, jonka YK:n ihmisoikeusneuvosto on erityisesti tuominnut. Lisäksi Veolia omistaa ja hallinnoi miehityillä alueilla olevaa Tovlanin kaatopaikkaa. Palestiinalainen kansalaisyhteisö on pyytänyt kansainvälistä yhteisöä puuttumaan Veolian toimiin, ja tätä on tukenut myös YK:n miehitettyjen palestiinalaisalueiden ihmisoikeuksien erikoisraportoija Richard Falk. Lailliselta kannalta Veolian voidaan katsoa syyllistyneen ns. vakavaan virheeseen, mikä voi toimia perusteena sen sulkemiseen tarjouskilpailujen ulkopuolelle tai sen tarjousten hylkäämiselle. Toivomme, että HSL noudattaa useiden muiden kaupunkien esimerkkiä ja lopettaa palveluiden ostamisen Veolialta.

# Johdanto

Neljäkymmentäkuusi vuotta sitten, vuonna 1967, Israel miehitti Jordan-joen Länsirannan, Itä-Jerusalem ja Gazan kaistan. Miehityksen ovat tuominneet niin YK:n turvallisuusneuvosto ja yleiskokous, EU kuin Haagin kansainvälinen tuomioistuinkin. Nämä tahot ovat vaatineet Israelia vetäytymään miehittämiltään alueilta ja korvaamaan palestiinalaisille aiheutuneet menetykset. Tästä huolimatta Israel jatkaa palestiinalaisalueiden miehitystä syyllistyen jatkuvasti räikeisiin ihmisoikeusloukkauksiin. Miehityksen keskiössä ovat Israelin miehitetyle alueille perustamat, israelinjuutalaisille tarkoitetut siirtokunnat. Vaikka siirtokunnat ovat kansainvälisen oikeuden vastaisia, niiden ylläpitämiseen ja liittämiseen osaksi Israelia osallistuvat monet tahot, mukaan lukien useat yritykset. Tässä raportissa käsitellään kuljetus- ja jätteenhuoltoalan yritys Veolian osallisuutta Israelin siirtokuntapolitiikkaan.

Luvussa 1 esitellään Israelin miehityksen ja siirtokuntapolitiikan pääpiirteitä ja sen vaikutusta palestiinalaisten elämään. Luvussa 2 käsitellään siirtokuntapolitiikan laittomuutta. Luku 3 keskittyy siihen, miten Veolian toiminta miehitetyle alueille on osa siirtokuntien liittämistä osaksi Israelia kansainvälisen oikeuden vastaisesti. Luvussa 4 esitetään toimintaehdotuksia, jotka pohjaavat YK:n miehitetylejen palestiinalaisalueiden ihmisoikeuksien erikoisraportoiija Richard Falkin tutkimuksiin Israelin miehityspolitiikasta ja kansainvälisten yritysten yhteistyöstä Israelin kanssa<sup>1</sup>, sekä palestiinalaisen kansalaisyhteisön BDS (Boycott, Divestment, Sanctions) -kampanjaan<sup>2</sup>.

# 1. Miehitys ja siirtokunnat

## 1.1 Miehityksen alku ja siirtokuntien synty

Israel miehitti Länsirannan (mukaan lukien Itä-Jerusalem) ja Gazan kaistan vuonna 1967. YK:n turvallisuusneuvosto vaati heti samana vuonna päätöslauselmassa 242 Israelia vetäytymään miehittämiltään alueilta<sup>3</sup> ja on uusinnut vaatimuksensa useissa myöhemmissä päätöslauselmissaan (esim.<sup>4,5</sup>). Vetäytymisen sijaan Israel aloitti heti vuonna 1967 israelinjuutalaisille tarkoitettujen siirtokuntien perustamisen miehitetyle alueille.

Israel tyhjensi Gazassa olleet siirtokunnat syksyllä 2005. Israel kuitenkin kontrolloi yhä Gazan ilmatilaa, aluevesiä ja rajoja, vaikeuttaen ihmisten ja tavaroiden liikkumista, sekä tekee Gazaan hyökkäyksiä lähes päivittäin<sup>6, 7</sup>. Tämän takia ihmisoikeusjärjestöjen Amnesty International<sup>8</sup> ja Human Rights Watch<sup>9</sup> sekä YK:n turvallisuusneuvoston<sup>10</sup> mukaan Gaza on edelleen Israelin miehityksen alainen. Tässä raportissa keskitytään kuitenkin Länsirannan tilanteeseen, koska Veolia toimii siellä mutta ei Gazassa.

## 1.2 Länsirannan miehitys ja Itä-Jerusalem tilanne

Itä-Jerusalem on Jordan-joen ja Israelin välissä sijaitsevan Länsirannan keskus, joka merkityksensä vuoksi myös usein mainitaan erikseen Länsirannasta. Se on myös hallinnollisesti erillään, koska Israelin tavoitteena on miehityksen alusta asti ollut yhdistää miehitetty Itä-Jerusalem Israeliin kuuluvaan Länsi-Jerusalemiin, Israelin jakamattomaksi pääkaupungiksi, ja eristää se muista palestiinalaisten asuttamista alueilta Länsirannalla<sup>11</sup>. Muu Länsiranta jaettiin Oslon rauhansopimuksessa vuonna 1995 alueisiin A, B ja C. Samalla perustettiin Palestiinalaishallinto huolehtimaan joistakin tehtävistä, joita oli aiemmin hoitanut Israelin miehityshallinto. Alueella A Palestiinalaishallinto on vastuussa paikallishallinnosta ja turvallisuudesta, alueella B Palestiinalaishallinto vastaa paikallishallinnosta ja Israelin miehitysjoukot turvallisuudesta, ja alue C on suoraan Israelin miehityshallinnon alainen. Tämän raportin kannalta oleellisia ovat alue C, johon kuuluu yli 60% Länsirannasta, sekä Itä-Jerusalem. Molemmilla alueilla Israel kontrolloi niin hallintoa, turvallisuutta, lainsäädäntöä ja lakien toimeenpanemista kuin maa-alueiden jakoa ja rakennuslupien myöntämistä<sup>12</sup>. Aluejaon oli tarkoitus olla tilapäinen järjestely siten, että myös alue C siirtyisi viiden vuoden kuluessa Palestiinalaishallinnon alaiseksi<sup>13</sup>. Israel on jättänyt siirtymän toteuttamatta ja pitää yhä tiukemmin hallinnassaan aluetta C, jonka se pyrkii erottamaan muusta Länsirannasta ja yhdistämään Israeliin.

Israelin valtio kannustaa siirtokuntiin muuttamista taloudellisin tuin, ja Länsirannalle rakennettujen siirtokuntien asukkaiden lukumäärä onkin lisääntynyt keskimäärin 5,3% vuodessa, kun Israelissa väestönkasvu on 1,8% vuodessa. Länsirannalle on perustettu noin 150 virallista ja noin sata epävirallista siirtokuntaa, ja Itä-Jerusalemiin toistakymmentä. Tällä

hetkellä siirtokuntalaisia on 500 000–650 000, joista noin 200 000 asuu Itä-Jerusalemmissä<sup>1</sup>. Alueesta C siirtokuntien käyttöön on varattu 70%; siellä sijaitsevien, palestiinalaisille kuuluvien maanviljelysmaiden ja vesivarojen käyttö on palestiinalaisilta estetty<sup>14</sup>. Lopuille 30%:lle alueesta C palestiinalaisten on lähes mahdoton saada rakennuslupia. Israelin hallinto periaatteessa sallii palestiinalaisille rakennuslupia vain alle yhdelle prosentille alueen C pinta-alasta. Valtaosa tästä vähäisestä alueesta on jo rakennettua, ja palestiinalaisten rakennuslupahakemuksista hylätään 94%<sup>15, 16</sup>. Palestiinalaisille ei jää muuta mahdollisuutta omalla maallaan kuin rakentaa ilman miehittäjän lupaa. Miehityshallinto käyttää lupien puutetta perusteena talojen tuhoamiselle, mikä puolestaan on keino vallata alueita. Alueella C palestiinalaisia häädetään kodeistaan ja heidän asumuksiaan hävitetään jatkuvasti, virallisesti luvattomaan rakentamiseen vedoten<sup>1</sup>. Vuonna 2012 Länsirannalla tuhottiin yli 604 rakennelmaa ja yli 870 palestiinalaista jäi kodittomiksi, ja tuhoamiset vaikuttivat lisäksi suoraan vähintään 1600 palestiinalaisen elämään<sup>21</sup>.

### 1.3 Erottelumuuri ja siirtokuntatieverkosto

Israelin Länsirannalle rakentama erottelumuuri on keskeinen osa miehityksen infrastruktuuria. Israelin hallitus on rakentanut muuria vuodesta 2002. Valmistuttuaan muuri tulee tämänhetkisten suunnitelmien mukaan olemaan yli 700 kilometrin pituinen – yli kaksi kertaa niin pitkä kuin Israelin ja miehitetyn Länsirannan välinen raja. Muuri kiemurtelee syvälle Länsirannan alueelle C ja sen reitistä 85% kulkee Israelin rajojen ulkopuolella, liittäen alueelle C rakennettuja siirtokuntia Israeliin ja erottaen ne palestiinalaisten asuttamista osista Länsirantaa<sup>18</sup>.

Muurin avulla Israel valtaa yhä laajempia ja usein hedelmällisimpiä alueita Länsirannasta. Paitsi että palestiinalaiset menettävät viljelysmaitaan ja vesivarantojaan, myös esimerkiksi sairaaloihin pääsy ja lasten koulunkäynti on vaikeutunut tai muuttunut mahdottomaksi. Muurin toiselle puolelle pääsee vain muutamien tarkastuspisteiden kautta niitä valvovien Israelin sotilaiden usein mielivaltaisten päätösten perusteella, joskus vasta tuntien jonotuksen jälkeen<sup>18</sup>.

Tieverkosto, joka halkoo Länsirantaa ja jonka tarkoitus on liittää siirtokunnat osaksi Israelia, on myös tärkeä osa miehityksen infrastruktuuria. Joidenkin teiden käyttö on miehitettyjen alueiden palestiinalaisilta kokonaan kielletty, toisia he saavat käyttää vain erityisluvalla. Lupien myöntämiselle ei ole mitään kirjattuja ja läpinäkyviä sääntöjä, vaan se perustuu viranomaisten mielivaltaisiin päätöksiin. Luvankin kanssa palestiinalaisten on ajettava tarkastuspisteiden kautta, joissa tuntien jonot ja autojen takavarikointi ovat joka päiväisiä kontrollin muotoja<sup>19, 20</sup>.

## 2. Siirtokuntapolitiikan laittomuus

### 2.1 Kansainvälisten instituutioiden kanta siirtokuntiin

Miehittävän maan siviiliväestön siirtäminen miehitetyleille alueille, viljelys- ja muiden maa-alueiden valloittaminen sekä kotien hävittäminen ovat neljännestä Geneven sopimuksen mukaan sotarikoksia<sup>21</sup>. YK:n turvallisuusneuvosto on vuoden 1967 päätöslauselmassaan 242 vaatinut Israelia kunnioittamaan Geneven sopimuksen määrittelemiä siviiliväestön oikeuksia sotien ja poikkeustilojen aikana, sekä vetäytymään miehittämiltään alueilta<sup>3</sup>. YK:n yleiskokous äänestää siirtokuntien laittomuudesta vuosittain (*Peaceful settlement of the question of Palestine: resolution / adopted by the General Assembly*”; ks. esim. vuoden 2012 päätös<sup>22</sup>). Äänet jakautuvat vuodesta toiseen suunnilleen samoin siten, että siirtokuntien laittomuuden puolesta äänestää noin 167–170 jäsenvaltioista, ja 6–7 vastaan<sup>23</sup>. Vastaan äänestävät yleensä Israel, Kanada, Yhdysvallat sekä Tyynenmeren pikkuvaltiot kuten Yhdysvalloista taloudellisesti riippuvaiset Marshall-saaret ja Palau.

YK:n yleiskokoukselle esitetyssä YK:n ihmisoikeusneuvoston raportissa A/HRC/22/63 todetaan yksiselitteisesti, että Israelin siirtokunnat ovat laittomia, ja että niiden rakentaminen ja niiden infrastruktuurien luominen rikkoo palestiinalaisten itsemääräämisoikeutta ja muita kansainvälisiä ihmisoikeuksia. Raportissa vaaditaan YK:n jäsenvaltioita kunnioittamaan allekirjoittamia ihmisoikeussopimuksia kanssakäymisissään sopimuksia rikkovan valtion kanssa. Lisäksi kappale 117 velvoittaa yksityiset yritykset tutkimaan yritystoimintansa vaikutukset palestiinalaisväestön ihmisoikeuksien rikkomiseen, sekä välittömästi päättämään sellaiset suhteet, jotka rikkovat kansainvälisiä sopimuksia<sup>24</sup>.

Haagin kansainvälinen tuomioistuin vahvisti siirtokuntien laittomuuden erottelumuuria käsittelevässä neuvoa-antavassa päätöksessään vuonna 2004. Yhteenvedossaan 2004/2 tuomioistuin totesi, että muurin rakentaminen rikkoo mm. Geneven sopimusta ja YK:n sopimusta lasten oikeuksista. Tuomioistuimen päätös on, että Israel on velvoitettu lopettamaan kansainvälisten sopimusten rikkomisen muuria rakentamalla, sekä korvaamaan rakentamisesta syntyneet haitat. Lisäksi tuomioistuin vaatii maailman muita valtioita olemaan tukematta muurin rakentamista ja sen seurauksia, sekä ryhtymään aktiiviseen toimintaan tällä hetkellä tapahtuvien ihmisoikeusrikkomusten lopettamiseksi<sup>25</sup>.

EU julkisti heinäkuussa 2013 viralliset, sitovat ohjeensa, joissa kiellellään EU:n instituutioita tammikuusta 2014 lähtien tukemasta rahallisesti siirtokunnissa toimivia tahoja. Raportti myös toistaa EU:n usein mainitsemman kannan siirtokuntiin: EU ei tunnusta eikä tule tunnustamaan miehitetylejä alueita osaksi Israelia, ellei alueiden luovutuksella ole sekä Israelin että palestiinalaisten tukea<sup>26</sup>. Samoin Euroopan parlamentin päätöslauselmassa

13.12.2012 todetaan Israelin siirtokuntien olevan laittomia ja vaaditaan Israelia välittömästi lopettamaan niiden rakentaminen, palestiinalaisten karkottaminen ja heidän kotiensa hävittäminen. Päätöslauselmassa tähdennetään myös, että EU:n ja Israelin välinen assosiaatiosopimus edellyttää palestiinalaisten ihmisoikeuksien kunnioittamista<sup>28</sup>.

## 2.2 Suomen kanta siirtokuntiin

Myös Suomen laki luvussa 11 "Sotarikoksista ja rikoksista ihmisyyttä vastaan" määrittelee Geneven sopimusten rikkomisen sotarikokseksi<sup>29</sup>. EU:n jäsenvaltiona Suomi on linjassa EU:n virallisen kannan kanssa, eli Suomi ei tunnusta Israelin suvereniteettia miehitettyillä alueilla<sup>30</sup>.

Suomen ulkoasiainministeriön sivuilla todetaan, että *"...Israelin siirtokunnat ovat kansainvälisen oikeuden vastaisia ja muodostavat esteen rauhalle. Tämä on muun muassa EU:n yhteinen ja usein toistettu kanta. EU-maat katsovat, että siirtokunnat eivät ole Israelin valtioaluetta. Myös Suomi erottelee Israelin valtioalueen siitä alueesta, jota Israel on vuodesta 1967 alkaen miehittänyt."* Ulkoasiainministeriön sivuilla huomautetaan myös kohdassa *"Siirtokuntakysymykseen liittyvät seikat, jotka yrityksen on hyvä ottaa huomioon"*, että *"Maaomaisuuden tai kiinteistöjen hankintaan sekä miehitettyjen alueiden raaka-aineiden hyödyntämiseen liittyy ylipäätään merkittäviä oikeudellisia epävarmuuksia."*<sup>31</sup>.

Puheessaan Palestiinan yliopistossa Gazassa helmikuussa 2013 ulkoasiainministeri Erkki Tuomioja esitti Suomen tuen palestiinalaisten "vielä toteutumattomalle unelmalle yhtenäisestä, itsenäisestä valtiosta" (vapaa käänös englannista)<sup>32</sup>. Ulkoasiainministeri Tuomioja on aiemmin todennut Israelin politiikan muistuttavan apartheidia<sup>33</sup>. Kulttuuri- ja urheiluministeri Paavo Arhinmäki katsoo, että Suomen tulisi tunnustaa Palestiinan valtio<sup>34</sup>.

Suomi on korostanut ihmisoikeuspolitiikan merkitystä ulkopoliitikassaan<sup>35</sup>, ja ihmisoikeuksien edistäminen on kirjattu hallitusohjelmaan<sup>36</sup>. Suomen ulkoasiainhallinnon ihmisoikeuspoliittisen toimintaohjelman 2013–2015 kohdan I toimintaohje kuuluu *"[Suomi] osallistuu aktiivisesti kansainväliseen yhteistyöhön turvallisuuden, rauhan, oikeudenmukaisuuden ja kehityksen lisäämiseksi ihmisoikeuksien, demokratian, oikeusvaltion ja kansainvälisen oikeuden vahvistamisen avulla sekä eriarvoisuutta ja syrjintää vähentämällä"*<sup>37</sup>.



# 3. Veolian osallisuus siirtokuntapolitiikkaan

## 3.1 Kansainvälisten yritysten vastuu

Joitakin HSL:nkin bussilinjoja liikennöivä yritys Veolia toimii Israelissa siirtokuntien infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon parissa ja osallistuu siten palestiinalaisalueiden miehitykseen ja kansainvälisen oikeuden rikkomiseen. Tässä luvussa paneudutaan Veolian ja sen tytäryhtiöiden omistussuhteisiin sekä Veolian toiminnan ongelmallisuuteen.

EU:n heinäkuussa 2013 julkaisemat suuntaviivat kieltävät siirtokunnissa sijaitsevien yhteisöjen rahallisen avustamisen vuoden 2014 alusta lukien<sup>30</sup>. Yritysmaailman toiminta siirtokuntien tukemisessa, rakentamisessa sekä niiden infrastruktuurin luomisessa on siten moraalisesti arveluttavaa, ja se on tulkittu jopa lainvastaiseksi<sup>38</sup>.

Nykyisessä globalisoituneessa maailmassa, jossa markkinataloudella on keskeinen sija, yritysmaailmalla ja erityisesti monikansallisilla yhtiöillä on merkittäviä vaikutusmahdollisuuksia maailmanpolitiikkaan. Suurten yhtiöiden taloudellinen tuki voi osaltaan pitää yllä ihmisoikeuksia loukkaavaa politiikkaa. Samoin uhka tuen menetyksestä voi painostaa noudattamaan kansainvälisiä julkilausumia ja lainvoimaisia päätöksiä, jotka muuten saatettaisiin sivuuttaa. Yritysmaailman päätavoitteena ei kuitenkaan usein ole ihmisoikeuksien ylläpito. Tässä korostuu kansalaisjärjestöjen, kuntien ja hallitusten vastuu painostaa yritysmaailmaa eettisten arvojen ja kansainvälisen lainsäädännön kunnioittamiseen.

## 3.2 Mikä on Veolia?

Veolia Environnement (VE) on Pariisissa päämajaansa pitävä monikansallinen yritys, jonka toimialoihin kuuluu joukkoliikenteen lisäksi myös jätehuolto, vedenjakelu sekä energiasektori. VE:n toiminta Israelissa tapahtuu seuraavien yhtiöiden kautta: Veolia Transdev, Veolia Transportation Israel, CityPass, Connex Jerusalem, Veolia Environnement Israel sekä Veolia Water Services (VW) Israel<sup>39</sup>. Virallisesti VE omistaa 50% Veolia Transdev -yhtiöstä, VE:n pääjohtaja on myös Veolia Transdevin pääjohtaja ja VE sisällyttää Veolia Transdevin toiminnan omiin toimintaraportteihinsa. Veolia Transdev omistaa Veolia Transportation Israel -tytäryhtiönsä kokonaisuudessaan. Veolia Transportation Israel puolestaan omistaa 5% Jerusalem Light Rail Train -raitiolinjaprojektista vastaavasta CityPass-yhtymästä, ja noin 80% junia liikennöivästä Connex Jerusalem -yhtiöstä. Lisäksi Veolia Environmental Service Israel, josta VE omistaa 99%, omistaa 96% yhtiöstä, joka operoi Tovlanin kaatopaikkaa Jordanin laaksossa miehityksellä Länsirannalla.

Suomessa Veolia toimii Veolia Transport Finland Oy -nimellä. Omilla

verkkosivuillaan Veolia Transport Finland Oy esittäytyy seuraavasti: ”*Veolia Transport Finland Oy –konserni on osa maailmanlaajuisesti toimivaa joukko-liikennepalveluja tuottavaa kokonaisuutta. ... Veolia Transport on osa Veolia Environnement -yhtiötä...*”<sup>40</sup>.

### 3.3 Veolian toiminta miehitetyillä alueilla

Veolia on osallinen siirtokuntien liittämiseen osaksi Israelia Jerusalem Light Rail Trainin (JLRT) rakentamisen kautta. JLRT:n rakentaminen miehitetyn Itä-Jerusalemien siirtokuntien ja Israeliin kuuluvan Länsi-Jerusalemien välille alkoi vuonna 2006 Israelin hallituksen ja CityPass-yhtymän yhteistyöprojektina<sup>41</sup>. JLRT avattiin matkustajien käyttöön elokuussa 2011<sup>42</sup>. JLRT on tarkoitettu mahdollistamaan Itä-Jerusalemien laittomissa siirtokunnissa asuvan noin 200 000:n siirtokuntalaisen vaivaton ja nopea liikkuminen siirtokuntien ja Israelin välillä ja siten yhdistämään siirtokunnat yhä tiiviimmin Israeliin. Tämä vahvistaa entisestään Israelin otetta Itä-Jerusalemista. Olemassa olevan infrastruktuurin lisäksi JLRT:tä ollaan laajentamassa syvemmälle Itä-Jerusalemien siirtokuntiin<sup>43</sup>. Raiteen rakentamisen tieltä on vuodesta 2001 alkaen anastettu palestiinalaisten tontteja ja kiinteistöjä. Myös palestiinalaisten asuttamien alueiden infrastruktuuri, mm. tieverkosto, on heikentynyt, kun ajokaistoja ja parkkipaikkoja on poistettu JLRT:n rakentamisen tieltä.

Veolia myös omistaa ja hallinnoi Tovlanin kaatopaikkaa Länsirannalla. Tovlaniin viedään jätettä Israelista ja laittomista siirtokunnista<sup>39</sup>. Veolia Water Services (VW) Israel operoi Ayalonin jätteenhuoltolaitosta, joka kerää jätettä Modi'in Illitin laittomasta siirtokunnasta. Miehitettyjen alueiden käyttäminen vain miehittäjän siviiliväestön hyväksi on kansainvälisen oikeuden vastaista, ja YK:n yleiskokous on vaatinut Israelia lopettamaan jätteiden kaatamisen miehitetyille palestiinalaisalueille<sup>44</sup>.

Viime aikoihin asti Veolia Transport Israel liikennöi bussilinjoja laittomien siirtokuntien ja Israelin välillä. Kuten JLRT, myös nämä bussilinjat ovat osa prosessia, jolla siirtokuntia liitetään Geneven sopimusten vastaisesti osaksi Israelia<sup>45, 46</sup>. Syyskuussa 2013 Veolia ilmoitti myyneensä osuutensa näistä linjoista<sup>47</sup>.

### 3.4 Veolian vastaukset kritiikkiin

Veolia on joissakin yhteyksissä vastannut miehitettyjen alueiden toimintaansa koskevaan kritiikkiin toteamalla, että se ja sen israelilainen tytäryhtiö ovat täysin erillisiä organisaatioita. Eri maissa toimivien Veolia-yhtiöiden omat verkkosivut puhuvat kuitenkin tätä vastaan. Veolia Transport Finland

-konserni painottaa yhteenkuuluvuuttaan Veolia Environnementin kanssa: *"Nimenmuutoksen taustalla on omistajamme, Veolia Environnementin päätös yhtenäistää eri toimialojensa nimet. Veolia Environnement on maailman johtava ympäristöpalveluja tuottava monialayhtiö, joka on listattu Pariisin ja New Yorkin pörseissä. Meitä on yhteensä yli 271 000 veolialaista ympäri maailmaa hoitamassa tehtäviämme paitsi joukkoliikenteessä niin myös vesihuollossa, energian tuotannossa sekä jäte- ja kierrätystoiminnassa"*<sup>48</sup>. Samoin esimerkiksi Yhdysvaltojen Veolia Transportation -sivuilla todetaan, että Veolia Environnement toimii 68 valtiossa ja kaikilla mantereilla, ja että sen osia ovat Veolia Water, Veolia Environmental Services, Veolia Energy ja Veolia Transport<sup>49</sup>.

Iso-Britanniassa Jews for Justice for Palestinians -ihmis oikeusjärjestön rikos- ja ihmis oikeusasianajotoimistolta Hickman & Rose Solicitors<sup>50</sup> tilaamassa raportissa todetaan, että Veolia-konserni on yksi ja yhtenäinen organisaatio, jonka alaisuudessa eri maissa rekisteröidyt tytäryhtiöt toimivat<sup>51</sup>.

Veolia on myös eri yhteyksissä väittänyt myyneensä osuuksiaan siirtokuntatoiminnasta silloinkin kun tämä ei ole totta, kuten esimerkiksi Tovlanin kaatopaikan tapauksessa<sup>39, 52</sup>.

Veolia väittää että JLRT:n toiminta palvelee koko Itä-Jerusalem väestöä<sup>53</sup>. JLRT on kuitenkin rakennettu palvelemaan pääasiassa siirtokuntia. JLRT:n 23:sta asemasta valtaosa on laittomissa siirtokunnissa, ja vain jokunen palestiinalaisten asuttamilla alueilla<sup>41</sup>.

Veolia Transport Finlandin toimitusjohtaja Janne Vihavainen vastasi marraskuussa 2011 Sirkku Kivistön esittämään kyselyyn Veolian toiminnan eettisyydestä (vastaus on ohessa liitteenä). Vastauksessaan Vihavainen kirjoittaa että *"Yrityksemme on aina tehnyt selväksi, että sen osallistuminen operaatioon edellyttää kaikilta osapuolilta syrjimättömyyspolitiikkaa"* ja että *"... bussit kuljettavat Israelin ja arabien väestöä (sic) aivan kuten raitiotienkin on aiottu tekevän valmistuttuaan. Jatkossakin tiet molemmin puolin rajaa ovat ja pysyvät avoimina mahdollistaen kaikenlaisen yksityisen ja julkisen liikenteen."* Todellisuudessa kuitenkin Veolian aiemmin liikennöimien bussilinjojen käyttö on kielletty Länsirannan palestiinalaisilta, lukuun ottamatta joitakin lyhyitä osia reiteistä<sup>54</sup>. Samoin Vihavaisen väite teiden avoimuudesta on harhaanjohtava. Kuten aiemmin mainittiin, Länsirannalle rakennettu laaja tieverkosto on tarkoitettu siirtokuntien israelinjuutalaisille asukkaille ja miehitettyjen alueiden palestiinalaisten oikeus käyttää teitä on rajoitettu<sup>20, 24</sup>. Veolian omistama Connex-yhtiö liikennöi heinäkuun lopulle 2013 asti neljää bussilinjaa palestiinalaisilta kokonaan kielletyllä ns. apartheid-tiellä 443<sup>39</sup>.

Sen lisäksi, että YK:n ihmis oikeusneuvosto päätöksessään A/HRC/

RES/13/7 vuodelta 2010 tuomitsi jälleen Israelin siirtokuntapolitiikan, se esitti kohdassa 5 (g) syvän huolensa erityisesti JLRT:n rakentamisesta, ja katsoi tämän olevan selkeästi kansainvälisen oikeuden ja YK:n päätöslauselmien vastaista<sup>56</sup>. Myös palestiinalainen kansalaisyhteisö on BDS-kampanjassaan<sup>2</sup> pyytänyt kansainvälistä yhteisöä vastustamaan Israelin miehitystä muun muassa boikotoimalla JLRT:n kaltaisten, siirtokuntapolitiikkaa ylläpitävien infrastruktuurin osien rakentamista, ylläpitoa ja toimintaa. Vaikka Veolia esittää, että JLRT hyödyttää miehitettyjen alueiden palestiinalaisia, palestiinalaisten mukaan se ennemmin haittaa kuin edistää heidän oikeuksiensa toteutumista, ja he pyytävät ulkomaisia toimijoita olemaan osallistumatta siihen.

# 4. Veolian toimintaan reagoiminen

## 4.1 Boikotit, divestointi ja sanktiot

Syyskuussa 2012 YK:n yleiskokous julkisti YK:n miehitettyjen palestiinalaisalueiden ihmisoikeuksien erikoisraportoija Richard Falkin raportin miehitettyjen palestiinalaisalueiden ihmisoikeustilanteesta vuodesta 1967 alkaen. Falk esittelee Veolian esimerkkinä yhtiöistä, joiden toiminta tukee Israelin harjoittamaa ihmisoikeuslakeja rikkovaa politiikkaa<sup>1</sup>. Raportin VII luvussa Falk esittää muun muassa, että kansalaisyhteiskunnan tulisi aktiivisesti edistää Israelin miehityspolitiikkaan osallisten yhtiöiden boikotointia ja divestointia sekä niihin kohdistettuja sanktioita, kunnes kyseiset yhtiöt muuttavat toimintansa kansainvälisen oikeuden ja sopimusten mukaiseksi. Kansainvälisen yhteisön tulisi myös tutkia eri valtioissa rekisteröityjen yhtiöiden osuutta siirtokuntien rakentamisessa. Tutkimusten pohjalta tulisi ryhtyä toimiin sekä tällaisen liiketoiminnan lopettamiseksi että palestiinalaisten menetysten korvaamiseksi.

Falkin toimintaehdotukset ovat sopusoinnussa palestiinalaisen kansalaisyhteiskunnan vuonna 2005 esittämään kutsuun<sup>57</sup> kohdistaa boikotointia, divestointia ja sanktioita (BDS) yhtiöihin, jotka tukevat miehityspolitiikkaa – kuten Veoliaan<sup>58</sup>. Vaikka Israel on esimerkiksi esittänyt, että siirtokunnissa valmistettujen tuotteiden boikotointi olisi haitallista Länsirannan palestiinalaisten työllisyydelle<sup>59</sup>, palestiinalaiset ovat BDS-kampanjan kautta toivoneet boikotointia. BDS-kutsun allekirjoittajiin kuuluvat muun muassa kaikki miehitettyjen palestiinalaisalueiden poliittiset puolueet ja merkittävät ammattiliitot sekä suuri määrä kansalaisjärjestöjä<sup>60</sup>. Kutsu on palestiinalaisen kansalaisyhteiskunnan laajamittaisin yhteinen mielenilmaisuus, ja kutsu osallistua BDS-kampanjaan on palestiinalaisten selkein ja yksityiskohtaisin lausunto siitä, miten he toivovat kansainvälisen yhteisön auttavan kansainvälisen oikeuden toteutumista Palestiinassa<sup>61</sup>.

Boikotointi viittaa kuluttaja- ja yritystason toimintaan: kieltäytymiseen ostaa tai myydä tuotteita, joiden valmistaminen on yhteydessä kansainvälisen oikeuden rikkomuksiin. Divestointi suuntautuu miehitykseen osallisten yritysten toimintaa vastaan, esimerkiksi vetämällä niistä sijoituksia. Sanktiot tapahtuvat valtioiden ja kansainvälisten instituutioiden tasolla, ja niihin kuuluu talouspakotteita sekä esimerkiksi Israelin osallistumisen eväämistä kansainvälisiin instituutioihin. Israelin kuuluminen kansainvälisiin diplomaattisiin ja taloudellisiin foorumeihin tukee ja edesauttaa välillisesti miehitystä ja siirtokuntapolitiikan syventämistä.

Israelin siirtokuntapolitiikan välillinenkin tukeminen, esimerkiksi sitä mahdollistavien yhtiöiden – kuten Veolian – palveluja käyttämällä, aiheuttaa osallisuutta ihmisoikeuksien ja kansainvälisen oikeuden rikkomiseen. Boikotointi, divestointi ja sanktiot ovat eräs tapa toimia kansainvälisen oikeuden ja ihmisoikeuksien puolesta.

## 4.2 Vakava virhe ja sopimusten uusiminen

EU:n direktiivin 2004/18/EY VII luvun 2 jakson artiklan 45 kohta 2(d) kuuluu seuraavasti: *”Hankintamenettelystä voidaan sulkea pois taloudellinen toimija, joka on ammattitoiminnassaan syyllistynyt vakavaan virheeseen, jonka hankintaviranomaiset voivat näyttää toteen”*<sup>62</sup>. Suomen lainsäädäntö on luonnollisesti linjassa EU-direktiivien kanssa. Laissa julkisista hankinnoista todetaan, että *”Hankintayksikkö voi päätöksellään sulkea tarjouskilpailun ulkopuolelle ehdokkaan tai tarjoajan, joka on ammattitoiminnassaan syyllistynyt vakavaan virheeseen, jonka hankintaviranomainen voi näyttää toteen”*.<sup>63, ks. 54 § kohta 4</sup>

EU-direktiiveissä tai Suomen laissa ei ole määritelty sitä, mikä kaikki voidaan katsoa vakavaksi virheeksi (engl. grave misconduct), mutta osallisuus kansainvälisen oikeuden vakaviin rikkomuksiin, kuten Israelin siirtokuntapolitiikkaan, lienee pahimpia väärinkäytöksiä mihin yritys voi syyllistyä. Luvussa 3.3 esitellyn brittiläisen asianajotoimiston Hickman & Rose raportin mukaan Veolian toimet miehityksillä alueilla voidaan katsoa vakavaksi virheeksi<sup>53</sup>.

Yritysten yhteiskuntavastuuta tutkivan kansalaisjärjestön Finnwatch raportissa Kielletyt hedelmät<sup>64, sivu 35</sup> kerrotaan HSL:n vastanneen Finnwatchin tiedusteluun yhteistyöstä Veolian kanssa vetoamalla siihen, että *”...palveluntarjoajien juridisesti erillisten emo- tai sisaryhtiöiden toiminnan huomioiminen tarjoajien arvioinnissa on erittäin vaikeaa”*. Kuitenkin paitsi Hickman & Rosen raportin, myös Veolian omien eri maiden verkkosivujen (muun muassa Veolia Finlandin) mukaan Veolian emo- ja sisaryhtiöt ovat samaa organisaatiota (ks. luku 3.4). Finnwatchin raportissa kerrotaan HSL:n vastanneen myös, ettei sillä *”ole erillistä vastuullisuusohjeistoa, vaan hankintakilpailussa tarjoajilta vaadittavat seikat perustuvat erityisalojen hankintalakiin”*.

Yllä siteeratut, vakavaa virhettä käsittelevät EU:n ja Suomen hankintalakiin pykälät pätevät Veoliaan, ja siten myös Veolia Finland -konsernin toimintaan Suomessa. Voidaan katsoa, että osallisuudellaan laittomien siirtokuntien rakentamiseen Israelissa Veolia syyllistyy vakavaan virheeseen, joka voi olla poissulkemisperuste ehdokkaiden, tarjoajien ja tarjouksien valinnassa.

Useat kaupungit ympäri maailmaa, mm. Lontoo ja Tukholma, ovat jättäneet uusimatta tai olleet sopimatta sopimuksia Veolian kanssa, koska se on osallinen miehitykseen. Veolian liikennöinti- sekä jäte- ja vesihuoltopalvelujen sopimuksia on jätetty uusimatta Alankomaissa, Australiassa, Espanjassa, Irlannissa, Iso-Britanniassa, Ranskassa, Ruotsissa ja Yhdysvalloissa<sup>65</sup>. Suomessa Vasemmistoliiton valtuustoryhmän esittämän aloitteen pohjalta Tampereen kaupunki jätti uusimatta Veolian kanssa tehdyt liikennöintisopimukset vuonna 2009<sup>66</sup>.

Vetoamme HSL:n hallitukseen sekä HSL:n yhtymäkokouksessa osallisina

olevien kuntien valtuustoihin, jotta Suomen pääkaupunkiseudun alue seuraisi kansainvälistä esimerkkiä ja ottaisi kansainvälisen oikeuden ja ihmisoikeudet huomioon liikennepalveluita kilpailuttaessaan. Vedoten raportissa esitelyihin ihmisoikeuskysymyksiin, päätöslauselmiin ja toimintaehdotuksiin esitämme, että HSL:n bussilinjojen liikennöitsijöitä kilpailutettaessa huomioitaisiin sekä kansainväliset että kansalliset lait, kansainvälisten elinten juridisesti sitovat päätökset ja ihmisoikeuksia rikkovan politiikan vastustamiseen liittyvät moraaliset velvoitteet. Näiden perusteella olisi tärkeää olla uusimatta Veolian kanssa tehtyjä liikennöintisopimuksia. Voimassa olevia sopimuksia tulisi myös mahdollisuuksien mukaan purkaa.

# Lähteet

[1] YK:n miehitettyjen palestiinalaisalueiden ihmisoikeuksien erikoisraportoijan raportti YK:n yleiskokoukselle, A/67/379, 2012

*Situation of human rights in the Palestinian territories occupied since 1967,*

<http://bit.ly/U7KThS>

[2] Palestiinalainen kansalaiskattojärjestö BDS National Committee,

<http://www.bdsmovement.net/>

[3] YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselma S/RES/242 (1967),

<http://unispal.un.org/UNISPAL.NSF/0/7D35E1F729DF491C85256EE700686136>

[4] YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselma S/RES/338 (1973),

<http://unispal.un.org/UNISPAL.NSF/0/7FB7C26FCBE80A31852560C50065F878>

[5] YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselma S/RES/476 (1980),

<http://bit.ly/172yJbN>

[6] Israelilainen ihmisoikeusjärjestö B'Tselem,

[http://www.btselem.org/gaza\\_strip/gaza\\_status](http://www.btselem.org/gaza_strip/gaza_status)

[7] YK:n ihmisoikeusvaltuutetun toimisto OHCHR,

<http://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=13455&LangID=E>

[8] Ihmisoikeusjärjestö Amnesty International,

<http://bit.ly/1cVz79A>

[9] Ihmisoikeusjärjestö Human Rights Watch,

<http://www.hrw.org/en/news/2004/10/28/israel-disengagement-will-not-end-gaza-occupation>

[10] YK:n turvallisuusneuvoston päätöslauselma S/RES/1860 (2009),

<http://unispal.un.org/UNISPAL.NSF/0/96514396E8389A2C852575390051D574>

[11] Israelilainen ihmisoikeusjärjestö B'Tselem,

<http://www.btselem.org/jerusalem>

[12] YK:n humanitaaristen asioiden koordinoituintoimisto, raportti Area C of the West Bank:

*Key Humanitarian Concerns, 2013,*

<http://bit.ly/YkwUgi>

[13] *The Israeli-Palestinian Interim Agreement on the West Bank and the Gaza Strip*

*(The Oslo Peace Accord),*

[http://foeme.org/www/?module=regional\\_data&record\\_id=4](http://foeme.org/www/?module=regional_data&record_id=4)

[14] YK:n ihmisoikeusneuvoston raportti A/HRC/22/63 *Report of the independent international fact-finding mission to investigate the implications of the Israeli settlements on the civil, political, economic, social and cultural rights of the Palestinian people throughout the Occupied Palestinian Territory, including East Jerusalem, 2013,*

<http://bit.ly/151TUAC>



[15] YK:n humanitaaristen asioiden koordinoitavien toimiston raportti *Restricting Space: The Planning Regime Applied by Israel in Area C of the West Bank*, 2009,  
[http://www.ochaopt.org/documents/special\\_focus\\_area\\_c\\_demolitions\\_december\\_2009.pdf](http://www.ochaopt.org/documents/special_focus_area_c_demolitions_december_2009.pdf)

[16] *The Occupation Magazine*,  
[http://www.kibush.co.il/show\\_file.asp?num=25611](http://www.kibush.co.il/show_file.asp?num=25611)

[17] Ihmisoikeusjärjestö Amnesty Internationalin vuosiraportti 2013 / *Israel and the Occupied Palestinian Territories*,  
<http://www.amnesty.org/en/region/israel-occupied-palestinian-territories/report-2012>

[18] Israeliläinen ihmisoikeusjärjestö B'Tselem,  
[http://www.btselem.org/separation\\_barrier](http://www.btselem.org/separation_barrier)  
ks. myös *ARRESTED DEVELOPMENT: The Long Term Impact of Israel's Separation Barrier in the West Bank*,  
<http://bit.ly/YwF0jN>

[19] Israeliläinen ihmisoikeusjärjestö B'Tselem,  
[http://www.btselem.org/publications/summaries/200408\\_forbidden\\_roads](http://www.btselem.org/publications/summaries/200408_forbidden_roads)

[20] YK:n humanitaarisen avun koordinaation toimisto OCHA,  
<http://bit.ly/185LfRo>

[21] Neljäs Geneven sopimus,  
<http://www.icrc.org/ihl/385ec082b509e76c41256739003e636d/6756482d86146898c125641e004aa3c5>

[22] YK:n yleiskokouksen päätöslauselma A/67/L.20, 2012,  
<http://unispal.un.org/UNISPAL.NSF/0/00EABD1DC168954385257AC400547D43>

[23] UNBISNET, *United Nations Bibliographic Information System*,  
<http://bit.ly/1aTUTJs>

[24] YK:n ihmisoikeusneuvoston raportti A/HRC/22/63, *Report of the independent international fact-finding mission to investigate the implications of the Israeli settlements on the civil, political, economic, social and cultural rights of the Palestinian people throughout the Occupied Palestinian Territory, including East Jerusalem*, 2013,  
<http://bit.ly/15ITUAC>

[25] Haagin kansainvälinen tuomioistuin, *Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory*, lehdistötiedote 2004/28,  
<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?pr=71&code=mwp&p1=3&p2=4&p3=6>

[26] *Official Journal of the European Union: Guidelines on the eligibility of Israeli entities and their activities in the territories occupied by Israel since June 1967 for grants, prizes and financial instruments funded by the EU from 2014 onwards* (2013/C 205/05),  
<http://bit.ly/HUdCIN>

[27] Euroopan parlamentin päätöslauselma 13. joulukuuta 2012 Israelin hallituksen päätöksestä laajentaa siirtokuntia Länsirannalla,  
<http://bit.ly/1cp3alj>

[29] *Laki rikoslain muuttamisesta, 11 luku, Sotarikoksista ja rikoksista ihmisyyttä vastaan, 5 §*,  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2008/20080212#Lid1914660>

[30] *Euroopan unionin virallinen lehti, Suuntaviivat Israelin kesäkuusta 1967 miehittämällä alueille sijaitsevien israelilaisten yhteisöjen ja niiden toimien kelpoisuudesta saada EU:n avustuksia ja palkintoja sekä tukea EU:n rahoitusvälineistä vuodesta 2014 lähtien, (2013/C 205/05)*  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:205:0009:0011:FI:PDF>

[31] *Ulkoasiainministeriö, Maatiedosto: Israel*,  
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=30575&culture=fi-FI&contentlan=1&displayall=1>

[32] *Ulkoasiainministeriö, Minister Tuomioja's speech in University of Palestine, 21.5.2013*,  
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=276841>

[33] *Helsingin Sanomat, 25.10.2011*,  
<http://www.hs.fi/politiikka/a1305547969918>

[34] *Kulttuuri- ja urheiluministeri Paavo Arhinmäki, blogikirjoitus 4.12.2012*,  
<http://www.paavoarhinmaki.fi/blogi/2012/suomen-tunnustettava-palestiinan-valtio/>

[35] *Ulkoasiainministeriö, Ihmisoikeudet, Suomen kansainvälinen ihmisoikeuspolitiikka*,  
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=42536&contentlan=1&culture=fi-FI>

[36] *Ulkoasiainministeriö, Ihmisoikeudet, Suomi kansainvälisenä ihmisoikeustoimijana*,  
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=42538&contentlan=1&culture=fi-FI>

[37] *Suomen ulkoasiainhallinnon ihmisoikeuspoliittinen toimintaohjelma 2013 – 2015*,  
<http://bit.ly/18sYqIx>

[38] *Brittiläinen ihmisoikeusjärjestö Jews for Justice for Palestinians*,  
[http://jffjp.com/?page\\_id=30850](http://jffjp.com/?page_id=30850)

[39] *Israelilaisen ihmisoikeusjärjestön Coalition of Women for Peacen projekti Who Profits*  
<http://www.whoprofits.org/company/veolia-environnement>

[40] *Veolia Transport Finland*,  
[http://www.veolia-transport.fi/tmpl/XStartPage\\_\\_\\_\\_\\_7295.aspx?epslanguage=ML](http://www.veolia-transport.fi/tmpl/XStartPage_____7295.aspx?epslanguage=ML)  
(Sivu ei ole enää näkyvillä. Vierailtu 4.8.2013. Kuva sivusta saatavilla pyydettyessä.)

[41] *Palestiinalaisten ihmisoikeusjärjestöjen kattojärjestö The Civic Coalition for Defending Palestinians' Rights in Jerusalem raportti The Jerusalem Light Rail Train: Consequences and Effect, 2009*,  
[http://www.civiccoalition-jerusalem.org/system/files/documents/jerusalem\\_light\\_rail.pdf](http://www.civiccoalition-jerusalem.org/system/files/documents/jerusalem_light_rail.pdf)

[42] *Veolia Environnement, The Jerusalem Light Rail Transit*,  
<http://www.veolia.com/en/medias/focus-on/jlrt.htm>

[43] *Haaretz*,  
<http://www.haaretz.com/business/.premium-1.548128>

- [44] YK:n yleiskokouksen päätöslauselma A/RES/63/201, 2009,  
<http://unispal.un.org/UNISPAL.NSF/0/023EB658DD2AC18E85257562006F0CFA>
- [45] Ihmisoikeusjärjestö Global Exchange  
<http://www.globalexchange.org/economicactivism/veolia/why>
- [46] Brittiläinen ihmisoikeusjärjestö Jews for Justice for Palestinians,  
[http://jfffp.com/?page\\_id=30853](http://jfffp.com/?page_id=30853)
- [47] Israelilaisen ihmisoikeusjärjestön Coalition of Women for Peacen projekti Who Profits,  
<http://whoprofits.org/content/veolia-transportation-sold-remaining-bus-lines-afikim>
- [48] Veolia Transport Finland,  
[http://www.veolia-transport.fi/tmpl/ExtensionPage\\_\\_\\_\\_\\_34373.aspx?epslanguage=ML](http://www.veolia-transport.fi/tmpl/ExtensionPage_____34373.aspx?epslanguage=ML)  
(Sivu ei ole enää näkyvillä. Vierailtu 4.8.2013. Kuva sivusta saatavilla pyydettyessä.)
- [49] Veolia Transportation Yhdysvalloissa,  
<http://www.veoliatransportation.com/company/transdev/veolia-environnement>
- [50] Asianajotoimisto Hickman and Rose Solicitors,  
<http://www.hickmanandrose.co.uk/>
- [51] Brittiläinen ihmisoikeusjärjestö Jews for Justice for Palestinians,  
[http://jfffp.com/wp-content/uploads/2012/05/veolia-briefing\\_legal-plus-factsheets-all-in-one.pdf](http://jfffp.com/wp-content/uploads/2012/05/veolia-briefing_legal-plus-factsheets-all-in-one.pdf)
- [52] Utissivusto Electronic Intifada,  
<http://bit.ly/SVeu2R>
- [53] Veolia Environnement,  
<http://www.veolia.com/en/medias/focus-on/jlrt.htm>
- [54] Brittiläinen ihmisoikeusjärjestö Jews for Justice for Palestinians,  
[http://jfffp.com/?page\\_id=30884](http://jfffp.com/?page_id=30884)
- [55] Israelilaisen ihmisoikeusjärjestö Coalition of Women for Peacen projekti Who Profits,  
<http://bit.ly/1cETXc0>
- [56] YK:n ihmisoikeusneuvoston päätöslauselma A/HRC/RES/13/7, 2010,  
<http://unispal.un.org/UNISPAL.NSF/0/37BF1829818D0B788525770D00536076>
- [57] Palestiinalainen kansalaiskattojärjestö BDS National Committee,  
<http://www.bdsmovement.net/call>
- [58] Palestiinalainen kansalaiskattojärjestö BDS National Committee,  
<http://bit.ly/1j5eMwd>
- [59] Israelilais-palestiinalainen kansalaisjärjestö Alternative Information Center,  
<http://bit.ly/172ACy9>

[60] Palestiinalainen kansalaiskattojärjestö BDS National Committee,  
[http://www.bdsmovement.net/call#Endorsed\\_by](http://www.bdsmovement.net/call#Endorsed_by):

[61] Palestiinalainen kansalaiskattojärjestö BDS National Committee,  
<http://www.bdsmovement.net/bdsintro>

[62] EU:n direktiivi 2004/18/EY julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta, VII luku Menettelyn kulku, 2 JAKSO Laadulliset valintaperusteet, artikla 45 kohta 2(d),  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:134:0114:0240:FI:pdf>

[63] Laki julkisista hankinnoista, II OSA EU-kynnysarvon ylittäviä tavarahankintoja, liitteen A mukaisia ensisijaisia palveluhankintoja, rakennusurakoita, käyttöoikeusurakoita ja suunnittelukilpailuja koskevat säännökset, 8 luku Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta sekä tarjouksen valinta, 54§ Muut poissulkemisperusteet kohta 4,  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070348#L8>

[64] Suomalainen kansalaisjärjestö Finnwatch, raportti Kielletyt hedelmät – Suomessa toimivien yritysten yhteydet Israelin laittomiin siirtokuntiin, 2012,  
[http://www.finnwatch.org/images/kielletyt\\_hedelmat\\_3painos.pdf](http://www.finnwatch.org/images/kielletyt_hedelmat_3painos.pdf)

[65] Kansalaisjärjestö Dump Veolia Information Group,  
<http://www.dumpveolia.org.uk/2012/11/16/veolia-campaign-victories/>

[66] Kansanedustaja ja kunnanvaltuutettu Anna Kontulan blogikirjoitus, 25.3.2009,  
<http://annakontula.fi/2009/03/valtuustoaloite-25-03-2009/>

# Liite



1(2)

Janne Vihavainen

Helsingissä 17.11.2011

Asiakaspalaute;

*Tapahtumapäivä: 15.11.2011*

*Tapahtuma-aika: 08:00*

*Sirkku Kivistö*

## **Jerusalemien kevytraitiotie**

Maailmanlaajuisella toiminta-alueellaan Veolia Environnement-konserni on sitoutunut parantamaan pääsyä elintärkeisiin infrastruktuureihin auttamalla yhteisöjä niiden taloudellisissa ja sosiaalisissa tarpeissaan. Yhtiömme on allekirjoittanut mm. YK:n Global Compact-sopimuksen ja on osallistunut useiden muiden YK:n erityisjärjestöjen (UNICEF, UNITAR, UN-Habitat, UNEP, WFP, UNESCO ja FAO) hankkeisiin.

Jerusalemien raitiotiehankkeen tarkoituksena on parantaa merkittävästi paikallisten ihmisten vapautta ja liikkumisen helppoutta kaikilla alueilla, mukaan lukien arabiväestö, joka kaipaa kipeästi julkisia kuljetusvälineitä.

Yrityksemme on aina tehnyt selväksi, että sen osallistuminen operaatioon edellyttää kaikilta osapuolilta syrjimättömyyspolitiikkaa, sekä noudattamaan Ranskan ja muita kansainvälisiä oikeuksia. Veolia Environnement katsoo, että sen osallistuminen tällaiseen projektiin ei ole laitonta. Laillisia perusteita tutkittaessa, on tärkeää ottaa huomioon 43 §: 1907 Haagin yleissopimuksesta, jota sovelletaan miehitykselle alueille. Laissa todetaan, että miehittävän maan on varmistettava "l'ordre et la vie publics" (yleinen järjestys ja elämä) asukkaille myös miehityksellä alueilla. Nykyisin bussit kuljettavat Israelin ja arabien väestöä aivan kuten raitiotienkin on aiottu tekevän valmistuttuaan. Jatkossakin tiet molemmin puolin rajaa ovat ja pysyvät avoimina mahdollistaen kaikenlaisen yksityisen ja julkisen liikenteen. Koska mikään kansainvälisesti tunnustettu tai ranskalainenkaan tuomioistuin ei ole todennut, että hankkeemme tai edes sopimus on vastoin lakia, emme näe tarpeelliseksi tehdä siihen muutoksia.

Jerusalemien pinta-ala on 126 neliökilometriä. Vuoteen 2020 mennessä väestön arvioidaan kasvavan 950000 asukkaaseen (nyk. 730000). Liikenteen sujuvuus eri moottoroitujen kuljetusmuotojen välillä on toistaiseksi heikkoa, joka luo päivittäin ruuhkia. Jos vaihtoehtoisia kulkuneuvoja kuten kevytraitiotieitä ei tarjota, päivittäisten ruuhkien odotetaan kasvavan merkittävästi tulevina vuosina. Uusimpien tutkimusten mukaan Israelin liikenneministeriö arvioi noin 100000 arabialueen asukkaan matkustavan bussilla päivittäin.

Liikenne on avainkysymys Jerusalemissa ja tulevaisuudessa kevytraitiotiejärjestelmä auttaa tai edistää seuraavia liikkumisen muotoja:

- Itä-Jerusalemien asukkaat pääsevät kaupunkiin ja sen ympäristöön nopeammin ja helpommin;
- rakentaminen on jo hyödyttänyt arabiväestöä uudistamalla ja parantamalla niiden elinympäristöä;
- kevytraitiotie ja sen varikko sijaitsee arabimaiden läheisyydessä ja se luo uusia työpaikkoja kaikille alueen asukkaille. Noin 300 henkilöä rekrytoidaan ajamaan ja ylläpitämään kevytraitiotieitä;
- kevytraitiotie hyödyttää kaikkia alueen asukkaita eikä palvelunkäyttöä rajoiteta ihonvärin, uskonnon eikä minkään muunkaan asian vuoksi.

Jerusalemien kevytraitiotie (JLRT) projekti sai alkunsa Oslon rauhansopimuksen vuonna 1993. Sen tarkoitus oli parantaa liikkuvuutta ja taloudellista kehitystä Jerusalemissa paikallisen väestön keskuudessa.

Veolia Transport, joka on Veolia Environnementin tytäryhtiö, omistaa 5% osuuden Jerusalemien kaupungin konsortioista, joka voitti kansainvälisen tarjouskilpailun jonka perusteella käynnistettiin kevytraitiotien rakentaminen.

Kesällä 2010 Israelilainen kuljetusyritys Egged Holdings Limited teki ostotarjouksen Veolia Transportin omistusosuudesta konsortioista. Veolia Transport otti vakavasti huomioon tällaisen taloudellisesti houkuttelevan tarjouksen, erityisesti koska ostajan laatuominaisuudet oli tunnistettu ja ostaja oli kokenut paikallinen operaattori. Lisäksi heillä oli mahdollisuus suunnitella multimodaaliliikennettä, eli bussi / raide palvelua.

Päämiesten sopimus on siis allekirjoitettu välillä Egged Holdings ja Veolia Transport. Tämä sopimus on ensimmäinen vaihe kohti myyntisopimusta, joka edellyttää vielä lupaa eri sääntelyviranomaisilta ja osapuolilta (yrityskeskittymien valvontaviranomaiselle, pankki syndikaatit, jne.). Veolia Transport tarjoaa lisäksi teknistä apua kunnes ostajayhtiö Egged voi toimia itsenäisesti. Tämä kauppa on linjassa Veolia Environnementin aikomuksissa panostaa edelleenkin kehittämiseen keskeisillä infrastruktuurien alueilla kuten; ympäristöpalvelujen ja kestävä kehityksen aloilla Israelissa.

Asian käsittely on siis kesken, mutta voimme hyvin mielin todeta, että Veolia konsernin alkuperäinen liiketoimintastrategia ihmisten liikkumisen vapautteen ja turvalliseen matkustamiseen joukkoliikenteessä on toteutumassa myös Jerusalemissa.

Janne Vihavainen  
Toimitusjohtaja  
Veolia Transport Finland Oy