

**Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (*inter-
modaaliset lastiyksiköt*)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti
lähetetään eduskunnalle Euroopan yhteisöjen
komission 7 huhtikuuta 2003 tekemä ehdotus

Euroopan parlamentin ja neuvoston direkti-
iviksi intermodaalisista lastiyksiköistä sekä
ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 11 päivänä joulukuuta 2003

Ministeri *Kari Rajamäki*

Liikenneneuvos Lassi Hilska

KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI INTERMODAALISISTA LASTIYKSIKÖISTÄ (EILY); KOM (2003) 155 LOPULLINEN**1. Direktiiviehdotuksen tausta**

Komission syyskuussa 2001 julkaiseman liikennepolitiikan valkoisen kirjan mukaan lähimerenkulku on avainasemassa kilpailukyvyyn ja kestävästi liikenteen tavoitteiden saavuttamisessa. Lähimerenkulun on oltava saumattomasti toimiva osa eurooppalaisia ovelta ovelle logistiikkaketjuja. Vastuu kuuluu ensisijaisesti yrityksille, mutta myös muun tason toiminnalla lähimerenkulun kehitystä voidaan edistää.

Komission 7 päivänä huhtikuuta 2003 antamaan tiedonantoon lähimerenkulun edistämishelmasta sisältyy ehdotus direktiiviksi uudesta intermodaalisesta lastausyksiköstä. Nykyisin käytössä olevat monet erilaiset lastausyksiköt aiheuttavat kitkakustannuksia ja hidastavat rahdinkäsittelyä liikennemuotojen välillä. Yksiköiden moninaisuus johtuu siitä, että valtameriliikenteessä käytetyt ISO-kontit ovat standardikuormalavoille liian kapeita. Myöskään niiden pituus ei ole maakuljetusten tehokkuuden kannalta optimaalinen.

Direktiiviehdotus perustuu EY:n perustamissopimuksen 71 ja 80 artiklaan.

2. Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Direktiiviehdotuksen tavoitteena on luoda uusi eurooppalainen intermodaalinen lastausyksikkö EILY, jossa yhdistyvät merikontin lujuus ja vaihtokorin lastikapasiteetti. Direktiiviehdotuksessa määrätään vaatimukset, jotka koskevat lastausyksikköjen turvallisuutta, yhteentoimivuutta, käsittelyä, lukitusta, rakennelujuutta, koodeja ja tunnuksia. Määräykset koskevat soveltuvien osin kaikkia intermodaalisia lastausyksiköitä (ILY), myös valtameriliikenteessä käytettäviä ISO-kontteja. Direktiivi ei tee EILYn käyttöä pä-

kolliseksi.

Direktiiviehdotuksessa säädetään ILYjen ja EILYjen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista sekä yksiköiden vapaasta liikkuvuudesta ja sen rajoituksista. Siinä vahvistetaan huolto- ja määräaikaistarkastusvelvoitteeseen liittyvät säännöt. Jäsenvaltioiden on nimettävä laitokset, jotka toteuttavat ILYjen ja EILYjen vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyt ja määräaikaistarkastusmenettelyt. Jäsenvaltiolle asetetaan velvoite määrätä seuraamuksista siltä varalta, että direktiivin säännöksiä ei noudateta.

3. Ehdotuksen soveltuvuus Suomen oloissa

Suomen kuljetusmarkkinat voidaan jakaa karkeasti kuuteen osaan: kotimaankuljetukset, Skandinavian ja Baltian kuljetukset, Keski-Euroopan kuljetukset, Venäjän kuljetukset, valtamerikuljetukset ja lentokuljetukset. Yksiköityjen kuljetusten määrä on viime vuosina kasvanut kaikilla sektoreilla. Kappale-tavaran lisäksi myös vähemmän arvokasta tavaraa on alettu kuljettaa konteissa. Konttikuljetusten merkitys on kuitenkin suurin valtameriliikenteessä.

Kotimaankuljetuksissa yksiköinnillä on toistaiseksi vähäinen merkitys. Mikäli uusi yhdenmukainen yksikkö olisi hinnaltaan riittävän edullinen, saattaisi syntyä sitä hyödyntäviä uusia kuljetuspalvelujärjestelmiä. Uusi yksikkö olisi mahdollista kuljettaa junalla, mutta terminaalikäsittelyjen ja runkokuljetuksen nopeus, laatu ja hinta ratkaisivat, onko se kilpailukykyinen.

Skandinavian ja Baltian tavaraliikenteessä kumipyöräkuljetukset ovat vallitsevat. Uusi yksikkö tuskin pystyisi valtaamaan markkinaosuutta, sillä maakuljetusmatkat lautta-

osuuden molemmin puolin ovat lyhyehköt, jolloin terminaalikäsitteilyn hitaus ja kalleus tekevät ratkaisusta kilpailukyvyttömän. Ruotsiin ja Viroon suuntautuva tavaraliikenne hyödyntää nykyisin tiheitä autolauttayhteyksiä. Periaatteessa EILY:n avulla olisi mahdollista päästä parempaan tehokkuuteen merikuljetusosuudella, mutta on epätodennäköistä, että vahvan satamainfrastruktuurin vaativaa järjestelmää kannattaisi luoda nykyisen toimivan järjestelmän rinnalle. Toistaiseksi ei ole olemassa EILYlle optimoituja laivoja.

Keski-Euroopan kuljetuksissa uudella yksiköllä olisi suurin merkitys. Perinteisesti Suomen ja Manner-Euroopan välisissä kuljetuksissa on käytetty Saksan Itämeren puoleisia satamia. Viime aikoina kuljetukset Puolan ja Pohjanmeren satamien kautta ovat lisääntyneet. Pohjanmeren satamista suurimmat ovat valtamerisatamia, joiden kautta kulkemista virrasta on vaikeata erottaa Keski-Euroopan ja kaukomaiden osuudet. RoRo-liikenteessä uusi yksikkö voisi tarjota mahdollisuuksia tehokkuuden parantamiseen.

Merenkululaitoksen tilaston mukaan vuonna 2002 Suomen ja Puolan sekä Saksan Itämeren satamien välillä kuljetettiin suuryksiköityä tavaraa 2,9 miljoonaa tonnia. Tästä yli kaksi kolmasosaa oli puoliperävaunuissa, joita kuljetettiin 130 000 kappaletta. Suomen ja Manner-Euroopan Pohjanmeren satamien välillä tavaraa kuljetettiin 7,2 Mt, josta 40 jalan ISO-konteissa oli 4,5 Mt ja 20 jalan ISO-konteissa 2,2 Mt. Yksiköiden kokonaismäärä oli 470 000, josta oli 40 jalan kontteja kuormattuna 237 000 ja tyhjänä 49 000 sekä 20 jalan kontteja kuormattuna 125 000 ja tyhjänä 28 000.

Venäjän liikenteessä on niin paljon muita tekijöitä, ettei uuden yksikön mahdollisuudesta voi sanoa.

Valtamerikuljetuksissa nykyinen ISO-kontti säilyttää valta-asemansa.

4. Ehdotuksen vaikutus Suomen lainsäädäntöön

Direktiiviehdotuksessa esitettyä EILYä koskee Konttilaki (Vi 322), johon aiheutuisi muutostarve. Erityisesti konttien vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyä ja mää-

räaikaistarkastusmenettelyä koskevat säädökset jouduttaisiin tarkistamaan.

Jäsenvaltioiden on vahvistettava direktiivin perusteella annettujen kansallisten säännösten rikkomisesta langetettavat seuraamukset. Direktiivin edellyttämä kansallinen lainsäädäntö on ehdotuksen mukaan oltava voimassa viimeistään 1.7.2005.

5. Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettuun EILY:n mahtuu noin 30 prosenttia enemmän kuormalavoja kuin nykyiseen ISO-konttiin. Lisäksi leveämpi oviaukko helpottaa tavaroiden kuormaamista niin, että käytännössä ero voi olla suurempikin. Luonnollisesti myös kaikki muut tavaralajit hyötyisivät suuremmasta kuormakoosta, jokaan hyöty ei näillä ole samaa luokkaa kuin kuormalavoilla. Näin suuret hyödyt epäilemättä tekisivät yksiköstä kiinnostavan ja sen voi odottaa yleistyvän niin, että tuotantokustannukset tulisivat edullisiksi. Suuremmalla hyötykuormalla olisi erityisesti yksiköityjen maakuljetusten kustannuksia alentava vaikutus, josta hyötyisivät sekä kuljetuspalvelujen tarvitsijat että kuljetuspalvelujen tuottajat.

Suomelle tärkeissä merikuljetuksissa alusten on sovelluttava myös mannertenvälisiin kuljetusketjuihin, joissa ISO-kontti on määräävä. Tällöin alusten kapasiteetin optimointi myös EILYä silmällä pitäen olisi hankalaa, vähentäisi tehokkuutta ja lisäisi kustannuksia.

EILY sopii kuitenkin mittojensa puolesta erinomaisesti liikkumaan samoissa laivoissa puoliperävaunujen kanssa. Tämä on merkittävä ominaisuus, sillä yksiköllä haetaan omalta osaltaan ratkaisua EU:n keskialueiden ruuhkien helpottamiseen, jolloin sen on pystyttävä tarjoamaan uskottava vaihtoehto kuorma-autoliikenteelle. Tällöin sillä on data vähintäänkin sama leveys kuin kuorma-autolla. EILY soveltuu myös matalamman korkeutensa vuoksi rautatiekuljetuksiin kuorma-autoa paremmin.

Yksiköiden turvallisuus- ja tarkastusvaatimusten nousu lisäisi niiden hankinnan ja ylläpidon kustannuksia.

Yksiköiden tarkastus synnyttäisi jonkin verran uutta liiketoimintaa, mutta se ei välttämättä syntyisi Suomeen.

6. Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä kuljetusten kehittämistä. Valtameriliikenteessä käytetyt ISO-kontit eivät ole standardoidun pakkausmoduulin ja siihen perustuvien kuormalava-standardien kannalta optimaalisia. Nyt markkinoilla olevat ”pallet-wide”-kontit ovat liian kalliita ollakseen kaupallisesti kilpailukykyisiä. Täydellisesti kaikkiin erilaisiin tarpeisiin soveltuva yksikköä ei ole mahdollista luoda. EU on jo itsessään riittävän suuri markkina-alue, jotta sen sisäiset omat kuljetusyksikkö-

ratkaisut ovat perusteltuja. Kyseessä on standardi, jonka tarkoituksenmukaisuus mitataan vasta markkinoilla.

Lainsäädäntö ei ole paras tapa harmonisoida kuljetusvälineitä. Koska optimaalisille laatusyksiköille ei maaliikenteessä ole muuten syntynyt markkinoita, voidaan kehitystä yrittää edistää myös direktiivillä. Direktiiviä laadittaessa on huolehdittava siitä, ettei ISO-standardin mukaisten konttien käytölle aiheuteta ylimääräisiä rasitteita ja ettei vaatimustenmukaisuuden arviointi ja tarkastus lisää kuljettamisen byrokratiaa.